

Wälderbahn

AKTUELL

MITTEILUNGSBLATT des Vereines BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN

HEFT Nr. 30 - Dezember 2006

Preis: EUR 3,- / CHF 4,50

FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS



Zugsgarnitur mit der 'Uh 102 beim Vorsäß Stiglen auf der Rückfahrt nach Bezau.

Aus dem Inhalt: Seite des Obmannes - Jahreshauptversammlung - Aufarbeitung der U 25 - Vereinschronik - Kurz & gut - Ein Wort vom Kassier - Arbeitswochen - Eine Draisine - Vereinsausflug - Rückblick auf 1987 - Dampfloctest in Untervaz

Geschätzte Mitglieder und Freunde, liebe aktive Kolleginnen und Kollegen!

Wer hätte vor 22 Jahren an einen solchen Erfolg geglaubt?

Als am 29. November 1985 von ein paar Befürwortern zur Gründungsversammlung des Vereines Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn eingeladen wurde, haben sich 23 Interessierte im Saal des Hotel Gams in Bezau eingefunden. Ziel des Vereines sollte es sein, mit der Erhaltung des Reststücks der ehemaligen Bregenzerwaldbahn den Bestand eines Kulturgutes zu sichern. Aus der kleinen Auswahl konnte ein arbeitsfähiger Vereinsvorstand gewählt werden, dem allerdings damals weder manuelle noch finanzielle Mittel zur Verfügung standen.

Die positive Mitwirkung der Medien war eine gute Werbung für das große Vorhaben. Durch den Eintritt weiterer aktiver Mitglieder konnte schon nach knapp zwei Jahren eine bescheidene Zugsgarnitur vorgestellt werden. Die ersten öffentlichen Fahrten aus dem Anlass "85 Jahre Bregenzerwaldbahn" im September 1987, sind uns Verpflichtung, ein Wochenende im August 2007 unter das Motto "20 Jahre Museumsbahn" zu stellen, wozu ich schon heute herzlich einladen möchte. Bereits im Jahr 1988 war ein respektabler Fahrzeugstand vorhanden, der die Aufnahme eines planmäßigen Fahrbetriebes möglich machte.

Durch den sehr großen Einsatz unserer aktiven Mitglieder, konnten in den letzten Jahren historisch wertvolle Fahrzeuge angeschafft, wichtige Infrastrukturgebäude errichtet und die Streckenerhaltung bewältigt werden. Dafür danke ich allen recht herzlich.

In all den Jahren sind wir auch vor Rückschlägen nicht verschont geblieben:

- 1987** Überschwemmung des Bahnhofareals von Bezau durch den Grebenbach
- 1999** Einsturz der Sporeneggbrücke durch Hochwasser
- 2001** Abbruch des alten Lokschuppens zwecks Bahnhofverbauung der Gemeinde Bezau
- 2004** Abbruch der Bahntrasse zwischen dem Bhf. Schwarzenberg und der Haltestelle Bersbuch
- 2005** Enorme Schäden im Bahnhofareal von Bezau und an der Bahnstrecke durch ein zweites Jahrhundert-Hochwasser innerhalb von 6 Jahren

Streckenverkürzung - Streckenverlängerung

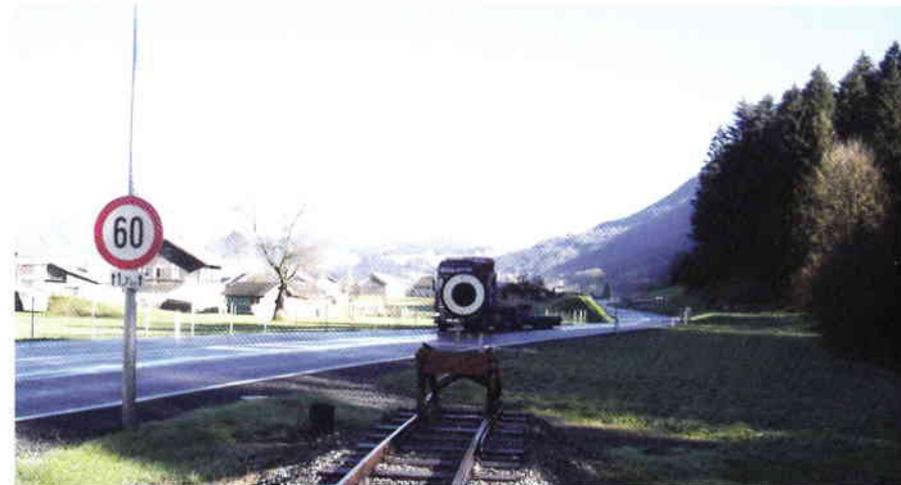
Die Bahngrundstücke sind schon Anfang der 80er Jahre, bald nach der Unterbrechung des durchgehenden Bahnbetriebes, als Grundreserve für den Straßenausbau in Bersbuch, Bersbucherwald und im Bereich Bühel in Andelsbuch an die Bundesstraßenverwaltung überschrieben worden. Es liegt also unsererseits kein Versäumnis vor. Vorwürfe, wir hätten uns zu wenig bemüht, sind nicht angebracht.

Im Gegenteil, unsere Bestrebungen und Lösungsvorschläge sind seit der Vereinsgründung in vielfältiger Art und Weise an den höchsten und entscheidenden Stellen vorgebracht worden. 2005 hat ein renommiertes Planungsbüro im Auftrag des Vereines ein Projekt erstellt, welches den Ausbau der Museumsbahnstrecke vom Bhf. Schwarzenberg um 2,4 km bis in den Ortsteil Bezegg (Stausee der VKW) als technisch machbar ausweist.

Um aber den Verantwortlichen der Ge-

meinde Andelsbuch und des Landes beim Bau der sicher nötigen Umfahrung Bersbuch nicht in letzter Minute in die Quere zu kommen, haben wir uns an ein ungeschriebenes Stillhalteabkommen gehalten und den Plan nicht veröffentlicht.

Nach der nun im Oktober 2006 erfolgten Inbetriebnahme der Umfahrung Bersbuch, ist



unsere Projektstudie in der Regio Bregenzerwald bekannt gemacht worden. Es liegt nun an der Region Bregenzerwald und dem Land Vorarlberg, zu prüfen, ob ihrerseits ernsthaftes Interesse an der Erhaltung des technischen Denkmals bzw. Kulturgutes - Bregenzerwaldbahn - besteht und wann mit dem in dieser Hinsicht so erfolgreichen Verein Gespräche aufgenommen werden.

Wir hoffen gerne, dass dieser Aufruf nicht auf taube Ohren stößt und bedanken uns im Voraus recht herzlich.

Mit der Generalüberholung der Dampflokomotive U 25 und der Streckendurcharbeitung durch Stopf- und Planiermaschinen, sind im Vereinsjahr 2007 zwei unaufschiebbare

Großinvestitionen in der Größenordnung von EURO 225.000,- zu finanzieren.

Mein Dank gilt den unterstützenden Mitgliedern und den Fahrgästen, ohne die wir solche Aufgaben nicht erfüllen könnten.

Besonders danken möchte ich unseren aktiven Kolleginnen- und Kollegen, die es wieder ermöglicht haben, auf eine unfallfreie

und erfolgreiche Saison zurück blicken zu können.

Einen Gruß richte ich an die Neumitglieder von 2006 und hoffe, dass auch sie in den kommenden Jahren treu zu unserem Verein halten und so einen wichtigen Beitrag leisten.

Dieser Ausgabe von "Wälderbähne Aktuell" Nr. 30 liegt wieder ein Zahlschein bei. Ich bitte Sie um wohlwollende Beachtung und verlässliche Einzahlung bis Mitte Februar 2007. Die Versorgung mit den Mitgliedsbestätigungen erfolgt mit der Einladung zur Jahreshauptversammlung. Danke im Voraus.

Herzlichst, Ihr Vereinsobmann
Komm.Rat Hans Meusburger

Jahreshauptversammlung

Am 11. März 2006 fand im Gasthaus "Hofsteiger" in Schwarzach die 20. Jahreshauptversammlung statt.

Der Obmann, Komm. Rat Hans Meusburger, eröffnete die Versammlung. Besonders begrüßte er die aktiven- und die unterstützenden Vereinsmitglieder aus Nah und Fern, sowie den Gastgeber, Herrn Bürgermeister Helmut Leite aus Schwarzach und weitere Vertreter aus Politik und Fremdenverkehr.

Die Niederschrift der 19. Jahreshauptversammlung wurde von Schriftführer Jakob Bobleter verlesen und ohne Gegenstimme bestätigt.

Im Jahresbericht ist der Obmann auf die Erfahrungen der ersten Betriebssaison nach der im Oktober 2004 erfolgten Streckenverkürzung eingegangen.

Außer im Mai 1999 ist der Verein im August 2005 erneut durch Hochwasser auf eine harte Probe gestellt worden. Die schweren Schäden an der Bahntrasse und die Überflutung der Bahnhofgebäude samt Bahnhofsareal von Bezau haben außerordentliche Anforderungen an die Vereinskasse und an die aktiven Mitglieder gestellt. In dem Zusammenhang dankt der Obmann den freiwilligen Helfern für mehr als 900 Stunden Einsatz und den unterstützenden Mitgliedern, die mit rund 8.000,- EURO einen bedeutenden Beitrag zum Wiederaufbau der Trasse geleistet haben. Durch die Streckenunterbrechung sind mitten in der Hochsaison 6 Betriebstage und 8 bestellte Sonderzüge ausgefallen.

Auch die Uferverbauung an der im Jahr 2000 eröffneten Sporeneggbrücke ist durch das Hochwasser arg in Mitleidenschaft gezogen worden, was ebenfalls dringende Sanierungsmaßnahmen erfordert.

Trotz der dadurch entstandenen finanziellen Engpässe ist das auffällige Frachtmagazin am Bhf. Schwarzenberg im September abgebrochen und bis Ende Oktober neu gebaut worden. Im November 2005 konnte es schon zur Bewirtung der Nikolauszüge genützt werden.

Samt Ankauf und Verlegung von 700 neuen Bahnschwellen sind in die Streckenerhaltung rund € 45.000,- investiert worden. Der für 2006 geplante Einsatz einer Gleisstopfmachine musste aus Rücksicht auf die Behebung der Hochwasserschäden und anderer Projekte auf 2007 verschoben werden.

Im Mai 2005 kam die Dampflok 298.24 (U 24) im Rahmen einer Tauschaktion mit der Dampflok Uh 03 in den Vereinsbesitz. Auslöser war der TÜV, der die im Seepark in Bregenz als Spielgerät dienende U 24 für untauglich erklärte. Der Museumsbahnverein konnte mit der entsprechenden Adaptierung der Uh 03 einen Ersatz bieten.

Die Arbeiten am Neuaufbau des "Stubaiwagens" Nr. 101 gehen gut voran, sodass er für die Saison 2006 zur Verfügung stehen wird.

Die Bregenzerachbrücke in Bezau ist Teil eines Konzeptes zur Hochwassersicherung der Bregenzerache und könnte einen Neubau erfordern.

Im Jahr 2005 sind 7.100 Fahrgäste und 30 Sonderzüge weniger gezählt worden als 2004.

19 Mitglieder sind dem Verein neu beigetreten. Das ergibt einen Bestand von 396 Mitgliedern, davon 32 in aktiver Tätigkeit.

Der Kassier Bernhard Kohler fasst die bewegte Saison 2005 in Zahlen und muss von einem Minus von EURO 65.000,- berichten.

Die Rechnungsprüfer Dipl. Ing. Helmut Batlogg und Fridolin Kühne stellen den Antrag auf Entlastung des Kassiers. Der Antrag wird ohne Gegenstimme angenommen.

Das neue Vereinsgesetz fordert von allen Vereinen die Anpassung der Statuten. Die Behörde hat Muster vorgelegt, die vom Vereinsvorstand behandelt und überprüft wurden. Nach der Anpassung an die Gegebenheiten des Museumsbahnvereins werden sie den Versammlungsteilnehmern schriftlich und mündlich zur Kenntnis gebracht. Die Genehmigung erfolgt ohne Gegenstimme.

Allgemeine Informationen:

Bürgermeister Georg Fröwis aus Bezau erläutert die vorliegenden Pläne zur Hochwassersicherung im Gemeindegebiet von Bezau, die sowohl den Grebenbach wie auch die Bregenzerache betreffen. Um die Finanzierungsmöglichkeiten nicht zu überfordern, werden die Projekte nach einem Prioritätenkatalog auf mehrere Jahre aufgeteilt.

Für den Präsident der Bregenzerwald-Tourismus GmbH, Helmut Blank, Bürgermeister in Sulzberg und Vorstandsmitglied unseres Vereins, steht die Museumsbahn an gewichtiger Stelle im Tourismus der Region. Der Bregenzerwald befindet sich unter den Top 30 der Tourismusregionen Österreichs.

Grußworte folgen von Frau Nationalrätin Anna Franz und Herrn Bürgermeister Helmut Leite aus Schwarzach.

Allfälliges:

Im Jahr 2007 ist das Jubiläum "20 Jahre Museumsbahnbetrieb" fällig. Zu diesem Anlass sind zwei Festtage geplant. Es werden verschiedene Projekte vorbereitet. Darunter ist auch die Generalsanierung des Bahnhofs

Schwarzenberg und ein neues Buch mit einem Teil über die Geschichte der Bregenzerwaldbahn.

Anwesende Vereinsmitglieder berichten über ihre privaten Projekte wie die Aufarbeitung einer Dampflokomotive aus Liechtenstein in Ceske-Velenice und die im Alleingang geschaffte Aufarbeitung des Dampfbootes "Anastasia", das für Publikumsfahrten auf dem Bodensee zur Verfügung steht.

Der Vereinsobmann nimmt die Gelegenheit wahr und stellt die 32 derzeit mitwirkenden aktiven Mitglieder in ihrer Funktion vor und dankt ihnen für den Einsatz herzlich.

Als gelungene Einlage ergreift der Bürgermeister von Schwarzach die Gitarre und begleitet die Anwesenden zum Lied über das Wälderbähne "Heb di fescht am Bänkle ..."

Mit dem Dank für den Besuch und dem Wunsch auf gute Heimfahrt schließt der Obmann die Jahreshauptversammlung.

Schriftführer,
Jakob Bobleter

Aufarbeitung der Dampflok U25

13 Jahre lang hat die Dampflok U25 den Großteil der Dampfzüge des Vereins gezogen. Im Juli 2006 ging das Feuer aus. Die Kesselfristen konnten nicht mehr verlängert werden. Seitens der Vereinsleitung war schnell klar, dass die U25 wieder fahren muss! Dies setzt umfangreiche Arbeiten an der Maschine voraus. Kernstück ist die Neubekesselung der Lokomotive.

Es wurden Angebote bei verschiedenen Firmen, die mit der Aufarbeitung von Dampf-

lokomotiven vertraut sind, eingeholt.

Nach einer intensiven Prüfung ist das tschechische Werk Zos in Ceske Velenice mit der Aufarbeitung betraut worden.

Am Samstag, den 21.10.06 wurde die



Lok auf einen Tieflader verladen und nach Tschechien transportiert, wo sie sich seit dem 23.10.06 befindet.

Übersicht über die wichtigsten Arbeiten:

1.) Neukonstruktion und Neubau des Dampfkessels:

Da von der Baureihe U keine Zeichnungen mehr existieren, muss der Kessel neu konstruiert werden. Die Maße werden dabei vom alten Kessel übernommen. Er wird nicht mehr genietet, sondern wie seit den 1930er Jahren üblich, geschweißt. Die Feuerbüchse wird als Stahlfeuerbüchse ausgeführt.

2.) Neuanfertigung des Aschkastens

Der Aschkasten hat die Aufgabe, die heißen, teilweise glühenden Verbrennungsrückstände aufzunehmen. Durch den Aschkasten wird auch der für die Verbrennung notwendige Sauerstoff dem Feuerbett zugeführt.

Der Aschkasten muss erneuert werden, da die heißen Verbrennungsrückstände zu einem Ausglühen geführt haben.

3.) Wasserkästen

Die Reichweite einer Dampflokomotive

wird wesentlich durch die mitgeführten Wasservorräte bestimmt. Die U25 hat links und rechts neben dem Kessel Wasserkästen, in denen ca. 3m³ (=3000l) Wasser Platz finden. Dieser Wasservorrat wird während der Fahrt Bezau - Schwarzenberg - Bezau fast zur Gänze verbraucht, sprich in Dampf umgewandelt.

Die Wasserkästen sind stark korrodiert und müssen erneuert werden.

Weiters sind noch zahlreiche kleinere Arbeiten an Lichtmaschine, Ventilen, Steuerorganen und am Fahrwerk auszuführen.

Momentan wird die Lok in Tschechien zerlegt. Die Befundung der Maschine soll bis Weihnachten 2006 abgeschlossen sein.

Im Frühsommer 2007 wird die U25 wieder in Bezau erwartet.

Dipl.-Ing.(FH) Martin Hämmerle

Vereinschronik,

Streiflicht durch das Vereinsleben

Unter dem Eindruck der noch nicht bewältigten Hochwasserschäden vom Mai 1999 und August 2005 stand bei allen aktiven Mitgliedern ein Wunsch an oberster Stelle: Das Jahr 2006 sollte möglichst ereignislos sein. In diesem Sinne sind dann auch sehr "Kassa schonende" Pläne geschmiedet worden.

Erfolgreiche Nikolausfahrten 2005

Bei verhältnismäßig großem Wetterglück (Schneefall vor dem ersten Zug) konnten 26 Nikolauszüge unfallfrei geführt werden. Der gute Erfolg ist aber nicht selbstverständlich, denn er beanspruchte zum Jahresende noch einmal alle aktiven Mitglieder, die dafür rund 2.500 Stunden an Eigenleistung aufbrachten. Nicht nur von dieser Stelle aus gebührt den einzelnen Verantwortlichen und dem ganzen Team für die gute Zusammenarbeit ein besonders großes "Danke schön".

Zur Illustration des Aufwandes einige Zahlen:

- Herstellung von rund 4.000 Lebkuchen
- Füllen von 2.700 Nikolaussäckchen
- Bereitstellung der Diesellokomotiven 2091.08 als Zuglok, der D 2 "Margreth" als Reserve und der D 1 "Hilde" für Schneeräumung und 2. Reserve.
- Umrüstung von 7 Personenwagen auf Heizbetrieb
- Anmeldestelle mit Platzzuteilung für rund 5.500 Erwachsene und Kinder
- Bewirtung im Magazin am Bahnhof Schwarzenberg
- Fahrbetrieb bei winterlichen Temperaturen und Streckenverhältnissen

- Diensteneinsatz von täglich 11 bis 12 Personen

Fahrzeugaufbau und Erhaltungsarbeiten

Bald nach dem Jahreswechsel 05 / 06 wurden die bereits weit fortgeschrittenen Aufbauarbeiten am Stubaiwagen Nr. 101 wieder aufgenommen. In zeitraubender Entwicklung und Erprobung hat der Obmann Hans Meusburger als "Einmannbetrieb" den Fensterantrieb hergestellt und eingebaut. Die abgenutzten Holzbänke konnten als einziges Inventar des alten Stubaiwagens weiterverwendet werden. Geschliffen und auf Hochglanz lackiert, standen sie im Keller der Remise für den Einbau bereit.

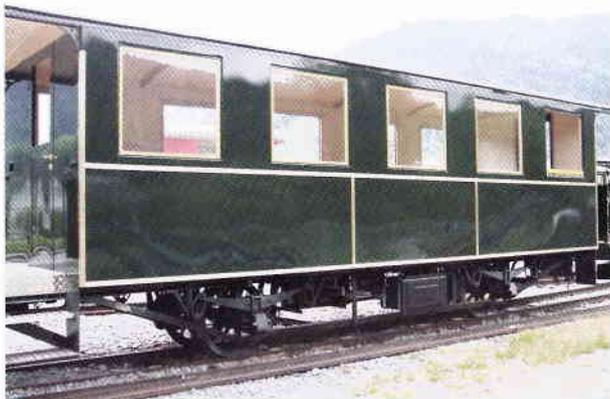
Obwohl der Waggon umständehalber ein Jahr später fertig wurde als geplant, sind die Arbeiten zuletzt doch noch unter enormen Zeitdruck geraten. Ab Juni 2006 präsentiert sich der Wagen BWB Nr. 101 als neuer Schmalspur-Waggontyp.

Auf dem Gleis nebenan regierte für einige Stunden die Kettensäge, mit der ein Teil der Holzverschalung des Dienstwagens Di 01 zu Kleinholz gemacht wurde. Die dreiköpfige Mannschaft mit 66,67 % Lehreranteil hat eine Stirn- und eine Seitenwand neu verkleidet, was dem Wagen das wertvolle Prädikat "Lehrerwagen" (gilt für besonders durchdacht) eingebracht hat. Er soll nun in der kommenden Winterzeit den endgültigen Lackanstrich erhalten.

Außergewöhnliche Betriebsamkeit herrschte am Samstag, den 1. April in der Remise. Bei der Dampflok U 25 wurden ein Rohrtausch vorgenommen und sonstige Reparaturen erledigt. Andere Kollegen haben begonnen, die Dampflok Uh 102 auf die Saison vorzubereiten. Auch die Diesellokomotive 2091.08



Die äußere Verblechung des Wagens und der Innenausbau folgte im Laufe der Monate März und April



Der fertige Wagen im Mai 2006



Dienstwagen Di 01 mit neuer Holzverkleidung

wurde überprüft und gewartet. Es kommt uns regelmäßig zu Gute, dass die Ersatzlok 2091.04 im elektrischen Bereich noch passende Ersatzteile liefern kann. An anderen Orten im Bahnhofsgelände waren ebenfalls Kollegen beschäftigt, sodass eine erfreuliche Zahl von 12 Helfern zusammen gekommen ist.

Dass die Kesselfrist bei der U 25 zu Saisonende 2006 endgültig abläuft, war bekannt. Deshalb wurde festgelegt, dass höchstens noch kleine Reparaturen ausgeführt werden. Das nächste Leck an einem Siederrohr innerhalb kurzer Frist bedeutete aber schon im Juli das Aus. So sind Vorbereitungen eingeleitet worden, die lang gediente U 25 im Herbst zum Kesseltausch und Generalüberholung in ein Reparaturwerk zu überführen.

Streckenerhaltung

Während die möglichen Arbeitstage im März nie vor einem Wintereinbruch sicher sind - siehe Mitte März 2006 mit mehr als 60 cm Neuschnee - und deshalb Arbeiten an der Strecke kaum geplant werden können, sind die Monate April und Mai mit ihren meist angenehmen Temperaturen bereits als ideal zu bezeichnen. Dementsprechend lässt das Arbeitsprogramm kaum eine Lücke offen. Eine gute Beteiligung an den Arbeitswochen trägt wesentlich zur Abarbeitung vieler Punkte bei.

Entgleisung bei der Sporeneggbrücke

Am 22. April war ein Sonderzug mit der Diesellokomotive 2091.08 und sieben Personenwagen unterwegs vom Bahnhof Schwarzenberg nach Bezau. Aus ungeklärter Ursache entgleiste der direkt an die Lokomotive angehängte Dienstwaggon Di 01 bei 15 km/h mit einer Achse. Etwa 30 Minuten nach dem Eintreffen der in Bezau anwesenden Kollegen mit

Lokomotive und dem Werkzeugwagen, konnte die Fahrt unter Beobachtung der betreffenden Achse bis Bezau fortgesetzt werden. Der Dienstwagen wurde zur Untersuchung in die Remise gestellt. Auch der Streckenabschnitt ist auf eine mögliche Entgleisungsursache untersucht worden. Im Anschluss daran wurden sowohl beim Dienstwagen, als auch an der Gleislage Verbesserungen vorgenommen. Zusätzlich bleibt bis zur Durcharbeitung der Strecke mit der Gleisstopfmaschine im Frühjahr 2007 in diesem Abschnitt eine Langsamfahrstelle bestehen.

Werbefahrt in eigener Sache

Herkömmlich organisierte Werbe- und Verkaufsfahrten haben keinen guten Namen. Und doch trifft dieser Begriff für die Einladung des Museumsbahnvereines auf den 17. Mai 2006 zu. 220 Vermieter und Hoteliers im Bregenzerwald wurden angeschrieben, um ihnen das vielfach unbekannte Angebot der Museumsbahn näher zu bringen. Im Programm dieser Veranstaltung standen neben Informationen durch den Vereinsobmann und durch den Betriebsleiter auch eine Dampfsonderfahrt mit der U 25. Für das leibliche Wohl im Magazin am Bhf. Schwarzenberg sorgte unser Vorstandsmitglied Christian Meusburger vom Gasthaus Sonne in Bezau, der mit einem schön gedeckten Buffet aufwartete.

Hindernisfahrt durch Baustellen

Die Betriebssaison 2006 könnte als "Hindernisparcour" umschrieben werden. Nach einer Reihung der dringenden Maßnahmen wurde der Ausbau der Hochwassersicherheit für einen Ortsteil von Reuthe vorgezogen. Die Abflussleitung, mit einem Durchmesser von etwa 2,5 m, soll die Bewohner in Zukunft vor

einer weiteren Katastrophe schützen.

Als Alternative zu einer mehrwöchigen Betriebseinstellung wurde die einzig mögliche Zufahrt zur Kanalbaustelle mit einer "Hebebrücke" verbunden. In Abstimmung mit dem Bahnbetrieb musste sie jeweils mit einem Bagger entfernt und wieder eingesetzt werden. Diese Lösung erforderte sowohl vom Bahnpersonal, als auch von der ausführenden Baufirma höchste Vorsicht. Je näher die Kanalbauarbeiten zur Bahntrasse rückten, konnte auch der Zeitpunkt der unvermeidlichen Streckenunterbrechung bestimmt werden. Vorsorglich wurden Sonderzüge abgesagt und sogar am folgenden Wochenende mit einer Streckensperre gerechnet. Doch das gute Einvernehmen mit der Bauleitung führte dazu, dass das betreffende Gleisstück noch am Sonntag nach der Durchfahrt des letzten Zuges von Vereinsmitgliedern gelöst werden konnte. Schon am Montagabend war an der Stelle der Blick in eine tiefe Baugrube möglich, was erstmals Hoffnungen auf einen günstigen Fortschritt aufkeimen ließ. Tatsächlich muss der Museumsbahnverein mit dem Wettergott und den fleißigen Bauarbeitern verbündet gewesen sein, da schon am Mittwoch mit dem Gleisbau begonnen werden konnte. Nach zwei weiteren Abendschichten haben die beteiligten Vereinsmitglieder die Streckensperre aufgehoben und dem Zugverkehr am Wochenende grünes Licht gegeben.

Die eingerichtete Langsamfahrstelle war kaum aufgehoben, als die frei gewordenen Signalschilder im Abschnitt "Ritterlebachbrücke" schon wieder in Funktion treten mussten. In diesem Bereich wird derzeit ein Radweg gebaut, der auf mehrere hundert Meter so eng an die Bahntrasse heranrückt, dass Teile der Böschung abgetragen werden mussten. Um die

Stabilität trotzdem zu gewährleisten, wurden in viermonatiger Bauzeit unzählige Felsanker eingetrieben und der geschwächte Hang mit einer Betonarmierung gefestigt.

Haltestelle Festzelt

An seinem 100-Jahrjubiläum veranstaltete der Musikverein Harmonie Reuthe das diesjährige Musikfest für den Bezirk Bregenz. Die "Wälder Bezirksmusikfeste" haben Tradition und werden stets mit großem Aufwand gefeiert. Das "Rüthinger Bahnhöfle" diente an den Festtagen nicht nur als Haltestelle der Museumsbahn, sondern auch als Orientierungshilfe für die Festgäste. Eines der tausende Personen fassenden Festzelte stand direkt neben dem Gleis und war über einen extra errichteten Bahnsteig vom Zug aus zugänglich. Am Samstag und Sonntag verkehrte das Wälderbahnle neben dem normalen Fahrplan im Pendelbetrieb als Zubringer zwischen Bezau und dem Bahnhof Schwarzenberg.

Die geniale Idee mit der Trachtenwette beflügelte Politiker des Vorderen und Hinteren Bregenzerwaldes, in ihrer Umgebung mehr Trachtenträger/Innen zu mobilisieren als oder die Kollegin aus der anderen Region. Mit dem Museumsbahnverein wurde vereinbart, dass beide Gruppen - Vorderwald ab Bhf. Schwarzenberg (3,5 km Bahnstrecke) und Hinterwald ab Bhf. Bezau (1,5 km Bahnstrecke) - zeitgleich in der Haltestelle Reuthe eintreffen. Dies erforderte logischerweise die Teilung des vorhandenen Waggonbestandes in je rund 150 Sitzplätze, einen ausgeklügelten Fahrplan, und hohe Konzentration des Bahnpersonals.

Bei schönstem Sommerwetter trafen ununterbrochen Frauen (nur wenige Männer) in Tracht an dem ihnen zugewiesenen Bahnsteig ein. Bei den Organisatoren stieg die Spannung



"Zug" Brücke



Kanalbaustelle an der Bregenzerache



Hangbefestigung mit Erdanker

zusehends, weil sie an der Aufnahmefähigkeit der Museumsbahnzüge zweifelten. Umso mehr staunten die zahlreichen Zuschauer bei der Ankunft der beiden Züge in Reuthe über das bunte Bild. Der überwältigende Eindruck an erlebter Trachtenpräsentation wurde dann durch die abschließende Zählung im Festzelt offiziell noch bestätigt:

Mit den beiden Zügen (gesamt 300 Sitzplätze) kamen 614 (!!!). Trachtenträger/innen am "Hauptbahnhof" Reuthe an. Die Wette wurde mit einigem Abstand vom Hinteren Bregenzerwald gewonnen.

Hochwasser ohne Ende

Am Sonntag, den 6. August 2006 gingen über Teile in Vorarlbergs außerordentlich starke Gewitterregen nieder. Eine der betroffenen Regionen lag im Gemeindegebiet von Reuthe. Während der erste Zug des Tages



nach ungehindert am Bahnhof Schwarzenberg angekommen ist, suchte sich ein im Jahresverlauf meistens trockener Bergbach im Bereich der Vorsäße "Holzstein" ein neues Bett und unterspülte die Bahntrasse. Unter größter Vorsicht konnte der nach Bezau fahrende Zug passieren und traf wenige Minuten später auf das überschwemmte Gleis in der Haltestelle Reuthe, das nur noch knapp zu sehen war.

Über die Mittagszeit rückte das Dienstpersonal mit dem Bauzug aus und schaffte es wenigstens, den Bergbach so umzuleiten, dass die Bahn außer Gefahr war. Die Einstellung des Zugbetriebes hing somit vom ansteigenden Wasserstand an der Haltestelle Reuthe ab. Nach einiger Zeit kam das Gleis aber wieder zum Vorschein. Somit konnte auch hier für den Zug um 13.30 Uhr ab Bezau freie Fahrt gegeben werden.

Der komplett verschlammte Schotter an der unterspülten Stelle wurde ausgeräumt und das Gleis neu eingeschottert.

Die Nacht vom Samstag, den 16. auf

Sonntag, den 17. September, weckte in Bezau Erinnerungen an den August 2005, weil der Grebenbach an einigen Stellen im Ortszentrum erneut über die Ufer getreten war. Auch die Bregenzerache zeigte Anzeichen, dass sie unbeherrschbar werden könnte. Die Aufregung in der Gemeinde Bezau wurde auch vom Lokheizer in der Remise wahrgenommen, der telefonisch Vereinskollegen informierte.

Nach der Besichtigung der Lage an der Bregenzerkam es zum Entschluss, die Dampflok nicht anzuheizen, weil alle Vorzeichen auf die Einstellung des Fahrbetriebes gedeutet hatten. Auch diesmal lichteten sich jedoch die Wolken, sodass gegen 9.30 Uhr entschieden wurde, den Fahrbetrieb mit der Diesellokomotive zu führen. Diese Betriebsform kam den Kollegen vom Waldviertler-Schmalspurbahnverein entgegen, die zufällig auf Besuch waren und sich den Dieselbetrieb gewünscht hätten.

Neue Sonderfahrten:

Auf Anregung und Organisation durch das Tourismusbüro Bezau hat die Museumsbahn ein Experiment mitgetragen, das unter Berücksichtigung der lokalen Bewerbung gut angenommen wurde. Ausgenutzt wurde die exklusiv dem Zugverkehr vorbehaltene Streckenführung der Bahnlinie. Sie ermöglichte es, den Alpabzug immer in Sichtweite der Viehherden zu verfolgen. An den Fotohalten sind die Standortvorteile gegenüber dem schwer behinderten Autoverkehr von den Fahrgästen begeistert begrüßt worden.

Fahrplan 2007 neu

Die BregenzerwaldCard sorgt für eine gute Auslastung der öffentlichen Linienbusse. Diese umweltfreundliche Anreisemöglichkeit der Besucher wird nun auch vom Fahrplan der Museumsbahn nach Möglichkeit berücksichtigt. So sind die Abfahrtszeiten in Bezau und am Bhf. Schwarzenberg leicht geändert worden.

Bf. Bezau ab: 10.40 / 13.40 / 15.40
 Bf. Schwarzenberg an: 11.03 / 14.03 / 16.03
 Bf. Schwarzenberg ab: 11.20 / 14.20 / 16.20
 Bf. Bezau an: 11.43 / 14.43 / 16.43

Arbeitsverlagerung in die Schweiz

Die Vereinsmitglieder Helga und Heinz aus St. Gallen haben anscheinend die mitleid-erzeugende Miene des Vereinsmalers richtig gedeutet und ihm die Renovierung der Holzverkleidung des WC-Gebäudes am Bahnhof Schwarzenberg abgenommen. Heinz und Helga sind offenbar auf den Geschmack gekommen und haben sich mit den Fenstern auf der Nordseite des Bahnhofs Bezau auch einen Folgeauftrag gesichert. Um den dazu nötigen Aufenthalt in Bezau etwas zu verkürzen, haben sie die Fensterflügel zur Bearbeitung kurzerhand im Auto mit nach Hause genommen. Zwischen Österreich und der Schweiz gibt es aber noch richtige Zollämter und dort wollte man wissen, was er mit den alten Fenstern vorhaben - etwa die Ausfuhr von Antiquitäten?

Inzwischen sind die Fenster wieder da und strahlen in frischem Weiß. Die dafür ausgestellte Bestätigung vom Bahnhof Bezau samt Aus- und Einfuhrstempel der beiden Zollämter ist jedenfalls ein Unikat und wird uns in Erinnerung bleiben.

Die weit fortgeschrittene Jahreszeit fordert nun wieder alle aktiven Vereinsmitglieder auf, sich für die verschiedensten Vorbereitungen und für die späteren Abwicklung der Nikolausfahrten zur Verfügung zu stellen.

Als ein Teil des auf Ganzjahresbeschäftigung tendierenden Vereines grüßt recht herzlich, ihr Chronist, Jakob Bobleter

Kurz & gut

Einladung zu den Arbeitswochen 2007

Mit dem Einsatz einer Gleisstopf- und einer Planiermaschine setzt der Museumsbahnverein im Frühjahr 2007 einen Meilenstein in der Streckenerhaltung. Die seit 20 Jahren beharrlich vorangetriebene Auswechslung von Bahnschwellen (gesamt ca. 7.000 Stück) stellt die wichtigste Vorleistung dar. Anfang Mai wird die Firma "Plasser und Theurer" aus Purkersdorf in Niederösterreich ihre beiden Spezialmaschinen per Bahn bis zum Güterbahnhof Wolfurt senden von wo sie in Sondertransporten auf der Straße bis Bezau und zurück gebracht werden müssen. Zuvor aber sind weitere umfangreiche Vorarbeiten zu leisten, die sofort nach der Schneeschmelze beginnen sollten.

Außer den traditionellen Arbeitswochen werden deshalb zusätzliche Arbeitstermine auf die Vereinsmitglieder zu kommen.

Vorerst wird die ganze Strecke neu vermessen- und markiert, danach muss ein geschätzter Bedarf von rund 1.600 Tonnen Bahnschotter per Bauzug am Gleis vorgelagert werden. Auch während der Arbeitszeiten der Maschinen wird eine Mannschaft unseres Vereines im Einsatz sein.

Genauere Termine und die Art der Abwicklung dieser Arbeiten voraus zu sagen ist naturgemäß derzeit nicht möglich. Wir bitten aber die aktiven Mitglieder - **und die es noch werden wollen** - bei ihrer Urlaubsplanung im März, April, Mai 2007 auf diesen besonderen Bedarf an freiwilligen Helfern Rücksicht zu nehmen und sich recht zahlreich zur Verfügung zu stellen.

Termine für die traditionellen Arbeitswochen:

Von Montag, den 23. bis Samstag, den 28. April
von Montag, den 30. April bis 5. Mai 2007

Die Unterkunft im Bahnhof Bezau steht den weit angereisten Helfern nach Voranmeldung zur Verfügung.

Anmeldungen bitte recht zahlreich an: Jakob Bobleter, Tel. Nr. 0664 466 23 30 oder per Fax an 05513 61924 bzw. per E-mail: info@waelderbaehne.at

Gratulation ...

den beiden Heizern Richard und Egon, die am 8. Juli 2006 vor Dipl. Ing. Otto Moser in Bezau ihre Heizerprüfung erfolgreich abgelegt haben.

Glückwünsche zum runden Geburtstag an unsere aktiven Mitglieder:

Maria, Walter und Köbi zum 70iger
Jakob und Irma zum 60igsten
Werner zum 40iger
Martin zum 30igsten

Wir hoffen, dass alle noch viele gesunde Jahre in Gemeinschaft mit den Mitgliedern des Museumsbahnvereines verbringen dürfen und richten ihnen hiermit aus, dass ihr "Arbeitsplatz" bei der Museumsbahn gesichert ist.

Bewilligungsverfahren nach dem Veranstaltungsgesetz

Um die unbefriedigende Bewilligungssituation für den Museumsbahnbetrieb zu bereinigen, haben wir bei den zuständigen Behörden um die Ausarbeitung von Richtlinien angesucht. In der Zwischenzeit liegen schon Gutachten vor. Mit drei Amtssachverständigen des Landes wurde eine Streckenbefahrung durchgeführt.

Ein Wort vom Kassier

Liebe Mitglieder und Förderer der Museumsbahn!

Ich möchte allen herzlich dafür danken, dass Sie uns auch dieses Jahr den Rücken gestärkt haben und hoffe, dass Sie uns auch weiterhin zur Seite stehen. Deshalb möchte ich Sie nun bitten, Ihren Freunden und Bekannten von unserer wunderschönen Museumsbahn zu erzählen, denn Ihre positive Beurteilung ist mehr wert als die teuerste Werbung.

Leider traten 2006 bei einigen Vereinsmitgliedern in Deutschland Probleme beim Überweisen des Mitgliedsbeitrags auf. Laut der Zeitschrift "Chip" waren noch nicht alle Banken in der Lage, die extrem langen IBAN Nummern zu verarbeiten. Nun müsste es aber ohne weiteres klappen.

Bitte verwenden Sie auf alle Fälle unseren original Zahlschein für die Überweisung.

Zur Sicherheit noch einmal die Kennziffern:

IBAN: AT052060302000040226
BIC: SPEGAT21

Ich hoffe auch in Zukunft auf Ihre volle Unterstützung und verbleibe mit freundlichen Grüßen,

Ihr Kassier, Bernhard Kohler

Darauf hin haben wir die Arbeitseinsätze im September und Oktober auf die Behebung angeordneter Maßnahmen konzentriert. Über die Wintermonate wird eine Langsamfahrstelle aufrecht bleiben.

Wälderbahn-Dampflokomotive Uh 102 als Serienmodell

Von Liliput / Bachmann / Dolischo wurden die Lokomotiven Uh 102 der BWB, die 498.04 der ÖEGEG und die Lok 5 "Gerlos" der Zillertalbahn in H0e ausgeliefert. Das Führerhaus samt Kohlenbunker entsprechen den jeweiligen Vorbildern und sind daher bei den Modellen unterschiedlich gestaltet. Auch die farblichen Absetzungen der Griffstangen, Dom- und Kesselbänder, die Anordnung und Größe der Laternen sowie die Beschriftung entsprechen den Vorbildern.

Redaktion

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, BIC: SPEGHT21, IBAN: AT052060302000040226

Arbeitswochen 2006

Pünktlich zum Beginn der ersten drei Tage hat sich eine beachtliche Anzahl von 12 Kollegen an die Arbeit gemacht. Wie immer, wenn eine tatkräftige Mannschaft verfügbar ist, schweift der Blick des zuständigen Kollegen zum Schwellenstapel was dann keiner weiteren Worte mehr bedarf. Man sieht es ihm aber gerne nach, denn schließlich haben alle ein Interesse an einem guten und sicheren Zustand der Strecke. Obwohl die Bahnbaufirma seit Jahren Schwellen auswechselt, fallen laufend noch einzelne Schwachstellen an die einerseits von der unterschiedlichen Qualität der schon 30 bis 35 Jahre alten Schwellen abhängen wie auch von ihrer Lage im Schotterbett. So macht sich der gut beladene Bauzug auf die Strecke und steuert die gekennzeichneten Orte an. Dort wird das nötige Werkzeug aus dem Gerätewagen geholt und routiniert mit der Arbeit begonnen.



Von Vorteil ist, wenn je zwei Mann einzelne Arbeitsschritte ausführen. Eine Ausnahme ist dann gegeben, wenn die neuen Schwellen vom Waggon zum Einbauort gebracht werden sollen was dann vom erbarmungslosen "Sklaventreiber" beschleunigt wird.

Aus Fachkräftemangel ist die Abänderung der Zu- und Abwasserinstallation am Bf. Schwarzenberg stets auf die lange Bank geschoben worden. Die entsprechend professionelle Besetzung der Arbeitswoche machte es möglich, dass die Angelegenheit endlich vorbereitet und abgeschlossen werden konnte. Allerdings verwandelte das leidige Regenwetter die offene Kanalgrube für die beteiligten Kollegen zum Prüfstein des Durchhaltevermögens.

In Bezau stand auch die Pflege und Wartung der Personenwagen auf dem Programm.

Im Teil 2 der Arbeitswochen blieb es den 7 Kollegen vorbehalten, am jährlichen "Gleis-tag" bestimmte Abschnitte zu stopfen und zu

rücken. In den Walddurchfahrten wurden die Bahnräben vom Laub gereinigt und wo Bedarf bestand, auch durchgängig gemacht. Ein weiteres Vereinsmitglied mit Fachkenntnissen und Messgeräten hat die vom Hochwasser im August 2005 gefährlich bedrohte Bregenzerachbrücke in Bezau einer Belastungsprobe unterzogen die sie mit Bravour bestanden hat.

Als Last dienten die beiden Diesellokomotiven 2091.08 und 04.

Auch das bewährte Küchenteam hat sich wieder mit bester Betreuung verdient gemacht und wird bereits für 2007 vorbestellt.

J. Bobleter



Eine Draisine zum Rangieren und für den Streckendienst

Anfang der 1980er Jahre lösten Solarmobile in der Schweiz eine große Begeisterungswelle für umweltfreundliche Autos aus. Nach dem Besuch der 2. Tour de Sol reifte in mir der Plan, den Bau eines Elektroautos zu versuchen, um im täglichen Berufsverkehr mit Stau möglichst umweltfreundlich mitfahren zu können.

Aus einem neu gekauften Citroen 2CV (Ente) entfernte ich alles was mit Benzinantrieb zu tun hatte. Nach ca. 3jähriger Bauzeit mit arbeitsintensiven, aber mit großer Begeisterung erfüllten Wochenenden lief das Elektroauto.

Ende 1997, nun Rentner, dachte ich, jetzt wird alles gemacht, wozu ich als Berufstätiger keine Zeit hatte. Einige Monate später lehrte mich ein Herzinfarkt, dass ein alter Mann kein Schnellzug mehr ist.

Jahre vergingen, die Elektro-Ente stand nun in Dornbirn untätig herum. Ein Verkauf lag nahe. Leider musste ich feststellen, dass die vielen Interessenten nur die nahezu fabrikneue Ente, aber nicht den Elektroantrieb wollten.

Kurzentschlossen baute ich den Elektroantrieb samt Getriebeblock (Schaltgetriebe, Differenzial, Scheibenbremsen) aus, rief BWB-Obmann Hans Meusburger an und schlug ihm den Bau einer elektrisch angetriebenen Draisine (Aussprache deutsch: Dreisine, französisch: Dräsin) vor. Hans war sofort begeistert.

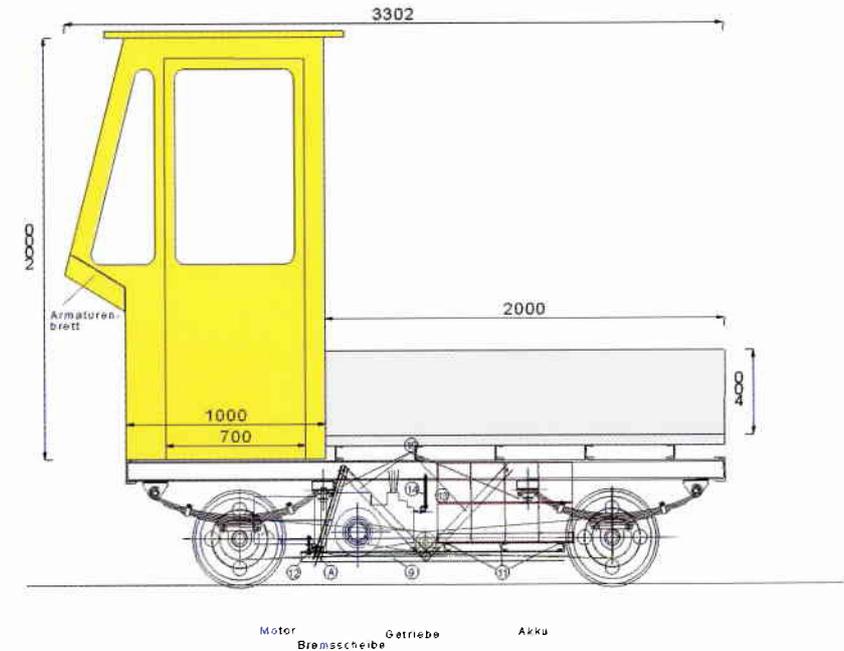
Der Elektroantrieb weist beim Schienenfahrzeug mehr Vorteile auf als beim Straßenfahrzeug. Ein Straßenfahrzeug soll möglichst leicht sein, im Gegensatz dazu braucht das Schienenfahrzeug ein entsprechendes Gewicht, um ausreichende Haftreibung mit der Schiene zu erreichen. Schienenfahrzeuge zeichnen sich durch geringere Rollwiderstände als Straßenfahrzeuge aus.

Ich nahm mir vor, die Entwicklung und der Bau der Draisine sollte richtig Freude machen. Das Spaßerlebnis sollte im Detail liegen und nicht in der möglichst raschen Fertigstellung der Draisine. Während meiner jahrzehnte langen Tätigkeit als Dipl.-Ing. für Nachrichtentechnik in der industriellen Entwicklung und im Großforschungszentrum machte der Zeit- und Kostendruck oft die Freude an der Arbeit zunichte.

Nach mehrjähriger Entwicklungs- und Fertigungstätigkeit fanden sehr erfolgreiche Probefahrten des Draisinen-Fahrgestells, ausgerüstet mit einem provisorischen Führerstand im Bahnhofsgelände von Bezau und auf mehreren Fahrten zwischen Bezau und Schwarzenberg statt.

Dokumentiert habe ich die Entwicklungsarbeiten in Berichten über Mechanik und Elektrik. Die Berichte enthalten Beschreibungen, allgemeine Berechnungen, Festigkeitsberechnungen und ausführliche Zeichnungen.

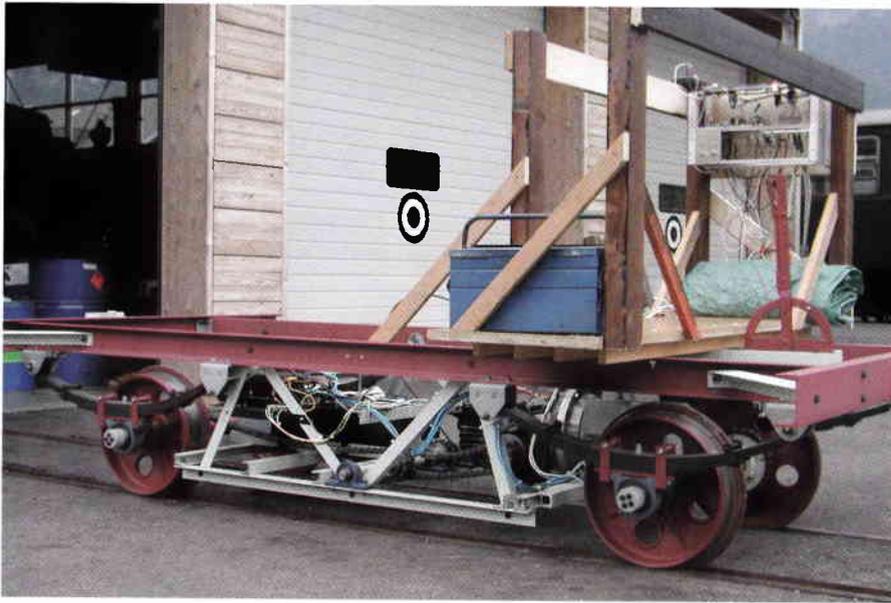
Das Fahrgestell baute ich in meiner Werkstätte in Dornbirn. Mit der Lieferung der Längsträger, Pufferbohlen und dem Ausführen von Schweißarbeiten unterstützte mich Hans. Für den Straßentransport baute Hans sogar einen geeigneten Anhänger.



Der erste Vorschlag für einen möglichen Draisinenaufbau

Die Draisine erhält ein Führerhaus mit 3 bis 4 Stehplätzen und eine Ladepritsche. 1500 kg Last kann sie transportieren. Ausgerüstet ist die Draisine mit einem 48V-Gleichstrommotor, 4-Gang-Getriebe, hydraulischer Betriebsbremse und Feststellbremse. Antrieb und Bremsen wirken auf beide Radsätze. Die Leistungssteuerung des Antriebes übernimmt ein elektronischer Pulsweitensteller mit 10 Fahrstufen für Vor- und Rückwärtsfahrt. Der Vor-/Rückwärtsschalter bestimmt die Fahrtrichtung. Bei großem Zugkraftbedarf kommen die unteren Gänge des mechanischen Getriebes zum Einsatz um die Motorströme zu begrenzen. Hohe Motorströme bedeuten geringere Ergiebigkeit der Akkus. Jeder Getriebegang eignet sich im Normalbetrieb zum Anfahren. Der Testbetrieb zeigte, dass Fahren der Strecke Bezau-Schwarzenberg im 3. Gang, einschließlich Anfahren, bei ausreichender Geschwindigkeit den wenigsten Strom verbraucht.

Im Probetrieb lieferten 4 Akkus 12V/90 Ah den Strom. Bei schonender Fahrweise lag der Energieverbrauch für die Strecke Bezau-Schwarzenberg und zurück mit 4 Personen bei 1,1 kWh (Fahrzeit ca. 1 Stunde, Durchschnittsgeschwindigkeit ca. 10 km/h). Ein Akkusatz mit 4 Akkus speichert 3,4 kWh. Im Endausbau kommen 8 Akkus zum Einsatz, so dass 6,8 kWh zur Verfügung stehen.



Das fahrbereite Draisinenfahrgestell vor der Remise in Bezau

Die Draisine eignet sich zum Verschieben eines Waggons. Sie ist in der Lage einen gebremsten Waggon von Bezau nach Schwarzenberg und zurück zu ziehen. Für einen ungebremsten reicht die Bremsleistung der Draisine nicht aus.

Leicht zu fahren ist die Draisine, wie ein PKW ohne Lenkrad, und infolge der elastischen, elektrischen Steuerung zentimetergenau und langsam zu rangieren. Jeder, der einen PKW-Führerschein besitzt, kann sie fahren.

Als nächstes soll die Draisine mit Unterstützung durch Hans Führerhaus und Ladepritsche erhalten. Weiter habe ich vor die Elektronik in modularer Bauweise zu erweitern. Gedacht ist an den Einsatz eines Mikrocontrollers für Energiemanagement und weitgehend automatische, energiesparende Fahrweise.

Nenn-Höchstgeschwindigkeit

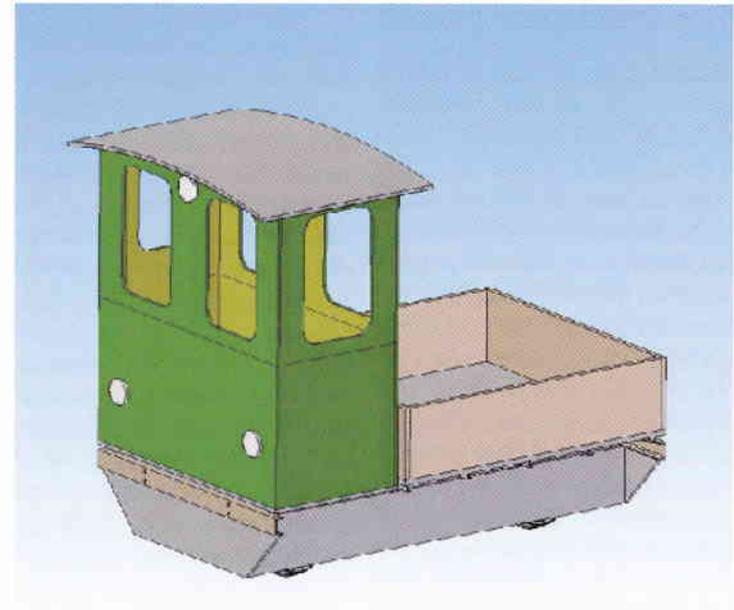
Gang	Höchstgeschwindigkeit [km/h]
1	6
2	12
3	18
4	25

Kurzzeithöchstgeschwindigkeit im 4. Gang: 40 km/h.

Zugkraft

Gang	Zugkraft [N]
1	3515
2	1796
3	1206
4	889

Kurzzeitzugkraft zum Anfahren: 5624 [N]



Der derzeit aktuelle Gestaltungsvorschlag

Steigfähigkeit

Ohne Berücksichtigung ob noch ausreichende Rad/Schienenhaftung gegeben ist, zeigt folgende Tabelle die Steigfähigkeit für eine Fahrzeugesamtmasse von 3.000 kg:

Gang	Steigung [‰]
1	119
2	61
3	41
4	30

Laut Literatur (L. Beer, Die Bregenzerwaldbahn) beträgt die größte Neigung im Abschnitt Schwarzenberg-Bezau 22 ‰ d.h. die voll geladene Draisine müsste die Strecke im 4. Gang fahren können.

Vorschläge für die Gestaltung des Aufbaus gibt es schon einige, trotzdem wäre ich jedem Leser für einen guten Aufbauvorschlag dankbar. Noch sind Änderungen möglich. In Richtung Lackierung liegt noch gar nichts fest.

Anfragen und Vorschläge an: kubesch.rudolf@cabl.vol.at

Rolf Kubesch

Ausflug 2006

Im August führte Busfahrer Rudl von Fechtig Reisen in Bezau die aktiven Vereinsmitglieder zur Schafbergbahn am Wolfgangsee und nach Mondsee im Salzkammergut. Für einige von uns war dies die erste Begegnung mit der berühmten Zahnradbahn. Nach steilem Anstieg mit der Dampflokomotive wurden die Fahrgäste von der Natur mit Nebel eingehüllt, dass nur bruchstückhafte Blicke auf die umliegende Bergregion möglich waren. Gerne wurde die nächste Abfahrtsmöglichkeit genutzt, um der für Mitte August doch ungewohnten Witterung zu entkommen. Im Tal angelangt erwartete uns Herr Direktor Gunter Mackinger von der Salzburger Lokalbahn AG. Er informierte die für Bahngeschichten immer interessierten Zuhörer über den kürzlich erfolgten Kauf der Wolfgangseeschiffahrt und der Schafbergbahn.

Noch aber war das Tagesprogramm nicht voll ausgeschöpft: In Mondsee trafen wir auf

die Schmalspurgleise beim SKGLB-Museum (Salzkammergut-Lokalbahn). August Zopf - ein guter Freund unserer Wälderbahn - führte uns durch sein mit viel Herzblut und Sachwissen aufgebautes Museum. Wie kaum ein anderer versteht er es, über die Geschichte der 1957 eingestellten "Ischlerbahn" zu erzählen. Sie hat damals Salzburg mit der Region Mondsee und Bad Ischl verbunden die einst bevorzugtes Ferien- und Jagdrevier des Kaiserhauses in Wien waren.

In vorbildlicher Weise restauriert er echte Schmalspurraritäten und hält sie für die Nachwelt in betriebsfähigem Zustand. Zu sehen sind drei Original-Dampflokomotiven, der einzige Schmalspur-Salonwagen in Österreich und weitere historische Originalfahrzeuge. Auch die Modellanlage des ehemaligen Bahnhof Mondsee überzeugt durch ihre Präzision und großem Detailreichtum.

Beim gemütlichen Beisammensein im Hotel und gutem Abendessen ist der Tag unter der musikalischen Begleitung von unserem Arnold



Aktive Vereinsmitglieder auf Reisen ...

auf unterhaltsame Weise ausgeklungen.

Der zweite Tag stand ganz im Zeichen des Besuches von Hallstatt am Hallstättersee, dem Weltkulturerbe der UNESCO, oft als schönster "Seeort" der Welt bezeichnet.

Während des Aufenthaltes wurde jedem für seine persönlichen Vorlieben Zeit gelassen. Ob dies Einkaufsbummel oder die Besichtigung der hochinteressanten Kulturdenkmäler war; man wäre auf jeden Fall gerne länger geblieben. Im Gegensatz zu unserem Helmut, der den Salzberg zu Fuß bestiegen hat, haben die jüngeren das Berggasthaus bequem mit dem Schrägaufzug erreicht. Dort konnte die am Schafberg so vermisste Sonne und eine herrliche Rundschau genossen werden.

Die Ausflugsroute führte weiter zum Gosausee mit sehr beeindruckender Sicht auf den Dachsteingletscher. Nach dem Spaziergang und der körperlichen Stärkung im nahen Gasthaus musste die lange Heimfahrt ins Ländle angetreten werden, wo wir mit Rudl wieder wohlbehalten angekommen sind.

Kontaktadresse SKGLB Museum:
Tourismusverband Mondseeland,

Dr. F.- Müller - Str. 3

A 5310 Mondesse

www.mondseeland.org/mondseeland.html
W. Schöch

Einige Teilnehmer der beiden Arbeitswochen nutzten die gebotene Arbeitspause über das Wochenende zum Besuch der Waldviertlerbahnen in Gmünd, Litschau und Heidenreichstein. Um die "Weltreise" vom äußersten Westen Österreichs in den Norden nahe der Grenze zu Tschechien zu unternehmen, muss aber schon etwas Besonderes geboten werden. Die NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft) und der Waldviertler Schmalspurbahnverein veranstalteten auf den Strecken nach Litschau und Heidenreichstein mit der Dampflokomotive 699.103, die dort eine Zeit lang gute Dienste geleistet hat, Abschiedsfahrten.

Auf dem Programm standen legendäre Doppelausfahrten mit verschiedenen Lokbespannungen (Diesellokomotiven 2091.07 + 2091.09, Dampflok 699.103) in Altnagelberg, Bahnhoffeste, Modellbahnausstellungen und die Fahrzeugschau des WSV. Im Rahmen des zweitägigen Aufenthaltes in Gmünd wurde auch die Bahnwerkstätte der Fa. ZOS in Ceske Velenice in Tschechien besucht. Herr Direktor Ing. Sedlacek führte uns dank der Vermittlung eines Kollegen aus dem Waldviertel durch die weitläufigen Hallen und über das Freigelände.

Auf der Heimfahrt wurde beim Martinsberger Lokalbahnverein (MLV) in Zwettl Station gemacht, der die Zwettler Lokalbahn mit ihrem Umfeld erhalten will und Sonderzüge mit historischen Fahrzeugen durchführt. Obwohl Sonntag war, haben sich die Kollegen für uns viel Zeit genommen. Zum Abschied wärmte man sich in einem Gasthaus bei "Zwettler Bier" auf.

Weiters besuchten aktive Mitglieder die Erzbergbahn in Vordernberg und Eisenerz, die Murtalbahn in Murau, die Taurachbahn in Mauterndorf, sowie den Ötscherland-Express in Kienberg-Gaming und Lunz am See.

Wir empfehlen alle Bahnbetriebe zum Besuch weiter!

Kontaktadressen:

Waldviertler Schmalspurbahnverein: Bahnhof Neunagelberg, A - 3871 Neunagelberg
E-mail: wsv@erlebnisbahn.at

NOVOG: Dipl.Ing. Gottfried Knoll, Riemerplatz 1, A - 3100 St. Pölten

Martinsberger Lokalbahnverein: Heizhaus Zwettl, A - 3910 Zwettl
E-mail: martinsberger@lokalbahnverein.at

Verein Erzbergbahn: Hauptstraße 140, A - 8794 Vordernberg;
E-mail: office@erzbergbahn.at

Murtalbahn: STLB Murau, Bahnhofviertel 5, A - 8850 Murau

Taurachbahn: Club 760 Verein der Freunde der Murtalbahn, Postfach 51, A 8850 Murau

Ötscherland - Express: ÖGLB, Poschgasse 6, A - 1140 Wien; E-mail: info@lokalbahnen.at

J. Bobleter

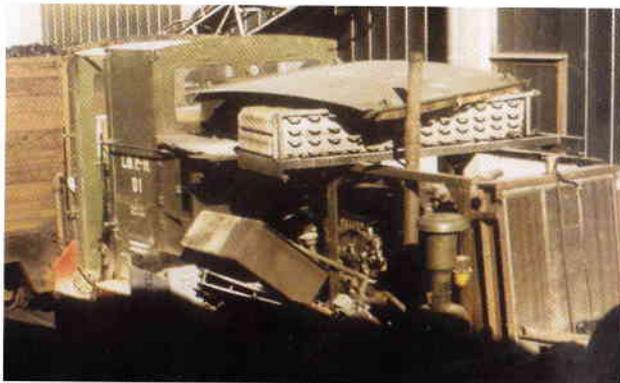
20 Jahre Museumsbahnbetrieb, ein Rückblick auf 1987

Die Vereinsmitteilungen von damals füllten gerade die Vorder- und Rückseite eines A-4 Blattes aus.

Den Stellungnahmen der Vorarlberger Landesregierung und der Gemeinden zwischen Egg und Bezau zum Betriebskonzept des Museumsbahnvereines kann mit "Grundsätzlich positiv" überschrieben werden.

Das war der Auftakt für alle Vereinsaktivitäten im Jahr 1987. Für die Streckenerhaltung wurden weitere Niederbordwagen gekauft und bereits erste Kontakte um die Rückführung der Dampflokomotive U 25 geknüpft.

Ebenso ist der Ankauf ei-



ner Diesellokomotive beschlossen worden. Es handelte sich dabei um die in Weiz (Steiermark) als Ersatzteilspeicher abgestellte und später bekannte D1 "Hilde", die allerdings nur ohne Motor und Getriebe zu haben war.

Auf der seit 7 Jahren nicht mehr befahrenen Strecke waren hauptsächlich Rodungs- und Aufräumarbeiten zu erledigen. Einen Hinweis auf die finanzielle Leistungsfähigkeit des Vereines ist dem Aufruf an die Helfer zu entnehmen, die gebeten wurden, das nötige Werkzeug selbst mit zu bringen.

Am 1. Juli bedeckte der über die Ufer getretene Grebenbach Ortsteile und das Bahnhofgelände von Bezau mit einer dicken Schlammschicht. Die wenigen Vereinsmitglieder waren mit den Aufräumarbeiten weit überfordert. Es kam keine Unterstützung von der Gemeinde Bezau.

Am 12. September hat die Diesellok D1 den Lokschuppen in Bezau mit gebrauchtem Motor und Getriebe einer Baumaschine erstmals aus eigener Kraft verlassen.



Am 26. September wurde der Anlass "85 Jahre Bregenzerwaldbahn" gefeiert und die Museumsbahn einer großen Öffentlichkeit vorgestellt. Während des Feiertages hatte die erst vor wenigen Tagen fertig gestellte Diesellokomotive im Pendeldienst etwa 1.000 Fahrgäste zu befördern und das trotz mehrerer Pannen. Die "vier Peter" (an der Aufarbeitung beteiligte Kollegen mit dem selben Vornamen) konnten aber stets rettend eingreifen.

Der Fahrzeugstand von Ende 1987:

- Diesellokomotive D1 mit 110 PS
- 1 umgespurter, zweiachsiger Personenwaggon der Stubaitalbahn mit selbst hergestellten Sitzbänken in Holzausführung
- 1 zum Personenwaggon umgebauter Güterwagen der Bregenzerwaldbahn
- 1 umgespurter Waggon der "Haller Tram" leihweise, somit eine Personenwaggon mit gesamt 62 Sitzplätzen
- +
- 1 von Vereinsmitgliedern aufgearbeiteter Gepäckwaggon leihweise
- 1 Lokomotive "HansErich"
- 2 komplette Niederbordwagen und
- 4 Niederbordwagen ohne Böden und Aufbau zur Streckenerhaltung
- 2 Rollwagen der Rheinbauleitung aus Lustenau

Bitte vormerken!

Am Samstag den 4. und Sonntag, den 5. August 2007 finden zum Anlass des 20igsten Betriebsjahres Jubiläumsfeiertage mit besonderem Programm statt. Vereinsmitglieder erhalten rechtzeitig eine Einladung mit der Programmübersicht. Wir freuen uns auf recht zahlreichen Besuch.

J. Bobleter

Dampfloktfest Untervaz

Am 28. und 29.10. 2006 fand im schweizerischen Untervaz eines der größten Dampfloktfeste statt, die in diesem Jahr in Europa veranstaltet wurden.

Anlass für dieses Fest war der 100. Geburtstag der beiden RhB G 4/5 Dampfloks 107 und 108. Am Sonntag wurden die beiden bislang namenlosen RhB Dampfloks bei strömendem Regen auf die Namen Albula und Engiadina getauft. Zu diesem Anlass haben sich zahlreiche Dampflokomotiven aus der Schweiz und aus Deutschland in Untervaz versammelt. Es waren Meterspur und Vollspurlokomotiven zu sehen -darunter auch Maschinen die sonst nur sehr selten in der Öffentlichkeit gezeigt werden.

Bei der Parade auf dem Dreischienengleis konnten die Loks bestaunt werden.

Die zahlreichen Schweizer Dampfloks vermittelten den Eindruck als seien sie erst vor kurzem gebaut worden. Es gibt wohl kaum Dampfloks, die sich in einem technisch und optisch so guten Zustand befinden wie die, die von SBB Historic und RhB Historic betreut werden. Einer der besonderen Höhepunkte war sicher der Auftritt der selbstfahrenden Dampfschneeschleuder Xrot d 9213.



Die Maschine wurde 1910 in Dienst gestellt und ist die letzte ihrer Art. Sie wird heute noch auf der Bernina Strecke eingesetzt.

Folgende Maschinen haben an der Parade teilgenommen:

Schmalspur

- RhB G 4/5 107 "ALBULA"
- RhB G 4/5 108 "ENGIADINA"
- RhB G 3/4 1 "Rhätia"
- MGB (DFB / FO) HG 3/4 4
- RhB Dampfschneeschleuder Xrot d 9213

Normalspur

- SBB Historic/Dampfgruppe Zürich CZm 1/2 31
- Papierfabrik Perlen E 3/3 6
- SBB Historic B 3/4 1367
- SOB (BT) Eb 3/5 9
- DVZO E 3/3 10 (8476) (Kitteltriebswagen)

Die Dampfloks 01 1100, 01 202, 23 058, 50 3673 konnten aufgrund der engen Radien nicht an der Lokparade teilnehmen.

Im Anschluss an die Parade verließen zahlreiche Dampfsonderzüge Untervaz.

Dipl. Ing. (FH) Martin Hämmerle

Fotos: J. Bobleter, M. Hämmerle, H. Romann, Dr. M. Strässle, Vereinsarchiv

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

Anfragen und Informationen: Verein BWB, A-6941 Langenegg 39
Tel. 0664/4662330, Fax 05513/6192-4

Anschrift der Redaktion: Jakob Bobleter
Unterstein 39, A-6941 Langenegg

Satz: Hubert Bobleter

Druck: Offsetdruck Bezau

Erscheinungsort Langenegg
Verlagspostamt A-6942 Krumbach



9. April 1980, der Personenzug mit der Diesellok 2095.04 steht bei dichtem Schneetreiben abfahrbereit am Bahnhof Bezau.