
Wälderbähne

AKTUELL

MITTEILUNGSBLATT des Vereines BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN

HEFT Nr. 31 - Dezember 2007

Preis: EUR 3,- / CHF 4,50

FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS

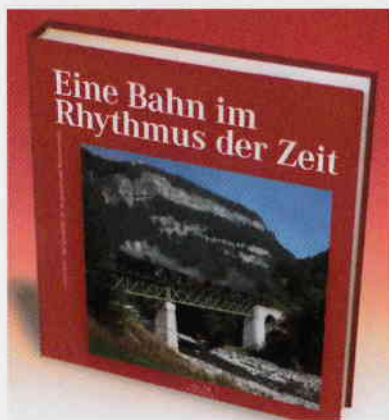


Foto-Güterzug mit der 2091.08 auf der Rückfahrt von
Schwarzenberg nach Bezau.

Aus dem Inhalt: Buchbesprechung - Seite des Obmannes - Kurz & gut - Buchpräsentation im Bahnhof Schwarzenberg - Termine Arbeitswoche 2008 - Der Stopfmaschineneinsatz - Protokoll der 21. Jahreshauptversammlung - Ausflug 2007 - Vereinschronik - Besuch bei der Härtsfeld-Museumsbahn - Bahn fährt !!! - Dampflokomotive in unserer Nachbarschaft - Aus dem Geschichtsbuch

"Eine Bahn im Rhythmus der Zeit" - Die Geschichte der Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn

Unter diesem Titel ist Anfang August 2007 im Hecht-Verlag Hard ein Buch über die Geschichte der Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn und des "Wälderbahnvereines" erschienen. Als Autor konnte Ing. Lothar Beer als bewährter und profunder Kenner der Eisenbahn-Geschichte Vorarlbergs gewonnen werden. Sein dreibändiges Standardwerk über die Bahnen Vorarlbergs und auch sein erstes, im Jahr 1977 bei EUROVAPOR erschienenes Buch über die Bregenzerwaldbahn



sind wohl vielen Eisenbahnfreunden ein Begriff.

Im aktuell erschienen Buch wird zuerst kurz auf die Bahngeschichte der einstigen ÖBB-Bregenzerwaldbahn eingegangen und anschließend die wechselvolle Geschichte der Museumsbahn im Bregenzerwald eindrücklich aufgezeichnet. Beginnend bei den ersten privaten Fahrversuchen von Bezaun in Richtung Schwarzenberg mit dem aus einem Lkw umgebauten Arbeitsfahrzeug "Hanserich" und dem aus einem Güterwagen

umgebauten Personenwagen, der 1985 erfolgten Vereins-Gründung, über den Ankauf und die Aufarbeitung der ersten Diesellok "Hilde", die ersten "richtigen" Personenwagen ex Stubaitalbahn und Innsbrucker Mittelgebirgsbahn bis hin zum Einsatz der großen Dampf- und Diesellokomotiven ex ÖBB und den nach Original-Plänen bei der Firma Meusburger in Bezaun neu aufgebauten Flachdach-Personenwagen wird im Buch die Vereinsgeschichte akribisch dargestellt. Aber auch der Streckenunterhalt, der Neubau der Sporenegg-Brücke und viele andere Aktivitäten der unermüdlichen Clubmitglieder werden ausführlich dargestellt. Auch die zum Teil nur kurzzeitig auf der BWB weilenden Gast-Fahrzeuge anderer Bahnen oder von Privaten finden entsprechende Erwähnung.

Ing. Lothar Beer versteht es auch, subtil und "zwischen den Zeilen" auf einige verpasste oder bisher noch nicht genutzte Chancen (Bersbucher Wald, Verlängerung der Bahn in Richtung Andelsbuch, etc.) hinzuweisen, ohne die Verantwortlichen in irgend einer Form zu verletzen. Das Buch kann allen Freunden der Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn und auch an der allgemeinen Verkehrsgeschichte Vorarlbergs interessierten Lesern sehr empfohlen werden! Selbst die "Spezialisten" unter den Eisenbahnfreunden werden noch das eine oder andere Detail entdecken, welches Ihnen aus der bisherigen Literatur vielleicht noch nicht bekannt war.

Man darf nun gespannt sein, ob der angedachte "zweite Band" mit der ausführlichen Darstellung der Geschichte der früheren Bregenzerwaldbahn ebenfalls fertig gestellt werden kann. Dem Vernehmen nach ist dieses Buch auch bereits

zu einem großen Teil vorbereitet. Der Verfasser dieser Buch-Besprechung würde sich jedenfalls sehr darüber freuen!

Dr. Markus Strässle

Das Buch ist erhältlich bei:
Verein BWB - Tel. +43(0)664 4662330 - info@waelderbaehne.at - zu Betriebszeiten am Bahnhof Bezaun - und im Buchhandel unter der ISBN-Nummer 978-3-85298-147-6.
Kosten: € 29,--
Preis für Vereinsmitglieder: € 25,--

Geschätzte Mitglieder und Freunde, liebe aktive Kolleginnen und Kollegen.

Die heurige Saison stand ganz im Zeichen besonderer Ereignisse.

Noch vor dem Saisonbeginn ging der lang ersehnte Wunsch einer maschinellen Durchstopfung und Planierung der gesamten Strecke in Erfüllung was jedoch für den Verein mit einer enormen finanziellen Belastung verbunden war. Auch die seit Jahren in der Streckenerhaltung geleisteten Vorarbeiten durch unsere aktiven Mitglieder bedeuteten für jeden einzelnen eine große Herausforderung.

Ein besonderes Wochenende war wohl die Jubiläumsfeier am 4. und 5. August. Mit Stolz können wir darauf verweisen, dass sich das Wälderbähne zu den erfolgreichsten Museumsbahnen im deutschsprachigen Raum zählen darf. Den Auftakt zu den Feierlichkeiten gab es am 2. August mit der Vorstellung unseres Buches "Eine Bahn im Rhythmus der Zeit" von Ing. Lothar Beer, dem ich, wie auch allen anderen beteiligten Personen für die Mitarbeit herzlich danken möchte.

Als Bereicherung für den Bahnbetrieb ist die Außenrenovierung des im Besitz des Landes stehenden Bahnhofs Schwarzenberg zu sehen. Mein Dank gilt den Befürwortern unseres Förderantrages und der großzügigen Kostenübernahme durch das Land Vorarlberg.

Eine weitere Großinvestition betrifft die Aufarbeitung der Dampflok U 25 in Ceske Velenice. Nach Terminschwierigkeiten und mühsamen Verhandlungen ist sie am 28. September in Bezaun angekommen. Wir hoffen auf eine zufrieden stellende Fahrtauglichkeit.

Mit dem erfreulichen Resultat von voraussichtlich 50.000 Fahrgästen wird die Saison 2007 an das Rekordergebnis von 2006 herankommen. Bemerkenswert ist wieder, dass der Fahrbetrieb unfallfrei verlaufen konnte was durch unser geschultes Personal und seine hervorragende Zusammenarbeit untereinander möglich geworden ist. Auch dafür ein Dank an alle.

Schon seit 12 Jahren stehen unsere Aktiven nach einer kurzen Pause wieder bereit, um die ausgebuchten Nikolauszüge zu führen. Dafür ist ihnen keine Anstrengung zu groß.

Um in der kommenden Saison einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten sind in den Wintermonaten zwingende Aufarbeitungen einzelner Schäden an den Fahrzeugen nötig.

Hochwasserschutzausbau der Bregenzerache

Die Schäden im Gemeindegebiet von Bezaun durch das 2. Jahrhunderthochwasser im August 2005 sind zum großen Teil saniert.

Jetzt stellt nur noch die Bahnbrücke über die Bregenzerache eine Gefährdung dar. Um dem Wasser mehr Durchflussraum zu verschaffen, wird die Ache um einige Meter verbreitert. Somit ist aber die Brücke zu kurz und wird mit einem ca. 7 m langen Betonstragwerk verlängert.



Der Ausbau der Bregenzerache ist schon bei der Bahnbrücke angekommen.

Um den niedrigen Wasserstand der Bregenzerache und die Pause bei den Betriebszeiten der Museumsbahn zu nützen, müssen die Bauarbeiten in den Wintermonaten durchgeführt werden. Dazu wird die Brückenkonstruktion (Baujahr 1900) ausgehoben und neben der Bregenzerache gelagert, um die Beschädigungen durch das Hochwasser zu beheben. Auch der Anstrich wird entfernt und erneuert. Die Sanierungskosten sind durch unseren Verein zu finanzieren was uns wiederum zusätzliche finanzielle Belastungen und viele Mehrarbeiten einbringt. Mit großer Wahrscheinlichkeit werden wir schon in den Weihnachtsferien 07/08 an der Brücke beginnen, die Schienen und Brückenhölzer zu entfernen. Ich bitte wieder um tatkräftige Mitarbeit.

Unabhängig davon darf ich unseren aktiven Mitgliedern für ihre enormen Leistungen recht herzlich danken und mit Genugtuung darauf

zurück blicken, was eigentlich schon alles zu Wege gebracht wurde, um das Wälderbähne für die Nachwelt zu erhalten.

Danken möchte ich auch allen unterstützenden sowie den 22 neuen Mitgliedern, ohne deren Hilfe vieles nicht möglich wäre.

Dieser Ausgabe von "Wälderbähne-Aktuell" liegt wieder ein Zahlschein für die Überweisung des Mitgliedsbeitrages für 2008 bei. Für Einzahlungen bis Mitte Februar wird die Mitgliedsmarke der Einladung zur Jahreshauptversammlung beigelegt. Danke im Voraus für Ihren Beitrag.

Zuletzt wünsche ich allen Mitgliedern und der zahlreichen Leserschaft viel Freude mit unserer "Jubiläumsausgabe".

Ihr Vereinsobmann
Komm. Rat Hans Meusburger

Kurz & gut

In der Remise brennt es - übungshalber!

Auf der Suche nach interessanten Objekten für die Übungstätigkeit der freiwilligen Feuerwehr Bezaun haben sich die Verantwortlichen vorgenommen, mit der Annahme eines Brandes in der Wälderbahnremise Neuland zu betreten. Von der Personenbergung aus dem verrauchten Keller bis zum Schutz der historisch wertvollen Fahrzeuge wurde an alle Eventualitäten gedacht. Als Draufgabe sind noch spezielle Hebekissen eingesetzt worden, um eine eventuelle Personenbergung unter einem Waggon zu üben.



In der abschließenden Besprechung hatten Vereinsvertreter Gelegenheit, ihre Sorgen bezüglich der zeitgerechten Wahrnehmung von Brandherden während der personell unbesetzten Zeit zu deponieren. Seitens der Feuerwehr wurden dazu Vorschläge gemacht. Besonders die Remise mit den wertvollen Fahrzeugen wird als große Herausforderung eingestuft. Die Diesellok 2091.08 ist mit einem Einsatzwagen aus der Remise geschleppt worden womit sicher eine der effektivsten Schutzmaßnahmen erprobt worden ist.

Grüße aus Grünburg.

"Ich hoffe, dass es euch freut, wenn es dem Benjamin bei uns gut geht!" So der Brief eines Kollegen der Steyrtalbahn (Museumsbahn) in Oberösterreich. Mit Benjamin meint Christian jene Jenbacher-Diesellokomotive (Baujahr 1962, 50 PS) die 1998 von unserem Verein nach Grünburg verkauft wurde. Dort ist sie hauptsächlich in der Streckenerhaltung und im Verschub eingesetzt.



Benjamin hat nun im Rahmen der Hauptuntersuchung eine neue Druckluftanlage erhalten, wurde elektrisch neu verkabelt, grundiert und lackiert. Ja, das freut uns!

Sonderbriefmarke "105 Jahre Bregenzerwaldbahn"

Zum 105. Geburtstag der Bregenzerwaldbahn und Wiederinbetriebnahme der Strecke von Bezaun nach Bersbuch vor 20 Jahren durch den Verein Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn hat die österreichische Post aus Anlass der Jubiläumstage im August 2007 eine Sondermarke mit der Dampflok U 25 im Wert von 75 Cent herausgegeben. In Zusammenarbeit mit dem Philatelistenverein Bregenz wurde am 4.

August beim Bahnhof Bezau ein Sonderpostamt eingerichtet. Andere philatelistische Aktivitäten befassten sich mit der Ausstellung historischer Dokumente und Bilder über die Bregenzerwaldbahn. Auch die Entwürfe der neuen Briefmarke und eine allgemeine Briefmarkenschau waren zu sehen. Am Sonderpostamt wurden alle noch vorrätigen Briefmarkenausgaben seit Einführung der Eurowährung angeboten. Diverse Postkarten und Erinnerungskarte konnten am Stand des Philatelistenvereines erworben werden.



Leider ist die in einer Auflage von 500.000 Stück gedruckte Briefmarke schon ausverkauft. Möglicherweise sind noch Einzelstücke bei der E-mail Adresse:

sammler-service@post.at

zu erhalten. Ein Nachdruck ist anscheinend nicht üblich.

Bahnhof "Stadelklaus" in Egg

Am Hang über dem ehemaligen Bahnhofgebäude in Egg hat sich der Bildhauer Anton Moosbrugger in Anlehnung an die Fahrzeuge der Bregenzerwaldbahn seinen eigenen dreidimensionalen Fuhrpark aus Holz und Faserplatten geschaffen. Sehr zu Hilfe kamen ihm beim Bau



des Diesellokomodells der 2091.08 (Maßstab 1:1) die Äste seines Obstbaumes, die er als natürliche Stützen im Führerhaus integriert hat.

Der Bahnhof Schwarzenberg - vom Schandfleck zum Schmuckstück.

Die Sanierung des Bahnhofgebäudes war ein lang gehegtes Vereinsanliegen. Weil seit Jahren nichts Wesentliches unternommen worden ist, um die schadhafte Bedachung abzudichten, haben der Dachstuhl und die 1990 in Eigenleistung gestrichene Fassade sehr gelitten. Um diesen Umstand - wenn möglich - vor dem 4. August 2007 zum Besseren zu wenden, wurde vom Vereinsvorstand bei Baumeister Johann Dörner ein Sanierungskonzept bestellt. In seinem Voranschlag sind die Kosten mit rund € 70.000,- beziffert worden. Einheimische Firmen haben ab Juli den Dachstuhl und das Dach erneuert, die Fassade saniert und die charakteristischen waagrechten Einschnitte im Verputz wieder hergestellt. Dem folgten die nach vorhandenem Vorbild angefertigten Fenster und Türen. Für den Anstrich der Fassade wurde Mineralfarbe verwendet.

Die zum Jubiläum erhoffte Fertigstellung hat die beteiligten Handwerksfirmen unter enormen Zeitdruck versetzt. Durch das große persönliche Engagement von Bauleiter Dörner konnte der Termin aber eingehalten werden.

Unser Dank für die erfreulich unkomplizierte Abwicklung gilt den Handwerksbetrieben und ihren Mitarbeitern, dem Bauleiter Johann Dörner und der zuständigen Abteilung beim Land Vorarlberg, Herrn Harald Hagen.



Dampflokomotive U 24

Um den Anspielungen verärrter Besucher und pedantischer Fotografen ein Ende zu setzen, wurde die in Bezau an markanter Stelle befindliche und kunterbunt gemalte "Spielzeuglok" U 24 in einem mehrtägigen Sondereinsatz entrostet

und in schwarzem Glanzlack neu lackiert.

Jetzt ist sie für uns ein Anlass zum schmunzeln über jene Fragensteller, die doch im Ernst davon ausgehen, dass diese Dampflok am "nächsten Samstag und Sonntag fahren werde".

Buch-Präsentation in würdigem Rahmen beim Bahnhof Schwarzenberg

Am Abend des 2. August 2007 waren die Aktiven der Vereins Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn, zahlreiche Kommunal- und Landespolitiker sowie die irgendwie an der Entstehung des oben beschriebenen Buches von Ing. Lothar Beer beteiligten Freunde der Bregenzerwaldbahn zu einer gelungenen Buchpräsentation in die kürzlich neu errichtete Mehrzweckhalle der Museumsbahn beim Bahnhof Schwarzenberg geladen worden. Pünktlich auf diesen Abend hin konnte der Hecht-Verlag das Buch fertig stellen und die ersten noch druckfrischen Exemplare zur Ansicht und zum Verkauf auflegen.

In mehreren kurzweiligen Ansprachen wurde einerseits die Entstehungsgeschichte des Buches aus der Sicht des Autors, des Verlegers und des Herausgebers skizziert, andererseits wurden in teilweise launigen Worten auch Grußbotschaften ausgetauscht, ehe die Gäste zum äußerst reichhaltigen und liebevoll gestalteten kalten Buffet geladen wurden. Nachdem der Abend schon durch die Ansprachen und Grußbotschaften interessant war, vermochte auch das gebotene Abendessen alle zu begeistern. An dieser Stelle möchte ich es nicht versäumen, auch auf diesem Wege allen Aktiven des Wälderbähne für diesen gelungenen Anlass herzlich zu danken! Am Rande bot sich die Gelegenheit zu so manchem interessanten Gedankenaustausch in Bezug auf die Wälderbahn und auch generell zu anderen laufenden Aktivitäten auf Österreichs 760mm-Bahnen.

Dr. Markus Strässle

Termine für die Arbeitswochen 2008:

Montag, den 21. April bis Samstag, den 26. April und
Dienstag, den 29. April bis Freitag, den 2. Mai.

Nach Voranmeldung steht den weit angereisten Helfern im Bahnhof Bezau eine Übernachtungsmöglichkeit zur Verfügung. Die Verpflegung wird wieder in gewohnter Weise organisiert.

Nach Vereinbarung ist auch die Abänderung oder Verlängerung der jeweiligen Arbeitswochen möglich. Weitere Arbeitstermine - auch zum Schnuppern - werden schon ab Jänner 2008 (Brückenbaustelle in Bezau) und an allen Samstagen von März bis zum Saisonbeginn geplant. Über die Einsatztage informiert gerne und freut sich auf jeden Mitarbeiter.

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

Herzliche Gratulation ...

den beiden Vereinsmitgliedern Herr Dr. Gianni Quadri und Frau Christina Quadri-Leemann zur Vermählung am 6. Oktober 2007, die sie standesgemäß mit einer Fahrt im Dampfsonderzug von Bezau zum Bhf. Schwarzenberg und zurück verbunden haben.

Glückwünsche zum runden Geburtstag an unsere aktiven Mitglieder:

Helmut zum 80iger, Hans zum 75igsten, Fini wurde 70 Jahre und Christa ist 65 geworden, auch Martin ist jetzt im Club der 50iger.

Allen Jubilaren wünschen wir weiterhin noch viele gesunde Jahre und Wohlergehen im Kreis der Wälderbähnekollegen/Innen.

Redaktion

Der Stopfmaschineneinsatz dominiert vier Arbeitswochen

Alle üblicherweise im Frühjahr anstehenden Bereitstellungsarbeiten für die kommende Betriebssaison wurden wegen der Vorbereitung zur "Maschinellen Durcharbeitung" mit der Stopfmaschine der Fa. Franz Plasser und der Planiermaschine der Fa. Swietelsky klar in den Schatten gestellt.

Um möglichst alles richtig zu machen, haben wir bei den Bahnmeistern anderer Schmalspurbahnen Auskünfte über den Ablauf und den Umfang der nötigen Vorbereitungen eingeholt. Die fast übereinstimmenden Rückmeldungen halfen, den Bedarf einer für uns unvorstellbaren Menge von rund 1.200 t Gleisschotter zu berechnen.

Für den Transport auf die Strecke fehlt jedoch die Wagenkapazität. Ein Spezialwaggon musste gemietet werden. Anfragen bei den Nachbarn - Zillertalbahn in Jenbach und Öchsle-Schmalspurbahn in Warthausen - brachten vorerst negative Bescheide, da beide Bahnbetriebe eigene Gleisbauarbeiten im Laufen hatten und eigentlich keiner der vorhandenen Wagen abkömmlich war. Die Öchslebahn ist uns dann erfreulicherweise doch entgegengekommen, nachdem sie ihre Schottertransporte neu organisiert hatte.

Die Ankunft des Schwertransportes aus Warthausen am 13. April in Bezau war der Auftakt für den bis 10. Mai praktisch ununterbrochenen Einsatz von durchschnittlich 4 aktiven Vereinsmitgliedern. Bei den Vermessungsarbeiten wurden Helfer benötigt, weiters sind 140 Schwellen ausgewechselt und mit Schrauben oder Nägeln wieder mit den Schienen verbunden worden. Bei 16 der 20 Weg- und Straßenübergänge mussten

zeitgerecht die Füllung aus Asphalt, Holz oder Schotter entfernt werden.

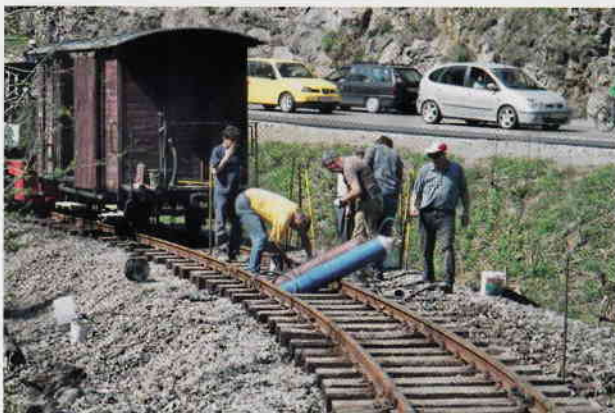
Ein Gleisbogen bei der Sporeneggbrücke wurde berichtigt. Gesamt sind 60 Transportfahrten geführt worden, um den Schotter auf die Strecke zu verteilen.

Der Übergang von den "gewöhnlichen" Arbeitswochen zu den offiziellen gestaltete sich derart fließend, dass er nur durch die Ankunft neuer Helfer wahrgenommen wurde. Die Mannschaftsstärke stieg bis auf 12 großteils altbekannte Teilnehmer an. Dass sich immer wieder neue einfänden, ist erfreulich. Auch in diesen Tagen wurden laufend Schottertransporte durchgeführt. Die Diesellokomotive Margreth hat damit innerhalb von vier Wochen ohne Zwischenfall oder Störungen eine Kilometerleistung hingelegt, die sonst mehreren Jahresleistungen entspricht.

Mit der Auswechslung von weiteren 35 Schwellen im Bahnhofsbereich Bezau ist die einmalige Gelegenheit genutzt und die Kräfte raubende Handstopfung der nachfolgenden Maschine überlassen worden.

Am 30. April begann die zweite offizielle Arbeitswoche mit Schotterfahrten und Vermessungen. Andere Kollegen verlegten die Abwasserleitung zur Schiebebühne. Insgeheim war jedoch bei jedem die Spannung vor dem Einsatz der Gleisbaumaschinen und der für uns unbekannten Arbeitsweise vom Gesicht abzulesen.

Am 2. Mai hätten die beiden Ungetüme per Bahn zum Güterbahnhof Wolfurt und von dort mit Straßentransport in Bezau eintreffen sollen.



Letzte Handgriffe nach der Berichtigung eines Gleisbogens bei der Sporeneggbrücke.



Anlieferung von Gleisschotter.



Befestigung neuer Schwellen mittels Schrauben an den Schienen.

Rechts: Parade der Gleisbaumaschinen bei der Ankunft in Bezau.



Unten: Schnappschuss mit allen eingesetzten Maschinen.



Mehr als 1000 Fahrten waren zur Beladung des Sottertransportwagens erforderlich.



Aus uns unverständlichen Gründen wurde der Bahntransport in Hall (Tirol), 220 km entfernt, abgebrochen. In einer äußerst flexiblen Reaktion der Vorarlberger Schwertransportfirma Hämmerle sind die in Wolfurt wartenden LKW nach Hall umdisponiert worden. Am nächsten Morgen wurden die Maschinen vom eigens engagierten Mobilkran auf die Straßenfahrzeuge verladen. Die zu befürchtende mehrtägige Ankunftsverspätung konnte zu unserer großen Erleichterung auf rund 24 Stunden reduziert werden.

Die ebenfalls von Wolfurt nach Hall zur Maschinenverladung zurückgereiste Besatzung der beiden Gleisbaumaschinen hat sich mit dem bedauerlichen Umstand abgefunden und uns versprochen, dass sie den festgelegten Fertigstellungstermin mit zusätzlichen Überstunden einhalten könne.

Mit Interesse der Bevölkerung (und einem Kamerateam des ORF) arbeiteten sich die Maschinen nach den Vermessungsvorgaben Meter um Meter in Richtung Schwarzenberg durch. In Zusammenarbeit mit unserem Personal wurde laufend weiterer Gleisschotter an die Bedarfsstellen geliefert. Umgehend machte sich eine weitere Mannschaft in den jeweils fertig gestopften Abschnitten an die Wiederherstellung der Weg- und Straßenübergänge.

Den offiziellen Arbeitswochen folgte noch eine personell stark reduzierte, vierte nach. Die Maschinen arbeiteten weiterhin und forderten ab und zu Schotternachschub. Der wurde von einer heimischen Firma aus dem nahe gelegenen Schnepfau laufend nach Bezau geliefert wo er mit dem in Eigenregie betriebenen Radlader in den 20 t fassenden Waggon verladen wurde.

Als erfreuliches Ergebnis der umfangreichen Einsätze haben wir nun ein ausnivelliertes

Schotterbett, wie wir es mit unseren einfachen Mitteln niemals selbst erstellen könnten. Das ist die Basis für eine langfristige gute Gleislage und dazu noch ein erfreulicher Anblick.

Noch einmal Aufsehen erregte am 10. Mai die Verladung der Gleisbaumaschinen und des Schotterwagens. Drei Schwertransportfahrzeuge warteten in langer Reihe vor dem Mobilkran auf ihre Lasten.

Während der vielen Arbeitstage vor und nach den traditionellen Arbeitswochen ist die Verpflegung zwar reichlich, aber doch mit wenig Abwechslung ausgefallen. Das änderte sich ab dem 23. April schlagartig, als das bewährte Frauenteam die Küche am Bahnhof übernommen hatte. Noch bis zum 5. Mai hat der Qualitätssprung angehalten wofür das Team auch mit Recht viel Lob und Anerkennung erhalten hat.

Nicht ohne Hintergedanken sei der wohlverdiente Dank an unsere Küchenfeen auch hier ausgesprochen.

Auch für 2008 sind alle freiwilligen Helfer wieder eingeladen, sich tatkräftig an der Erhaltung unserer Museumsbahn zu beteiligen.

Jakob Bobleter dankt im Namen des Vereinsvorstandes für die großen Leistungen und wünscht sich ein gesundes Wiedersehen.

Auszug aus dem Protokoll der 21. Jahreshauptversammlung am 17. März 2007 im Bildungshaus Bezau

15 Minuten nach der angesetzten Beginnzeit begrüßt der Obmann Komm. Rat Hans Meusburger 55 Besucher und eröffnet die Jahreshauptversammlung. Er gibt die Entschuldigungen bekannt und erklärt die Beschlussfähigkeit als gegeben.

Das Protokoll der 20. Jahreshauptversammlung wird vom Schriftführer Jakob Bobleter verlesen und auf Antrag von der Versammlung ohne Gegenstimme angenommen.

Der Obmann berichtet über das unfallfrei abgelaufene Vereinsjahr 2006. Die Fahrgastzahlen können mit 53.900 Fahrgästen einen Rekord aufweisen. Durch die enormen Investitionen der letzten 18 Jahre in die Streckensanierung konnte die Verkehrssicherheit im Jahr 2006 ohne nennenswerte Ausgaben gesichert werden was der Vereinskasse nach den Hochwasserkatastrophen von 1999 und 2005 eine dringend nötige Erholungspause gebracht hat. Sie ist damit wieder auf dem Stand, den ein Bahnbetrieb trotz ehrenamtlicher Tätigkeit der aktiven Mitglieder erfordert.

In den Erfolgszahlen spiegelt sich das gute Gesamtbild wider, das mit der historisch nachgebauten Zugsgarnitur und den wertvollen Lokomotiven geboten wird. Zu diesem Bild tragen auch die Bahngebäude und das freundliche Personal ihren Teil bei. Gesteigert werden könnte die Attraktivität der Bahn durch die mögliche Streckenverlängerung in Richtung Andelsbuch, der allerdings eine kräftige Initiative der politischen Entscheidungsträger voraus gehen muss.

Anfang Dezember wurde die im Bau befindliche Hangbefestigung an der Radwegbaustelle so instabil, dass die Bahntrasse um mehrere Zentimeter seitlich und in die Tiefe abgesackt ist, womit die laufenden Nikolausfahrten vor der Einstellung standen. Die dauernden Beobachtungen und Messungen durch die Baufirma stellten dann aber im letzten Augenblick eine Beruhigung der Lage fest.

Im Jahr 2006 wurde für die Überholung der Dampflokomotive U 25 und für die Stopfmachine gespart. Beide Investitionen zusammen erfordern einen Betrag von rund € 250.000,- Mittels Förderanträge an das Land Vorarlberg wurde um Unterstützung angesucht.

Außer der Präsentation von Nostalgiefahrzeugen ist eine Museumsbahn auch der Dokumentation vergangener Bahnzeiten verpflichtet. Unser Vereinsmitglied, Ing. Lothar Beer, bekannt als versierter Kenner der Materie und Autor von bisher 4 Büchern über Eisenbahnen, wird in Zusammenarbeit mit dem Verein ein umfassendes Buch über die Geschichte von 20 Jahren Museumsbahnbetrieb herausgegeben. Als Erscheinungstermin ist Anfang August 2007 vorgesehen. In einigen Jahren soll auch ein neues Buch über die ehemalige Bregenzerwaldbahn folgen.

Nach einem Konzept von Baumeister Johann Dorner aus Mellau wird der Bahnhof Schwarzenberg im Laufe des Jahres 2007 vom Dach bis zur Fassade, neuen Fenstern und Außentüren, einer Außenrenovierung unterzogen. Die veranschlagten Kosten von rund € 70.000,- trägt in dankenswerter Weise

das Land Vorarlberg als Besitzer.

Der Obmann dankt den Vorstandsmitgliedern unseres Vereines Sigi Amann und Bgm. Helmut Blank für Ihre diesbezüglichen Bemühungen.

Die Vereinsmitglieder Egon Häfele und Richard Feuerstein haben die Heizerprüfung mit Erfolg abgelegt, Dipl. Ing. (FH) Martin Hämmerle hat die Ausbildung begonnen. Auch im übrigen Betriebsdienst ist mit Hansueli Romann und Julian Klammer willkommener Nachwuchs zu verzeichnen.

Laut dem Kassier Bernhard Kohler hat sich die Vereinskasse durch Mehreinnahmen aus dem Fahrbetrieb und durch Rückstellung von Investitionen in Fahrzeug- und Streckenerhaltung soweit erholt, dass auch die im Jahr 2005 aus Rücksicht auf die Hochwasserkosten ausgesetzte Kreditrückzahlung für die Sporeneggbrücke nachgeholt werden konnte.

Dem Antrag der Rechnungsprüfer auf Entlastung des Kassiers wurde ohne Gegenstimme gefolgt.

Vereinsmitglied Walter Schöch hat mit seinem Dia-Vortrag die vergangenen 20 Jahre aufleben lassen.

Zum Jubiläumstermin am 4. und 5. August wird die österreichische Post eine Sondermarke herausgeben.

Es folgen Grußworte und Wortmeldungen von Vorstandsmitglied Siegfried Amann, Ing. Lothar Beer, Hildegunde Amann, Josef Fritz, Andreas Zaharanski, Bürgermeister Georg Fröwis und Nationalrätin Anna Franz.

J. Bobleter

Ausflug 2007

Als Eisenbahnfreund mit großem Aktionsradius in beinahe alle Kontinente der Welt hat sich unser aktives Mitglied Helmut Weber (Zugführer und Schaffner) lange überlegt, wie er seine Freunde/Innen vom Bähnleverein zu seinem 80. Geburtstag überraschen könnte.

Seine Vorliebe zur Schweiz (auch ehelicher Natur) und zu Dampfbahnen führte zu mehreren Ideen, die sich leider nicht vollständig verwirklichen ließen. Auf schweizerischen Dampf musste verzichtet werden, weil exakt an diesen wenigen Dampfwochenenden auch beim Wälderbähule Fahrbetrieb auf dem Programm stand.

So wurde am 11. September eine Rundreise mit der meterspurigen Rhätischen Bahn durchgeführt.

Ein fast fabrikneuer Gelenktriebwagen GTW 2/6 der Turbo führte uns von Buchs nach Sargans. Weiter ging es mit einem SBB-Intercity nach Landquart. Kurze 1 ½ Stunden besichtigten wir dort die moderne Hauptwerkstätte der RhB. Hier werden an den eigenen Fahrzeugen kleine und große Unterhalts-, Umbau- und Reparaturarbeiten durchgeführt. Damit Personal und Infrastruktur gut ausgelastet sind, werden zusätzlich Fremdaufträge ausgeführt, z.B. für Stadler-Rail Montagearbeiten an GTW-Serien.

Nach dem informativen Rundgang fuhren wir mit dem roten Regioexpress durchs Prättigau mit seinen typischen Walser-Holz Häusern und durch den 19 km langen Vereinatunnel ins Unterengadin. In Sgalliains musste der Zug für die Fahrt ins Oberengadin gewechselt werden. Die abwechslungsreiche Reise am Rand des Nationalparks führte bei strahlendem Sonnen-



Helmut Weber (3. von links) mit seiner Wandergruppe in Madulain.

schein nach Zuoz. Das Dorf gilt mit seinen charakteristischen Steinhäusern mit Sgraffito-Verzierungen als schönster Engadinerort.

Die Mittagspause reichte nach dem Dorf Rundgang auch noch für eine Wanderung hoch über dem Talgrund ins benachbarte Madulain. Mit dem nächsten Zug erreichten wir Pontresina, Wendepunkt des Ausflugs.

Hier begann der eigentliche Höhepunkt der Reise: Die Fahrt mit dem Bernina-Express! Die Zugskomposition wird nur aus den neuen Panoramawagen zusammengestellt. Die unvergleichliche Aussicht und die punktgenauen Lautsprecherinformationen zu interessanten Streckenabschnitten waren wirklich eindrucksvoll. Die Fahrt über die weltberühmte Albulalinie mit 35 Promille Steigung, 58 Brücken (total 3202m) und 39 Tunnels (total 16236 m) dauerte zwar 2 ¼ Std., war aber, wie alles Schöne, viel zu rasch vorbei.

Die RhB hofft, dass 2008 die Albula- und Berninalinie zum Weltkulturerbe ernannt wird. Wer mehr technische und allgemeine Info wünscht, wird bei www.rhb.ch und bei www.stadlerail.com einiges finden.

In Chur stand der heimliche Fecht-Reisebus am Bahnhof. Zielsicher führte er uns zum gemeinsamen Abendessen in einem Gasthof in Sulz. Hier konnten wir Helmut zum Geburtstag gratulieren und für die großzügig gespendete Reise unseren herzlichen Dank aussprechen. Er hat uns wirklich eine sehr große Freude bereitet, und das strahlende Wetter, die vielseitigen bahntechnischen Eindrücke und die imposante Bergkulisse werden uns noch lange in Erinnerung bleiben!

Wir hoffen sehr, dass der Jubilar noch viele Jahre bei so guter Gesundheit bei den Museumsbahnlern verbringen kann.

Hansueli Romann

Vereinschronik - ein Streiflicht durch das Vereinsleben

Allein mit den 2006 beschlossenen und für 2007 aufgehobenen Vereinsvorhaben ließe sich im Rückblick sprichwörtlich ein Buch schreiben.

Vom 1. bis zum 9. Dezember waren das Wälderbähne und St. Nikolaus wieder Ziel für rund 5.500 Erwachsene und Kinder aus ganz Vorarlberg und dem angrenzenden Ausland.

Als letzte Fahrt des Jahres 2006 wurde am 10. Dezember für eine Reisegruppe ein Sonderzug mit Nikolausbesetzung geführt. Vom außerplanmäßigen Halt wegen vereistem Wegübergang am Kältepol der Strecke wurde eine der unsympathischen Seiten von Winterfahrten aufgezeigt. Die Wartepause bis zur Streckenfreilegung soll jedoch vom Nikolaus so geschickt überbrückt worden sein, dass sie nicht einmal von allen Fahrgästen bemerkt wurde.

2006 sind eine Reihe von Vorstandsentscheidungen getroffen worden, die in jeder Hinsicht den Ablauf für heuer bestimmten. Bekanntlich war die Dampflokomotive U 25 ab Juli nicht mehr einsatzbereit. Die Aufarbeitung erforderte umfangreiche Reparaturen, deren Kernstück ein neuer Kessel mit Feuerbüchse war. (Details im Wälderbähne-Aktuell, Dez. 06) Nach der Einholung von Kostenvoranschlägen ist der Auftrag an die Firma ZOS in Ceske Velenice (Tschechien) vergeben worden. Als Arbeitsaufenthalt im Reparaturwerk wurden rund 8 Monate kalkuliert.

Zur Vorbereitung für den Einsatz der Stopfmaschine sind an ungemütlichen und eher zur Untätigkeit verleitenden Novembertagen die Vermessungsarbeiten an der Strecke aufgenommen worden. Die Ermittlung des Ist-

Zustandes war wichtig für die später folgende Festlegung der Ausführungswerte.

Zu der Zeit hat unser Vereinsmitglied Ing. Lothar Beer, statt von seiner Wohnung aus den herrlichen Rundblick auf den Bodensee zu genießen, schon Monate in der Abgeschiedenheit einer kleinen Schreibstube verbracht und an der Bewältigung des dritten Vorstandsbeschlusses gearbeitet. Ordner, Dokumente, Vereinschroniken und Bildersammlungen mussten durchgearbeitet werden, um das Manuskript für das neue Buch rechtzeitig abliefern zu können.

In den Wochen um die Jahreswende konzentriert sich der Zeitaufwand für Vereinsfunktionäre besonders auf Mitgliederlisten, Prospektgestaltung, Jahreshauptversammlung, Planungen und Besprechungen. Da diese Tätigkeiten durchwegs "außer Haus" stattfinden, müsste die Remise in Bezau folglich während dessen ein Schattendasein führen. Dem ist aber nicht so.

Nach dem letzten Betriebstag werden die Personenwagen an ihren Platz unter dem Flugdach geschoben und eines der Fahrzeuge für Reparaturen oder Erneuerungen in die Remise gebracht. Hier treffen sich während des Winters die Mitarbeiter zu den nötigen Arbeiten an den Lokomotiven und dem übrigen Rollmaterial. Auf diese Weise erhielt der Dienstwagen Di 01 eine Revision und einen neuen Anstrich. Beim Waggon "Wälderschenke" wurden die Achsen getauscht und ebenfalls eine Revision durchgeführt. Auch zwei Stubaiwagen sind neu lackiert worden. Die Vorbereitung der Dampflokomotive Uh 102 zur Kesselprüfung und verschiedene Wartungsarbeiten an den Diesellokomotiven

forderten ebenfalls viele Arbeitsstunden.

Der milde Winter ermöglichte schon im Jänner weitere Vermessungsarbeiten an der Strecke. Dabei wurden immer wieder Abweichungen gegenüber den mehr als 50 Jahre alten Bogenverzeichnissen der ÖBB festgestellt.

Anfang Februar wurde anlässlich einer Besprechung in Ceske Velenice der Arbeitsstand

zerlegten U 25 war aber für alle erkennbar, dass der vereinbarte Fertigstellungstermin - Mitte Mai 2007 - unter keinen Umständen eingehalten werden kann. Später ist die Verzögerung auch vom Werk bestätigt und ein neuer Termin auf den 27. September in Aussicht gestellt worden.

Unsere Gruppe, vergrößert um einige Kollegen aus dem Wiener Raum, wurde vom



bei der U 25 besichtigt. Der Abordnung von zwei Dampflokführern mit Verhandlungsvollmacht folgte eine aus 11 aktiven Mitgliedern bestehende Reisegruppe, die mit dem Zug anreiste und sich für 2 Tage in Gmünd (Niederösterreich) einquartiert hatte. Klar, dass der Besuch der U 25 im wenige Kilometer entfernten Ceske Velenice als erstes auf dem Programm gestanden ist.

Beim Anblick der zu dieser Zeit noch total

Chef persönlich durch die weitläufigen Hallen und über das Werksareal geführt. Bis zum Zusammenbruch der K. u. K. Monarchie war hier die Hauptwerkstätte der Franz-Josefs-Bahn (Wien - Prag). Mit großem Interesse wurden die zahlreichen in Arbeit stehenden Lokomotiven und Wagen, die großen, alten Werkzeugmaschinen und weitere Einrichtungen besichtigt.

Durch die regelmäßigen Kontrollbesuche von Erich Dürnecker aus Obergrafendorf waren

wir auch in den nächsten Monaten stets gut über den Arbeitsverlauf informiert. Sein berühmtes Auge für versteckte Mängel hat mehrmals zusätzlichen Reparaturbedarf entdeckt, dessen Ausführung jeweils mit der Werksleitung neu vereinbart werden musste.

Die Ortskenntnisse der Organisatoren Johann und Thomas (zwei Kollegen aus dem Waldviertel) führten in knapp zwei Tagen zu einem Rekordpensum von fünf besuchten Bahn-Einrichtungen (Werkstätten und Strecken), wobei sogar noch Zeit geblieben ist für die Waldviertler Gastlichkeit und der Erfahrungsaustausch mit dortigen Eisenbahnern.

Sehr gefreut hat uns der Empfang und die Betreuung durch die Kollegen des Club Mh

komotiven aus dem Rundschuppen auf die Drehscheibe gezogen, rundum gedreht und für unsere Fotografen ins richtige Licht gerückt (im Bild die Mh. 6 und unsere Reisegruppe mit Gastgeber). Auch die abschließend im Salonwagen servierte Brotzeit machte den Besuch zum Erlebnis. Die Heimreise erfolgte wieder per Eisenbahn über St. Pölten-Salzburg-Innsbruck nach Vorarlberg.

Dieser Ausflug war aber auch schon das letzte Vergnügen vor dem Einsatz für die Streckenarbeiten die bei der Besichtigung mit dem aus St. Pölten angereisten Maschinenführer festgelegt wurden. Auch seine praktischen Hinweise waren für uns sehr wertvoll, um Unterlassungen zu vermeiden oder gar einen Arbeitsstopp der

Maschinen zu verursachen. Zeitgerecht wurden 140 Stück Schwellen ausgewechselt.

Die intensive, tägliche Einsatzzeit begann mit der Ankunft des angemieteten Schottertransportwagens. (siehe Bericht über die Arbeitswochen) Bis 11. Mai konnten aus organisatorischen



Gründen keine Sonderzüge geführt werden. Die abgeschlossene Gleissanierung ermöglichte den Start in eine sichere und mit neuem Fahrkomfort ausgestattete Betriebs-saison 2007.

Anlässlich der Frühjahrssitzung der aktiven Mitglieder (Betriebsausschuss) stellte uns der

Freundlicherweise wurden die Dampflo-

Amtssachverständige für Eisenbahntechnik DI Christian Kaizler das Bewilligungsverfahren nach dem Veranstaltungsgesetz vor. Er berichtete über Grundsätze und Verhaltensregeln und erläuterte die Ergänzungen der vorliegenden Betriebsvorschrift. Das Bewilligungsverfahren ist damit nach zahlreichen schriftlichen und telefonischen Kontakten in die praktische Phase eingetreten.

Obwohl durch die nie lang anhaltenden Perioden von Sonnen- und Regentagen typisches Bahnwetter vorherrschte, war die Fahrgastfrequenz bis Anfang Juli eher enttäuschend. Nur das Eröffnungswochenende war gut besucht.

Diese Erfahrung wurde auch bei den täglichen Zugfahrten im Rahmen der Veranstaltungswoche zum Turnfest "Weltgymnaestrada 2007" in Dornbirn bestätigt. Erst der Ferienbeginn in unseren Nachbarländern Deutschland und Schweiz hat zu deutlich höheren Fahrgastzahlen geführt.

Weil die Dampflok U 25 während der ganzen Sommersaison nicht zur Verfügung stand, mussten mehrere Sonderzüge abgesagt werden denn die Uh 102 ließ sich einfach nicht teilen. Teilen lassen sich auch die durchwegs im Berufsleben stehenden Lokführer nicht. So wurde es an einem Donnerstag mit planmäßigem Dampfbetrieb eng. Nachdem alle Möglichkeiten von Urlaub oder Zeitausgleich aus verschiedenen Gründen nicht in Anspruch genommen werden konnten, fehlte ein Lokführer. Umfragen im Kollegenkreis führten den Dampflokführer Willi Trimmel von Wien nach Bezaus. Nach einem Einschulungstag amtierte er unter dem Beistand unseres Heizers an besagtem Donnerstag als Lokführer auf der Uh 102.

Ein lang gehegter Wunsch war die vom

Dach bis zur Grundmauer nötige Sanierung des Bahnhofes Schwarzenberg – siehe Bericht an anderer Stelle.

Zur Vorstellung eines Trachtenbuches durch den Verein "einfach wälderisch" und dem von einigen Vereinen aus Bezaus organisierten Konzert der heimischen Musikgruppe "Stemmen und Zündschnur" mit 450 Besuchern hat sich die Remise in Bezaus zweimal als Veranstaltungsort einen Namen gemacht. Allerdings dürfen die Stunden der aktiven Mitglieder zum Ausräumen der Remise und späteren einräumen nicht gezählt werden.

Den letzten Punkt der "Vorstandsbeschlussreihe" aus 2006 bildete das Jubiläumswochenende vom 4. und 5. August. Es begann am 2. August mit der Vorstellung des Buches "Eine Bahn im Rhythmus der Zeit" (siehe Buchbesprechung).

Der besondere Fahrplan für das Festwochenende beinhaltete eine wechselnde Bespannung durch die Dampflok U 102 und die Diesellokomotiven 2091.08, D 1 Hilde und D 2 Margreth. Die Doppeltraktion von D1 und D2 mit drei der noch originalen Stubaiwagen erinnerte an die ersten Jahre der Museumsbahnzeiten. Sowohl die Remise in Bezaus wie auch das Magazin am Bhf. Schwarzenberg stellten in Kombination als Bewirtungs- und Ausstellungshallen ihre Vielseitigkeit unter Beweis.

Besondere Erwähnung soll der Ausstellung im Magazin am Bhf. Schwarzenberg zukommen. Außer der Bildreihe über 20 Jahre Museumsbahnbetrieb waren auch die sehr schönen, von einem Vereinsmitglied im ungefähren LGB Maßstab erbauten Modelle von Fahrzeugen der BWB und anderer österreichischer Schmalspurbahnen zu besichtigen. Bis zum Saisonende

war die Ausstellung jeweils in den Zugpausen geöffnet und wurde von den Fahrgästen gerne besichtigt.

Die grundsätzliche Einigung mit den Besitzern der Landwirtschaftsflächen nahe der

sind im Oktober schätzungsweise 50% der in Bezau gelagerten Schwellen fachgerecht entsorgt worden.

Wenn die "Winterdienststeinheit" - Schneepflug und Diesellok Hilde - für die Nikolausfahrt-



Die Verladung der U 25 am 27. September in Ceske Velenice und die Anreise von Werksleiter samt 2 Mitarbeitern zur Probefahrt am 6. Oktober stimmte mit den vereinbarten Terminen wieder überein.

Sporeneggbrücke - rund um die Bahntrasse!!! - könnte der Startschuss für den Neubau der Käsefabrik "Alma" gewesen sein, die ihren Traditionsbetrieb mit über 100 Arbeitsplätzen von Hard in Richtung ihrer Rohstofflieferanten in den Bregenzerwald verlegen will. Zur Auswahl steht auch noch die Gemeinde Lingenau. Wer weiß, vielleicht muss in einem Jahr konkreter berichtet werden?

Das Problem aller Bahnbetriebe mit der Lagerung von Altschwellen hat in der Zwischenzeit auch uns eingeholt. Mit dem Abtransport von 40 Tonnen in eine entsprechende Anlage

ten bereit steht, sind auch die übrigen Vorbereitungen auf den Teil 2 der Betriebssaison abgeschlossen oder auf gutem Wege.

Sehr erfreulich und nicht selbstverständlich ist die am Ende des Jahres noch anhaltende Einsatzbereitschaft der aktiven Mitglieder. Fallweise werden sie von Angehörigen und anderen Helfern tatkräftig unterstützt.

Auch davon sehr beeindruckt, schließt der Chronist seine Mappe und grüßt bis zum nächsten Mal, J. Bobleter.

Besuch bei der Härtsfeld-Museumsbahn

Am Sonntag, den 12. August 2007, besuchten mein Bahnkollege Walter Schöch und ich anlässlich der Neresheimer Bahnhofhocketse (schwäbisch für Anfänger: da hocken = sitzen sie am Bahnhof), die Härtsfeld-Museumsbahn.

Seit 1901 verband die meterspurige Bahnlinie das württembergische Aalen am Kocher mit dem auf der Ostalb gelegenen Ballmertshofen. Im Jahr 1906 wurde der Abschnitt ins bayerische Dillingen an der Donau eröffnet, womit die Streckenlänge dann 55 km betrug. Im Volksmund liebevoll die Schättere (nochmals schwäbisch für Anfänger: scheppern, klappern) genannt, sollte diese Bahn für die nächsten 71 Jahre wertvolle Dienste für die Bevölkerung der von den großen Verkehrsadern abgeschnittenen Gegend leisten.

Im Jahre 1913 beschaffte die Härtsfeldbahn zwei für die damalige Zeit sehr moderne B-Kupppler-Heißdampfloks von der Maschinenfabrik Esslingen. Diese beiden für Einmannbetrieb eingerichteten Maschinen No. 11 und 12 blieben bis zum Ende des Dampfbetriebes 1963 im Einsatz. Beide überlebten, No. 11 als Denkmal vor dem Bahnhofsgebäude in Neresheim und No. 12 als Spielplatzlok in Heidenheim. Ein Schicksal, vergleichbar mit unserer Denkmal-Dampflok U24, nur dass sie in Rot, Gelb und Grün noch viel fürchterlicher aussah als die U24 in Bregenz.

Ab 1956 hielt dann die Dieseltraktion mit teils neuen, teils gebrauchten Triebwagen Einzug auf der Härtsfeldbahn. Besonders stechen hier die beiden Schlepptriebwagen T30 und T31 heraus, die von der Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg neu gebaut wurden und mit vier Büssingmotoren von jeweils 150

PS ausgerüstet waren. Sie befanden sich dabei mit 600 PS in der Leistungsklasse einer echten Lokomotive, vergleichbar mit der österreichischen Diesellokreihe 2095. Später wurde der T30 mit 4 x 170 PS = 680 PS und der T31 sogar mit 4 x 180 PS = 720 PS Motoren, wieder von Büssing, ausgerüstet. Sie dürften damit die stärksten Schmalspurtriebwagen in Deutschland gewesen sein. T30 ist heute auf der Brohltalbahn im Einsatz, etliche 100 km weiter nördlich in Deutschland.

All diese Modernisierungsmaßnahmen halfen jedoch nicht, den Niedergang der Bahn aufzuhalten und somit war die Einstellung des Gesamtverkehrs 1972 das Ende der Bahnlinie. In den folgenden Jahren wurde sie vollständig demontiert, teilweise ist auf der ehemaligen Trasse ein Fahrradweg errichtet worden. Die Fahrzeuge wurden verschrottet oder an eine der wenigen verbleibenden Meterspurbahnen in Deutschland oder im Ausland verkauft.

Gerne wurde die Bahn wegen ihres anspruchsvollen Profils auch von der Industrie als Teststrecke genutzt, um Fahrzeuge für ausländische Bahnen zu erproben. Erwähnt sei hier der Jumbo, eine Diesellok, die von der Maschinenfabrik Jung für Brasilien gebaut wurde, dort aber nie im Einsatz war. Sie landete stattdessen bei einer Zementfabrik in Finnland und wurde später von der Luzern-Stans-Engelberg Bahn in der Schweiz erworben.

Im Jahre 1984 wurde der Freundeskreis Schättere gegründet, der dann schließlich 1985 zum Verein Härtsfeld-Museumsbahn wurde. Er konnte im Neresheimer Bahnhof sein Domizil beziehen, obwohl dort, wie auf dem ganzen ehemaligen Netz, keine Gleisanlagen mehr vorhanden waren.



Das Ziel des Vereins ist es, Fahrzeuge der Härtsfeldbahn oder zumindest baugleiche Fahrzeuge anderer Bahnen zu erhalten und zu restaurieren, was mit vielen Loks und Wagen auch prächtig gelungen ist. So sind neben den beiden Dampfloks 11 und 12 auch der Triebwagen T33, mehrere Personenwagen und Güterwagen, ein weiterer Triebwagen und Triebwagenanhänger mit interessanter Vorgeschichte im Besitz des Vereins. Lok 12 ist im Einsatz und der Zustand von Lok 11 ist anscheinend besser als bisher angenommen. Das lässt auf eine betriebsfähige Aufarbeitung hoffen.

Im Jahr 2005 konnte in einer spektakulären Aktion der Jumbo aus der Schweiz in die Heimat überführt werden und harrt seitdem seiner betriebsfähigen Aufarbeitung.

Im Mai 1996 begann schließlich mit dem ersten Spatenstich der Wiederaufbau der Strecke bis zur derzeitigen Endstation Sägmühle bei KM 2,9. Mit gebrauchtem Schienmaterial der Stuttgarter Straßenbahn SSB konnten diese Arbeiten bis Oktober 2001 erfolgreich abgeschlossen werden. Unterstützt wurde der Verein dabei vom Technischen Hilfswerk und dem heute europaweit im Bahnbau tätigen Unternehmen Leonhard Weiss. Leonhard Weiss erhielt 1901 ein Los beim Bau der Härtsfeldbahn und machte sich 1902, knapp zwanzigjährig, als Bauunternehmer selbständig.

In der Zwischenzeit ist es dem Verein gelungen, das Bahnhofsgebäude in Dischingen zu erwerben, welches in den kommenden Jahren Endpunkt der Museumsbahn werden soll. Als nächster Ausbauschritt wurde der Weiterbau bis zur Station Katzenstein/Härtsfeldsee im Herbst 2007 in Angriff genommen.

Bahn fährt !!!!

Nein soweit ist es nicht, aber die ehemalige Bahntrasse ist zumindest von Egg bis zur Rotachbrücke - rund 11 Kilometer - wieder begehbar.

Wir alle wissen, dass die Bahntrasse vom Hochwasser im Jahr 2005 arg in Mitleidenschaft gezogen wurde. Diverse Rutschungen und Überflutungen haben teilweise die Futtermauern der Bahntrasse zur Gänze weggerissen. Die Bregenzerache hatte einen derart hohen Pegelstand, dass auch die Bahntrasse überschwemmt war. Wenn man bedenkt, dass die Brücke zum Kraftwerk Langenegg über einen Meter hoch überflutet wurde, kann man sich die gewaltigen Wassermassen und die angerichteten Schäden vorstellen. Zudem waren die Brücken über die Rotach, Weissach, Subersach und Badgraben in einem miserablen Zustand.

Bei der Besichtigung der Trasse durch Vertreter des Landes, war man der Ansicht, dass eine Sanierung vermutlich aus technischen und finanziellen Gründen nicht mehr in Frage kommt.

Nachdem aber der erste Schreck vorbei war, und sich teilweise das Landeswasserbauamt für eine Sanierung der dringenden Schäden bereit erklärte, wurde eine Kostenkalkulation erstellt, die eine Instandsetzung doch noch zielführend erscheinen ließ.

So wurde von unserem Gemeindefunktionär Gottfried Steuer auf Rechnung der Regionalplanungsgesellschaft Bregenzerwald mit der Sanierung von Brücken begonnen. Als weitere Maßnahme sind einzelne Trassenabschnitte mit diversen Firmen saniert worden. Der Abschnitt vom Kraftwerk Langenegg bis zur Weissachbrücke verursachte Kosten von ca. € 12.000,-.

Das Programm der Hockelse bestrafte jeden, der diesen Begriff zu wörtlich nahm und einfach hocken blieb. Neben Zugfahrten im Stundentakt, abwechselnd mit Dampfzug und Dieseltriebwagen, waren Bustouren mit Oldtimerbussen zur Burg Katzenstein und anderen interessanten Zielen angeboten.

Da die Nachfrage offensichtlich größer war als der veröffentlichte Fahrplan, legte die Vereinsführung kurzfristig noch jeweils eine zusätzliche Dampf- und Dieselfahrt ein, deren Abfahrt und Ankunft wir von der Terrasse der hervorragenden, günstigen und flexiblen Bahnhofswirtschaft (es gab auch Gerichte, die nicht auf der Speisekarte waren) beobachten konnten.

Besonders beeindruckt hat uns die Anzahl junger aktiver Mitglieder, die sowohl im



Fahrdienst als auch bei der Bewirtung tätig waren.

Martin Methner

Weitere Info unter www.hmb-ev.de und Google "Härtsfeldbahn"



Beispiele über den Zustand der ehemaligen Bahntrasse

Anschließend wurde das Teilstück vom Bahnhof Doren-Sulzberg bis zur Rotachbrücke wieder Instand gesetzt, was ebenfalls Kosten in der Höhe von € 12.000,- erforderlich machte. Nachdem die Firma Rüt aus Au an der Straßenbrücke Langenegg Müselbach (ehemalige Bahnüberführung) tätig war, wurde verhandelt, um auch die Hangrutschung in Lingenau (unter der Hochbrücke) zu sanieren, was wiederum Geldmittel in der Höhe von € 12.500,- ausmachte.



Als letzter Teilabschnitt wurde der Bereich von der Gemeindegrenze Langenegg bis zum Rettungsheim in Egg in Angriff genommen. Dieser Abschnitt war in relativ schlechtem Zustand und verursachte Kosten von weiteren € 23.000,-.

Nachdem nun die Trasse wieder begehbar war, wurde sie relativ schnell von Wanderern und Radfahrern entdeckt.

Sicher hat die Verbindung von Egg bis Kennelbach auch noch eine historische Bedeutung, haben doch unsere Vorfahren entlang des „Wildbaches“ Bregenzerache Bahnbauwerke errichtet, die für die Entwicklung des Bregenzerwaldes sehr maßgebend waren.

Es bleibt also zu hoffen, dass es für das Teilstück Rotachbrücke bis Kennelbach (weitere 7,5 km) ebenfalls positive Stimmen gibt, und auch dieser Bereich der Nachwelt erhalten bleibt. Ein Spaziergang in der Bregenzerach-Schlucht, abseits jeden Verkehrs und nur vom Rauschen der Bregenzerache begleitet, hat in der heutigen stressgeplagten Zeit, eigene Qualitäten.

Allen die an der Verwirklichung dieses Projektes mitgewirkt haben, von diversen Baufirmen bis zur Regio Bregenzerwald für die Finanzierung, sei an dieser Stelle recht herzlich gedankt. Vielleicht können wir in ein- bis zwei Jahren berichten, dass auch das Teilstück von der Rotachbrücke bis nach Kennelbach ebenfalls wieder begehbar ist.

Bürgermeister Georg Moosbrugger,
Langenegg

Dampflokomotive in unserer Nachbarschaft

Zu unserem Beitrag im Wälderbähne-Aktuell Nr. 29, Dez. 2005

Die vom jungen Eisenbahnclub Schaan-Vaduz in Liechtenstein mit viel Eigenleistung (auch finanziell) in die Wege geleitete Wiederinbetriebnahme der seit 1974 in Schaan abgestellten Dampflokomotive BBÖ 629.65 (ÖBB 77.250) führte u. a. auch zur Gründung der "Fürstlich-Liechtensteinischen-Romantik-Stiftung". Diese mit viel Optimismus entstandene Arbeitsgemeinschaft hat zu Hoffnungen Anlass gegeben, dass die Dampflokomotive schon im Juni 2006 in betriebsbereitem Zustand zurück erwartet werden darf. Zum Leidwesen der Clubverantwortlichen ist die Zusammenarbeit jedoch relativ bald wieder zerbrochen. Während dem 2 ½ Jahre dauernden Aufenthalt wurde die

Aufarbeitung der Dampflok im Reparaturwerk ZOS in Ceske Velenice mehrmals um Wochen und ganze Monate unterbrochen. Unsere nachbarschaftlichen Beziehungen lebten aber auch dort weiter, da sich der Reparaturstand der Dampflokomotive U 25 ein knappes Jahr lang in nächster Nähe zu dem der Liechtensteiner Dampflok befunden hat.

Nachdem die geplante Probefahrt der Dampflok 629.65 am 27. Oktober 2007 nicht stattfinden konnte, musste auch die vom 9. bis 11. November angesetzte Nostalgiefahrt durch Österreich abgesagt bzw. auf unbekannte Zeit verschoben werden.

J. Bobleter

Aus dem Geschichtsbuch

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: € 25,- / SFR 40,-

Schüler und Lehrlinge: € 10,- / SFR 13,40

Bankverbindungen:

Sparkasse Egg, BLZ 20603,

Kto.-Nr. 2000/040226

BIC: SPEGHT21

IBAN: AT052060302000040226

St. Gallische Kantonalbank,

BLZ 78123, Kto.-Nr. 90/2022/3

Dr. Markus Strässle aus St. Gallen möchte mit seinem Beitrag die Verbundenheit zur "Wälderbahn" ausdrücken, die in der Entwicklung seiner engen Freundschaft zu den österreichischen 760mm -Bahnen wesentlichen Anteil hatte. Die Erzählung spiegelt den Ablauf eines Betriebstages wider.

Vor 27 Jahren war es aktuell:

Ausflug mit der Wälderbahn von Bregenz nach Bezaun...

Am 9. April 1980 hatte ich gemeinsam mit meinem Bruder, einem Cousin und zwei weiteren Freunden von unserem damaligen Wohnort Wittenbach in der Schweiz aus einen Ausflug nach Bregenz zur - damals noch fahrplanmäßig

verkehrenden Bregenzerwaldbahn - unternommen. Standesgemäß erfolgte die Anreise per Bahn via St. Gallen und St. Margrethen nach Bregenz.

Bei der Hinfahrt wurde bis St. Margrethen ein SBB- und von dort nach den Zollformalitäten ein ÖBB-Personenzug benutzt. Dies war zu jener Zeit meist ein zweiteiliger Triebwagen der Reihe 4030.

In Bregenz stiegen wir dann am Hauptbahnhof in den am Hausbahnsteig wartenden Schmalspurzug der Bregenzerwaldbahn um, der an jenem Vormittag mit der Diesellokomotive 2095.04 bespannt war.

Das Wetter war zwar regnerisch und trüb, doch tat dies unserer Stimmung keinen Abbruch und gut gelaunt fuhren wir mit dem aus erwähn-ter Diesellok und vier "Spanten-Vierachsern" (1 x BD4ip/s und der B4ip/s) bestehenden Personenzug los in Richtung Bregenzerwald. Nach dem Verlassen des Gleisvorfeldes des Hauptbahnhofs wurde - inzwischen auf einem Dreischiengleis - der Betriebsbahnhof in Bregenz-Vorkloster erreicht. Neben diversen anderen Fahrzeugen sahen wir dort auch die beiden Dampflokomotiven "ZB 4" und "699.01" in der Winterpause vor dem Heizhaus stehen.

Nach dem mit Schranken gesicherten Bahnübergang an der "Rheinstraße" und der Ausfädelung der normalspurigen Anschlussbahn zur Firma Schoeller führte die Strecke über eine Rampe hoch zum Riedenbergtunnel. Nach Kennelbach wurde die Szenerie zunehmend winterlich und der Regen ging in Schnee über. Dennoch war die Fahrt entlang der Bregenzerache mit ihren unzähligen Flusswindungen ein unvergessliches Erlebnis! Draußen schneite es und wir hatten es durch die Webastoheizung im

Wageninneren (mit hellgrün überzogenen Polstersitzen) wohligh warm. Unterwegs - ich glaube es war am Bahnhof Doren - Sulzberg - kreuzten wir mit dem talwärts fahrenden Güterzug und vor Langenegg-Krumbach schoss ich bei dem in den siebziger Jahren erbauten Kraftwerk ein Erinnerungsbild aus dem fahrenden Zug. Im Bahnhof entstand dann eine weitere Aufnahme aus dem Zug - genau in dem Moment, als der Zugführer dem Lokführer der 2095.04 mit seiner kleinen Handkelle den Abfahrtsbefehl erteilte. Soweit ich mich noch erinnere, stieg bei dieser Station damals niemand aus und ein, bergwärts schon gar nicht. Auch am Bahnhof Lingenau-Hittisau gab es keinen Fahrgastwechsel. Erst in Egg, dem größten Ort des Bregenzerwaldes, stiegen einige Fahrgäste aus dem Zug. Durch die winterliche Landschaft führte unsere Reise danach weiter über Andelsbuch, dann vorbei am kleinen Stausee mit dem reizvollem kleinen Kraftwerksgebäude neben dem Bahngleis und durch die enge Passage neben der Bundesstraße im Bersbuchenwald hinein zum Bahnhof Schwarzenberg. Anschließend ging es mit leichtem Gefälle hinunter zur Sporeneggbrücke und danach wieder bergan über Reuthe die letzten Kilometer bis Bezaus.

Dort schneite es inzwischen recht stark, was mich aber (glücklicherweise) nicht hinderte, im Schneegestöber zwei Dias vom Zug zu machen.

Vermutlich sind wir damals mit dem gleichen Zug wieder zurück nach Bregenz gefahren, da wir sonst mehrere Stunden in einem Gasthof hätten verbringen müssen...für ausgedehnte Spaziergänge war es wohl zu kalt.

In Bregenz-Vorkloster wurde ein Zwischenhalt eingelegt wo wir einige der dort befindlichen Fahrzeuge besichtigen und fotografieren konnten.



So stand bei der Dieseltankstelle nun die 2095.05 die am Vormittag den Güterzug bespannt hatte. Die ehemalige Heeresfeldbahn-Diesellok 2092.01 (HF 130-C von Gmeinder) stand mit einigen Schmalspurgüterwagen am Rampengleis. Auffallend war übrigens immer, dass sich praktisch alle Güterwagen in hervorragend gepflegten Zustand befanden d.h. sie waren stets sehr sauber und farblich dunkelbraun mit den - für die Bregenzerwaldbahn charakteristischen - schwarzen Eisenprofilen lackiert.

Die beiden schon erwähnten Dampflokomotiven standen übers Jahr im Freien - ein Umstand den ich damals nicht verstanden habe. Hätte sich denn für die beiden interessanten Schlepptenderloks nicht ein Platz im Heizhaus finden lassen?

Offenbar waren aber die Standplätze schon vergeben, denn von den fünf Diesellokomotiven übernachteten vier in Vorkloster und eine mit ihrem Zug in Bezaus. Auch wurde ein Gleis des ursprünglichen Heizhauses als Reparaturstand genutzt auf welchem die Revisionen der vier-

achsigen Personenwagen durchgeführt wurden. Im neueren Anbau neben dem Heizhaus hatten exakt zwei Diesellokomotiven der Reihe 2095 Platz, wobei im hinteren Teil die jeweilige Reservelok stand. Bei unserem Besuch war dies die 2095.06 denn die 2095.07 war mit dem zweiten Personenzug planmäßig unterwegs.

Eine Aufnahme entstand auch von der damals noch die Bahngleise überspannenden "Gulaschbrücke" hinunter

auf die Dächer der soeben mit der 2095.07 umgesetzten Zugsgarnitur.

Am 9. April standen also die fünf Diesel- und 2 Dampflokomotiven der BWB wie folgt in Verwendung:

2092.01	Verschubdienst in Vorkloster
2095.04	Plandienst Personenzug
2095.05	Plandienst Güterzug
2095.06	Reserve
2095.07	Plandienst Personenzug
699.01	in Winterpause abgestellt
ZB 4	in Winterpause abgestellt

Die Rückfahrt in die Schweiz erfolgte dann am Nachmittag mit einem aus München kommenden Schnellzug mit SBB Wagen.

Neben vielen schönen Erinnerungen von verschiedenen Besuchen ab 1975 sind mir von der im Sommer 1980 leider unterbrochenen und 1983 praktisch eingestellten Bregenzerwaldbahn einige Photos, Dias und ein kurzer S-8 Film geblieben.



Winterstimmung mit einem Dampfsonderzug der EUROVAPOR bei der ehemaligen Haltestelle Unterbach in Egg

Allen unseren Mitgliedern, Freunden und Förderern ein frohes Fest und ein gutes neues Jahr 2008

- Fotos: J. Bobleter, J. Dürnitzhofer, C. Engel, P. Fessler, A. Moosbrugger, G. Moosbrugger, H. Romann, P. Schlacher, W. Schöch, 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
info@waelderbaehne.at
- Anschrift der Redaktion: Jakob Bobleter
Unterstein 39, A-6941 Langenegg
- Satz: Hubert Bobleter
- Druck: Druckhaus Gössler, Bezau