

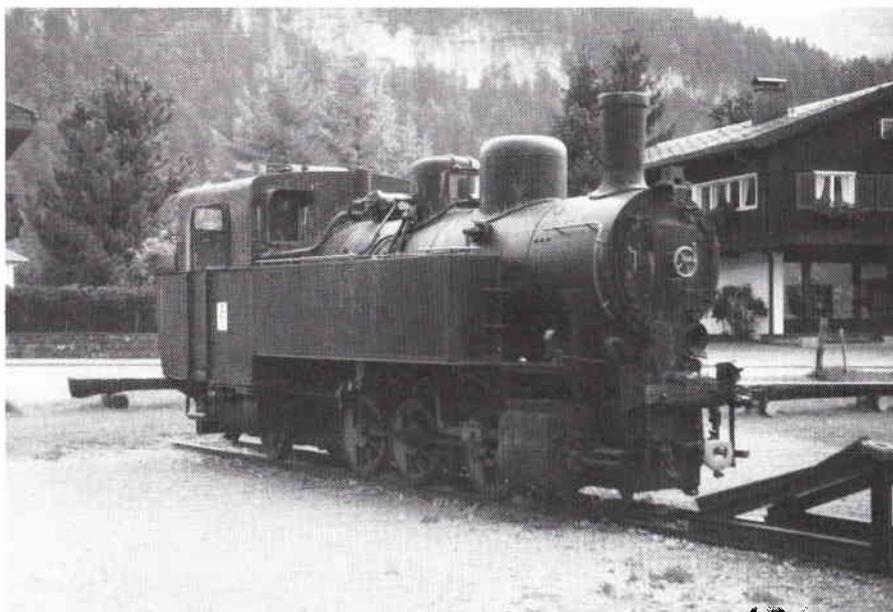
# Museumsbahn

**AKTUELL**

## **MITTEILUNGSBLATT des Vereins BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN**

HEFT Nr. 12 Dezember 1995  
Preis: ÖS 30,- / DM 4,50 / SFR 4,00

# FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS

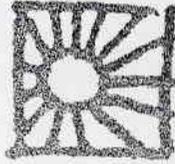


Dampfloek Uh3 noch in ihrem Standort in Bezau Mai 1994

Foto: Vereinsarchiv

---

**Aus dem Inhalt:** Brief der Redaktion - Die Seite des Obmannes  
- Dampfloek Uh3 - Vereinschronik - Neubauwagen Ci/s 109 -  
Vereinsausflug - Vereinsgeschichte 1989 - Winterfahrten  
1995 - Vereinsalbum - Museumsbahn im Pazifischen Raum -  
Rübenbahnen in Polen



Wir möchten an dieser Stelle,  
*dem Walderbahnle*, einfach einmal

**D A N K E**

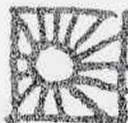
sagen.

*Danke dafür*, daß unzählige freiwillige Helfer eine große Attraktion für unseren Tourismus, mit viel Einsatz und Willen, erhalten wollen!

Wir wünschen allen Freunden und Gönnern des *Walderbahnles* weiterhin viel Erfolg für das neue Jahr, und hoffen, daß Sie durch Ihren Einsatz diese Attraktion auch noch viele Jahre weiterführen können.

*Danke sagt*

*Familie Martin Meusbürger*



**Gasthof  
Sonne  
Bezaü**

A-6870 Bezaü  
Bregenzerwald  
Vorarlberg  
Tel. 0 55 14 / 22 62  
Fax 0 55 14 / 29 12

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen vom Walderbahnle!

Mit dem nun vorliegenden Heft "Museumsbahn Aktuell Nr. 12" wird ein "leichtfertiger" Entschluß aus dem Jahr 1989 immerhin schon um fünf Jahre überdauert. Wir hoffen einerseits, unseren Mitgliedern inzwischen eine ansprechende Informationsquelle zu bieten und die werten LeserInnen vielleicht sogar auf den Geschmack an der Mitgliedschaft in unserem Verein zu bringen.

Das Redaktionsteam dieser Ausgabe ist um unseren Mag. Markus Rabanser kleiner geworden. Zur Zeit absolviert er einen anstrengenden Ausbildungskurs in Wien und konnte sich auf Grund der großen Entfernung nicht als Mitarbeiter beteiligen.

Wir wünschen ihm auch auf diesem Wege viel Erfolg bei der bevorstehenden Prüfung und sind sicher, daß er schon beim nächsten Heft wieder an gewohnter Stelle aufscheinen wird.

Nun viel Vergnügen bei der Lektüre unserer Berichte und Geschichten!

i. V. Jakob Bobleter

### **MITGLIEDSBEITRAG \*\*\* MITGLIEDSBEITRAG**

Für die neu dem Verein beitretenden, aktiven Mitglieder beträgt der Mitgliedsbeitrag wie bisher ÖS 300.- Nach dem ersten aktiven Einsatzjahr wird er jedoch nicht mehr eingehoben. Ein kleiner Dank an unsere treuen Helfer und zugleich ein Ansporn für alle, die es noch werden wollen.

Unsere Beitragssätze:

Aktives und unterstützendes Mitglied:

ÖS 300,-- DM 45,-- SFR 40,--

Schüler und Lehrlinge:

ÖS 100,-- DM 15,-- SFR 13,40

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

Mit der neunten Museumsbahnsaison haben wir unser sehr hoch gestecktes Ziel am Ende doch noch erreicht. Trotz der empfindlichen Rezession im Fremdenverkehr konnten wir mit rund 40.000 Fahrgästen die Zahlen vom Vorjahr einholen und das - Gott sei Dank - auch wieder unfallfrei.

Ich darf den Dank an unsere aktiven Mitglieder weitergeben. An der Spitze, Geschäftsführer Jakob- und die Auskunfts- und Reservierungsstelle, Irma Bobleter. Nur durch den unermüdlichen und gemeinsamen Einsatz aller Aktiven können wir uns heute in der Öffentlichkeit recht gut behaupten. Die Bedeutung unserer Bemühungen wird anhand des folgenden Vergleiches deutlich gemacht: Mit durchschnittlich 40.000 Fahrgästen pro Jahr darf unsere Museumsbahn nicht weniger als 54 % (!!!) aller Fahrgäste der anderen Museumsbahnen Österreichs zusammen, für sich buchen.

Wieviel Arbeit und Zeitaufwand dahinter steckt, belegen die jährlich 4500 freiwillig und kostenlos erbrachten Arbeitsstunden unserer aktiven Mitglieder.

Ein großes Lob möchte ich dem engagierten "Brückensanierungsteam" zollen. Konnte doch zwischen dem 26. Oktober und Ende November 1995 auch das zweite Gewölbe der Sporeneggbrücke innen abgedichtet werden. Durch den überdurchschnittlichen Einsatz sind mehr als 600.000 Schilling durch Eigenleistung eingespart worden. Dadurch kommen wir der absehbaren Generalsanierung bedeutend näher.

Mit dem Neubauwagen - Ci /s 109 - sind wir in unserer Absicht, möglichst viele originalgetreue Wälderbahnfahrzeugen einzusetzen, wieder einen bedeutenden Schritt weiter gerückt. Allen Beteiligten ein herzliches Danke.

Mein Dank gilt aber auch allen Nachbarn und Anrainern an

der Strecke für ihr Verständnis gegenüber unserer Museumsbahn.

Um die Weiterführung der Bahntrasse sind wir nach wie vor sehr bestrebt und erwarten demnächst die Vorschläge unseres Planungsbüros. Nicht nur meiner Meinung nach werden sie klar aufzeigen, daß sehr wohl eine Parallele - Bahn - und neue Straße möglich sein wird.

### Herzliche Gratulation.

Unser Vorstandsmitglied und Dampflokführer, Ernst Cavegn, ist seit Freitag, den 13. Oktober 1995 unter der Haube. Nach altem Brauch führte er seine Braut, Gisella, von ihrem Elternhaus in Bizau aus zur Trauung in der dortigen Pfarrkirche. Zahlreiche Vereinskolleginnen und Kollegen durften sich zu den Hochzeitsgästen zählen.

Im Namen aller aktiven und unterstützenden Vereinsmitglieder danke ich noch einmal für die großzügige Einladung und wünsche dem neuvermählten Paar alles Gute auf seinem weiteren Lebensweg.

Zum Schluß meiner Zeilen möchte ich es auch nicht versäumen, eine dringende Bitte an Sie, sehr geschätzte Vereinsmitglieder zu richten:

**Diesem Heft Nr. 12 liegt wieder ein Zahlschein für Ihren Mitgliedsbeitrag 1996 bei. Ich bitte Sie sehr herzlich, geben Sie in Ihrer Unterstützung für unser Wälderbähnle ebensowenig nach wie wir und helfen Sie uns auch weiterhin recht tatkräftig. In diesem Sinne bitte ich auch jene werten Vereinsmitglieder um Ihren Beitrag, die ihn - sicher aus Versehen - für 1995 noch nicht überwiesen haben. Nur mit der Unterstützung aller Mitglieder können wir unser gemeinsames Ziel erreichen! Danke im Voraus.**

Ihr Obmann  
Hans Meusburger

## Dampflokomotive Uh 3 - ex (498.03)

Seit der Vereinsgründung im Jahr 1985 bemühten wir uns nicht nur um die Dampflok U 25, sondern auch um die in Bezau abgestellte "Wälderbahn-Dampflok" Uh 3, Baujahr 1929, mit "Caprotti Steuerung". (Von 1929 bis 1949 auf der Bregenzwaldbahn in Betrieb) In mehr oder weniger großen Abständen beschäftigte sie den Vereinsvorstand und war immer wieder für eine Meldung in den Vereinsinformationen gut. Weder die positiven Signale des "Vorbesitzers", der Marktgemeinde Bezau, noch die mühevollen Entrostungs- und Streicharbeiten ab Mai 1994, waren ernsthaft auf den Zweck der baldigen Wiederinbetriebnahme ausgerichtet. "Nur für eine unbestimmte Zeit konservieren" hatte man im Sinn. Nach vielen Vorgesprächen und Erkundigungen bei Fachleuten beschloß dann der Vereinsvorstand im Frühjahr 1995 doch, die Vorarbeiten und die dadurch entstehenden Kosten für die alles entscheidende Kesselprüfung auf sich zu nehmen. Den ganzen Sommer über waren Vereinsmitglieder am Werk, bis dann der Kessel vom Fahrgestell abgehoben und gründlichst untersucht werden konnte.



September 1995 - Dampflok Uh 3 ist kaum mehr zu erkennen; ein Mobilkran hebt den Kessel vom Fahrwerk ab (Foto DI Rolf Kubesch)

Nach fast 40 jähriger Stehzeit an diversen Standorten in Österreich - seit 1973 in Bezau - konnte uns der staatliche Kesselprüfer aus Graz bescheinigen, daß sich so wichtige Teile wie die Rauchkammer, der Langkessel und der Stehkessel noch in gutem Zustand befinden. Allerdings muß die "Kupfer-Feuerbüchse" gegen eine "Stahl-Feuerbüchse" getauscht werden. Zur Zeit werden bei mehreren Spezialfirmen entsprechende Kostenvoranschläge eingeholt.

Die "Caprotti Steuerung" unserer Uh 3 wäre im Betrieb sehr reparaturanfällig gewesen und ist auch so gut wie nicht mehr vorhanden. So wurde die für den ersten Blick teure Gelegenheit genützt und von der Gurktalbahn in Kärnten die praktisch "schrottreife" Dampflok 498.08 als Ersatzteilspender mit nahezu kompletter "Lentz Ventilsteuerung" gekauft. Bei dieser Uh 102 (ex ÖBB 498.08) handelt es sich, ganz nebenbei bemerkt, um die letzte, für die ÖBB in Österreich gebaute Schmalspurdampflok.



Mit diesen beiden Kollegen kann die Arbeit beginnen.....  
(Foto Klaus Köllmeier)

Vor uns steht somit der mühevollen und lange Weg des Umbaus der Steuerung und der Hauptausbesserung (Generalüberholung). Wenn aber alles nach Plan verläuft, dürfte mit der Uh 3 noch vor der Jahrtausendwende eine weitere Wälderbahn-Dampflokomotive bei der Museumsbahn in Betrieb gehen.

In diesem Sinne legen wir Ihnen, liebe Mitglieder, dieses schöne, aber leider sehr teure Anliegen besonders eindringlich ans Herz und hoffen auf Ihre wohlwollende Unterstützung.

Ernst Kronecker

## Vereinschronik, aktuelles aus dem Vereinsleben

### 10 Jahre Verein - Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn - "und kein bisschen müde!"

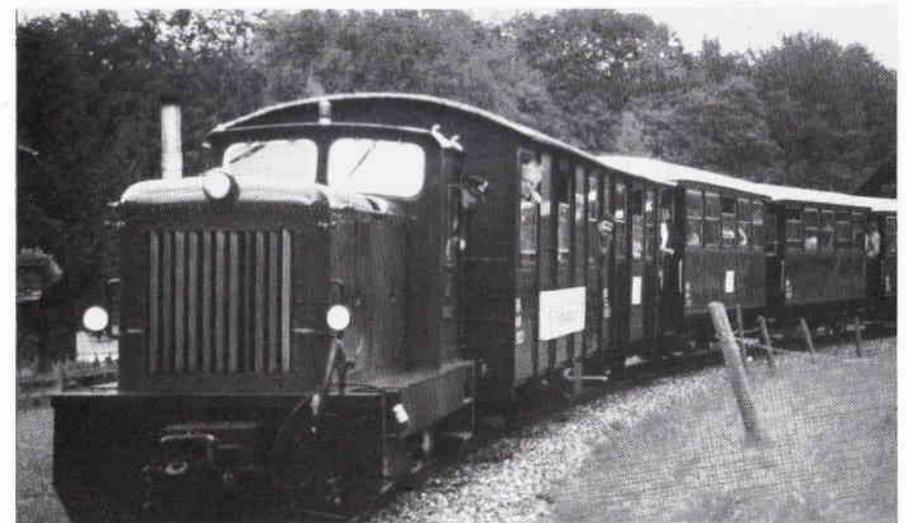
Seit der etwas vorlauten Ankündigung des 1995 fälligen Jubiläumsjahres im Museumsbahn-Aktuell Nr. 11, sind acht ereignisreiche Monate vergangen und damit war es auch zeitlich naheliegender, den runden Geburtstag anlässlich der am 29. November 1985 erfolgten Vereinsgründung in "alter Frische" zu feiern.

Für den werten Leser der folgenden Vereinschronik wird es sicher nicht schwer sein zu bemerken, daß wir uns trotz "gesetztem" Alter in keiner Weise auf dem Erreichten ausgeruht haben. Ganz im Gegenteil: Am Samstag, den 30. September 1995, ist der erste Neubauwagen einer geplanten Serie wegen akutem Platzbedarf sang und klanglos in die Zugsgarnitur eingereicht worden und verkörpert somit nach der 1994 erfolgten Inbetriebnahme der Dampflokomotive U 25, einen weiteren Meilenstein auf dem Weg zur echten Museumsbahn.

### Saison 1995

Zum Hit entwickelt haben sich die von Juli bis August an vier Dienstagen planmäßig verkehrenden Abendzüge. Extra zu diesem Zweck verlegt der "Ritterwirt" jedesmal sein Lokal unter die "Kastanienbäume" beim Bahnhof Schwarzenberg und schien auch heuer wieder mit Petrus im Bunde zu sein. Nur einer der Abende war leicht verregnet wodurch sich die große Schar an Fahrgästen samt Musikanten und dem "Moderator", Mundartdichter Leopold Bischof aus Bezau, in den Saal des

Gasthauses "Ritter" drängen mußten. Als unvergeßlich für alle Beteiligten wird aber der am herrlich lauen Sommerabend des 15. August verkehrende Abendzug mit der Dampflokomotive in die Vereinsgeschichte eingehen. Aus dem Anlaß hat sich nämlich der Musikverein "Harmonie" Andelsbuch zum Platzkonzert angesagt. Obwohl der Wirt für etwa 200 Besucher Platz geschaffen hat, sah er sich schon bei der Ankunft des Dampfzuges aus Bezau mit allein 170 Fahrgästen einem kommenden Chaos ausgesetzt. Der Kampf um Sitzplätze durch das während der Fahrt schon mit "Hochprozentigem" eingestimmte Publikum währte nicht lange, da alsbald eine schnell besorgte Lieferung von Biertischen und Bänken eintraf. Die Musikanten aus Andelsbuch spielten dafür in Hochform auf und ließen die Zeit bis zum Abschied nur allzuschnell vergehen. Jedenfalls waren sich alle Mitwirkenden einig, daß es nicht nur bei diesem einen Konzert an so einem romantischen Platz bleiben darf. Den beiden ebenfalls mitwirkenden Musikanten vom "Bregenzerwälder Duo" und dem Leopold in Original Wäldertracht sei jedoch besonders gedankt, denn sie verstanden es immer wieder, die Fahrten im romantisch beleuchteten Zug und beim "Aufenthalt unter den Kastanienbäumen" zum Erlebnis zu machen.



Ein Bild mit Symbolwert: Ab dem Spätsommer war außer der Dampflokomotive U 25 nur noch die Diesellok "Margreth" in der Lage, die oft bis zur letzten Wagenreserve ausgebuchten Züge fahrplanmäßig zu bewältigen. (Foto Manfred Lais)

### 33 Sonderzüge für amerikanisches Reisebüro

Wie seit 1993 gute Sitte, so auch für 1996, stehen die Termine der Sonderzüge: "Museumsbahn - Bezauf to Bersbuch" seitens des "Managing Director - International" mindestens schon ein Jahr vorher fest. So verlässlich und pünktlich diese Reisegruppen mit Touristen aus Amerika dann stets in Bezauf ankommen, so verlässlich "erwischt" es eine der Gruppen alljährlich im September wenn ihr Bus vom Hochtannberg kommend, viele Kilometer lang im Schrittempo hinter den großen Viehherden der Almbetriebe verbringen muß. Selbstverständlich immer mit der beruhigenden Gewißheit, daß sie sich auf das in Bezauf geduldig wartende Wälderbahnle verlassen können.

### Oberbau und Gleiserhaltung als Schwerpunkt

Schon vor 1980, zu Zeiten als die ehemalige Bregenzerwaldbahn noch durchgehend in Betrieb war, zeigte sich der Oberbau im Abschnitt vom Bahnhof Schwarzenberg bis Bezauf in so auffälligem Zustand, daß bereits eine Bahnbaufirma mit der Gleisneulage beauftragt wurde. Die für uns "äußerst vorteilhafte" Erneuerung der Strecke kam durch die eingetretene Bahnunterbrechung im Juli 1980 leider nicht mehr zur Ausführung. Die Folgen bekommen wir nun hart zu spüren. Aus diesem Grund gibt auch der Streckenschef "keine Ruhe". Allein im Abschnitt "Hohlstein" waren innerhalb von 1km Strecke 417 Stück schadhafte Schwellen gekennzeichnet worden. Zusätzliche "Nester" an schattigen Stellen erforderten noch einmal über 40 Auswechslungen. Ganz unabhängig von den umfangreichen Bauzugtransporten zur Abdichtung des Gewölbes Nr. 1 der "Sporeneggbrücke", Anfang April (Bericht im Museumsbahn- Aktuell Nr. 11, vom Mai 1995) waren im Laufe der Wochen weitere Bauzüge unterwegs um das nötige Material und Werkzeug an die richtige Stelle zu liefern. Nach dem Ende der Arbeiten mußten die Altschwellen natürlich abgeholt werden. Nicht nur diese Transportaktionen zählten dann wie noch verschiedene andere zu jenen "selbst gewählten" Möglichkeiten, um bei sich selbst und seinen Kollegen die "Streßtauglichkeit" zu prüfen. Inzwischen waren ja die Museumsbahnzüge an den Wochenenden wieder

fahrplanmäßig unterwegs und so mußten sich die Arbeitseinsätze per Bauzug auf die Zugspausen beschränken. Unterdessen rückte die Zeit schnell den heißen Sommermonaten zu und reduzierte die Streckenaktivitäten automatisch auf ein etwas geringeres Maß. Im Juli und August waren über 6 km<sup>3</sup> druckimprägnierte Holzdielen und der mehrtägige Einsatz von fachkundigen Helfern erforderlich um die Dielen auf der "Sporenegg"- und "Ritterlebachbrücke" komplett auszuwechseln. Außerdem wurde damit einem dringenden Anliegen der Verantwortlichen entsprochen, denn einzelne Teile der zwar für Unbefugte gesperrten Laufflächen waren schon bedenklich "biegsam". Auch auf eine der ersten Maßnahmen vor der Betriebseröffnung 1987 wurde jetzt endlich reagiert. Das üblicherweise von Bregenz taleinwärts geltende Streckenmaß, letzte Angabe - km 35,4 knapp vor der Remise in Bezauf - wurde für den internen Gebrauch außer Kraft gesetzt und hinkünftig genau umgekehrt, das ab Bezauf eingeführt. Folglich waren die Angaben auf den "Kilometersteinen" zwar "historisch wertvoll", aber für den Museumsbahnbetrieb stets irreführend. Als kleines Service für die Fahrgäste sind nun 11 Hinweistafeln mit der zutreffenden Kilometerangabe und zusätzlichen Bezeichnungen der betreffenden Ortsteile und Brücken aufgestellt worden. Natürlich werden die "alten" Steine weiterhin in Ehren gehalten und erstrahlen durch den tagelangen Einsatz unseres Erich seit September unübersehbar in leuchtendem Weiß und in frischer Beschriftung. Für Ordnung an den Gleisrändern und Böschungen sorgten zwei Helfer ausgerechnet während einer der heißesten Sommerwochen und hatten mit mähen und Büschschneiden alle Hände voll zu tun.

### Fahrzeuge zeitgerecht in betriebsbereitem Zustand

Als Ergebnis der rührigen Werkstättenbesetzung und nicht zuletzt auch Dank der Arbeitswoche vom Mai 1995, standen zumindest die erforderlichen Fahrzeuge für die Saison schon Anfang Mai in betriebsbereitem Zustand zur Verfügung. Ausgenommen diesmal nur die Diesellok HILDE und der neue Dienstwaggon Di 02. Beide hatten noch die Neulackierung ausständig. Mit Ende Juni war jedoch auch diese Lücke

geschlossen. Von den üblichen Verschleißerscheinungen und den teils "hitzigen" Bemühungen um die Aufrechterhaltung des Betriebes einmal abgesehen, haben dann alle im Laufe der Monate eingesetzten Loks und Wagen den strengen Betrieb gut überstanden. Leider aber nicht, ohne für den Winter eine beachtliche Reparaturliste zu hinterlassen.

### Erfolgreicher Abschlußtag am 21. Oktober

Auf Grund der jährlich wiederholten Einladungen hat sich der "Samstag nach Saisonende" zum allgemeinen Arbeitstag und zum wirklich echten Saisonschlußtag entwickelt. Möglichst viele der aktiven Mitglieder sollten sich noch einmal aufraffen und das meist noch annehmbare Herbstwetter zu Arbeiten nützen, die auch nach Saisonschluß erledigt werden können. Immerhin haben sich heuer mehr als ein Dutzend Kollegen in Bezau eingefunden.



Zwei Bauzugbesatzungen - ein "Trio" mit Bagger und Betonmischer, der zweite mit einem "Quintett" als Fußvolk - haben sich der Strecke angenommen und verabschiedeten sich schon um neun Uhr früh mit den entsprechenden Wagen und einer guten "Brotzeit" beladen, von Bezau in Richtung Bersbuch. (Foto Rudolf Munk)

Erstaunlich ist es schon, was so im Laufe der Saison alles an Abfällen entlang der Strecke "entsorgt" wird. Bis zum Abend kam jedenfalls eine beachtliche Ladung an diversem Unrat zusammen. Mit Hilfe des Baggers wurde ein Berg an Altschwellen verladen. Zusätzlich mußte die jüngste Schotterlieferung noch fertig ausplaniert und mehrere hundert Meter Bahngräben gesäubert werden. Ganz nebenbei ist an diesem Tag ein neuer, allerdings nicht öffentlicher Bahnübergang, per Schranke abgesichert worden. Auch die in Bezau tätige Gruppe fand in der Remise und im Bahnhofsgelände mehr als ausreichend Beschäftigung. Umräumen, ausräumen und einräumen mehrerer Magazinsräume und der Werkstätte standen dort auf dem Programm. Im Bahnhofsgelände und Gleisbereich galt es, den ganzen Fahrzeugbesitz geordnet zu hinterstellen um den nahenden Winter gut zu überstehen. Zumindest der neue Personenwaggon wird noch für absehbare Zeit ähnlich bevorzugt behandelt wie die vier Lokomotiven des Vereines und ist deshalb ebenfalls unter Dach abgestellt worden.

### Einladung zum Abschlußessen

Trotz des am 21. Oktober allgemein vorhandenen Einsatzwillens werden wohl bei jedem dann und wann einmal Gedanken an das abendliche Abschlußessen aufgekommen sein, zu dem uns heuer in "nachahmenswerter" Weise Herr Jodok Fröwis vom "Cafe Fröwis" in Bezau eingeladen hat. Auch an dieser Stelle noch einmal ein herzliches Dankeschön an die Wirtsleute und an das Personal für die herrlichen Pizzas und andere Köstlichkeiten des Hauses.

PS: Die vom Vereinsvorstand schließlich nicht umsonst gewählte Bezeichnung "Abschlußessen" müssen einige der anwesenden Kollegen falsch gedeutet haben. Jedenfalls war von Abschluß nichts zu spüren und schon fünf Tage später, am Staatsfeiertag, den 26. Oktober, wurde mit der Sanierung des Gewölbes Nr. 2 der Sporeneggbrücke eines der neuen Projekte aus der Taufe gehoben. Der entsprechende Bericht darüber muß aus Platzmangel für das Heft Nr. 13, im Mai 1996, aufgespart werden.

Jakob Bobleter

BWB Ci 109  
S

32 Sitzplätze  
Baujahr 1995

Meusburger Fahrzeugbau Ges.m.b.H., Bezau  
Tischlerei Wilfried Lingg, Au

## Wir danken

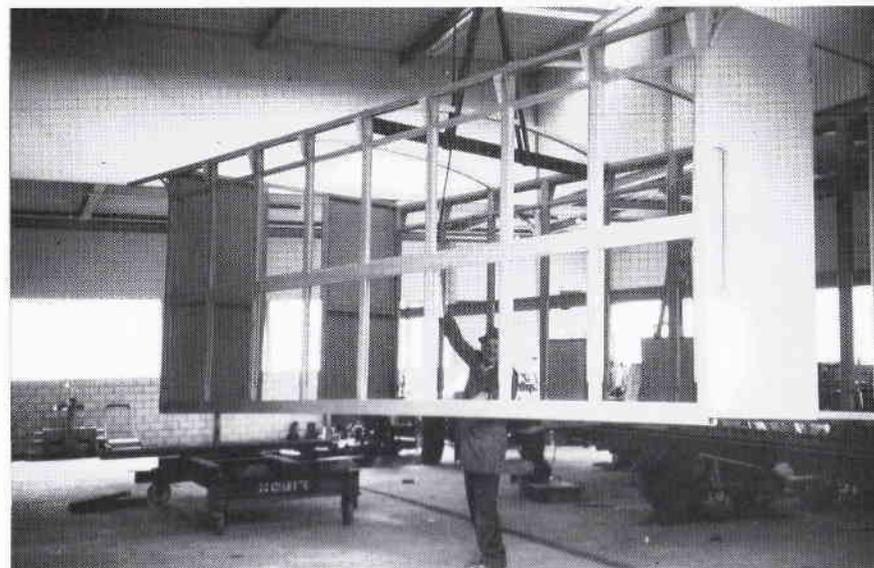
Herrn Hans Meusburger für hunderte, kostenlos geleistete Arbeitsstunden und für seinen finanziellen Beitrag, Herrn Julius Fuchs für die mit großem Zeitaufwand unentgeltlich angefertigten Konstruktionsteile, der Fam. Martin Meusburger - GH Sonne in Bezau - sowie Herrn Walter Künz u. a. für ihre großzügigen Spenden.

Verein - BREGENZERWALDBAHN-MUSEUMSBAHN

*Typenschild aus Messing mit Widmung  
Neubauwagen „Made in Bezau“*



*Julius Fuchs und Hans Meusburger in der Planungsphase  
(Foto Hans Meusburger)*



*Die Konturen des Wagens sind bereits erkennbar (Foto Hans Meusburger)*



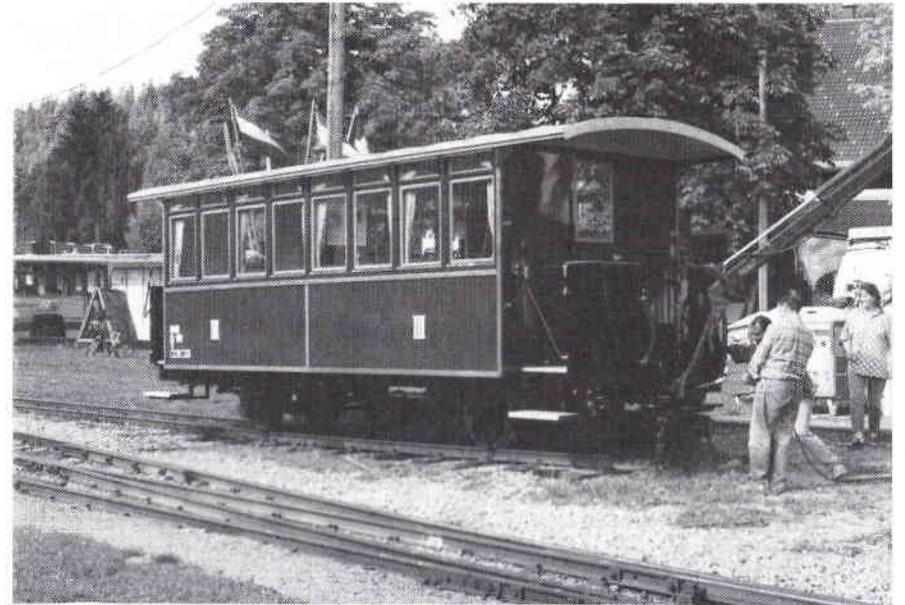
*So präsentiert sich der Wagen innen (Foto Manfred Lais)*



Überstellung mittels Autokran von der Montagehalle in die Spritzkabine. (Foto Hans Meusburger)



Hoher Besuch beim nagelneuen Wälderbahnle-Wagen im Freigelände der "Dornbirner Herbstmesse" 1995: Sozialminister Franz Hums als immer noch Eisenbahner fühlt sich im Kreise seiner Kollegen sichtlich wohl, rechts Obmann, Hans Meusburger. (Foto H. Zellhofer)



16. September 1995, Ankunft und Eingleisung des neuen Wagens in Bezau. (Foto Heinz Staat)

Nach verschiedenen Ergänzungsarbeiten und Einstellung der Bremsen wurde der sogenannte "Neubauwagen" am Samstag, den 30. September 1995 - in den Augen vieler unserer Mitglieder, zu sang und klanglos - in die Zugsgarnitur eingereiht.

### Erfreuliche Vorankündigung!

Zwar nicht mehr mit dieser Eile, aber doch in absehbarer Zeit, werden die nächsten Wagen auf "Kiel" gelegt.

Hans Meusburger

## Vereinsausflug 1995

Der diesjährige Vereinsausflug führte uns am Sonntag, den 1. Oktober in das schöne Stubaital und natürlich zur weitem bekannten Stubaitalbahn. Je nach Wohnort der Ausflugsteilnehmer galt es etwas früher oder später an der vereinbarten Abfahrtsstelle des Zubringerbusses bereit zu stehen der uns pünktlich zum Bahnhof Dornbirn brachte. Standesgemäß ging es dann mit dem Schnellzug "IC Bregenzerwald" zu den Einstiegsbahnhöfen der weiteren Ausflugsgäste in Richtung Innsbruck. Einen aufmunternden Anblick bereitete uns die Besatzung des Speisewagens, die den Frühstückstisch für alle 32 Personen schon gedeckt hatte. Mehr als die halbe Fahrtstrecke wurde so frühstückend verbracht und deshalb doppelt genossen.



Zwei historische Triebwagen der Tiroler Museumsbahnen in den "Telfeser Wiesen". (Foto: Vereinsarchiv)

In Innsbruck angekommen, erwartete uns ein historischer Triebwagen der Tiroler Museumsbahnen, Baujahr 1909, der extra für uns noch einige Zusatzrunden in der Stadt drehte bis wir am Stubaitalbahnhof ankamen. Nach einer interes-

santen Besichtigung des "Localbahn-Museums", einem Streifzug durch die Hallen der Tiroler Museumsbahnen und der Verkehrsbetriebe Innsbruck, begann mit der freundlichen Begleitung von Mitgliedern des Vereines - besonders der Wirtin - eine steil bergauf führende Fahrt zum Hauptort des Stubaitales, Fulpmes. Unterwegs waren mehrere Zugskreuzungen abzuwarten die sich dadurch zu willkommenen Fotohalten anboten. In Fulpmes hat uns ein eher spätherbstliches Wetter empfangen sodaß man nur allzugern in einem Gasthaus Einkehr hielt um dort in gemütlicher Runde für das leibliche Wohl zu sorgen und die kalten Glieder wieder zum Leben zu erwecken.

"Pünktlich" wie Eisenbahnausflügler eben einmal sind, fuhr der bereits wartende Triebwagen mit einigen Minuten Verspätung - dafür aber bedeutend rasanter - wieder von Fulpmes ab. Wegen der besseren Aussicht auf die schöne Strecke und Umgebung war der Führerstand zeitweise sehr eng mit den "Berufskollegen" aus Vorarlberg besetzt. Zum Sonderservice der Triebwagenführers zählte sicher der Extrahalt in direkter Nähe der Innsbrucker Altstadt und dem "Goldenen Dachl". Viele Reiseteilnehmer nützten die günstige Gelegenheit eines Stadtbummels bevor dann die Rückreise mit dem Schnellzug "IC NÖ. Tonkünstler" nach Vorarlberg angetreten wurde.

Bis auf ein Wiedersehn beim nächsten Vereinsausflug verbleibt Walter Schöch mit freundlichen Grüßen.

## Vereinsgeschichte, 6. Fortsetzung

Ab dem Heft "MUSEUMSBAHN-AKTUELL Nr. 7" vom Mai 1993, sind unsere Leser, Mitglieder und Freunde über die abwechslungsreiche Vereinsgeschichte des Wälderbahnvereines "voll im Bilde". Anhand der Aufarbeitung von einzelnen Vereinsjahren und ergänzt durch bisher nur Wenigen bekannten Fotos, ergibt sich für Sie die Gelegenheit, wichtige Ereignisse aus der Zeit der Bahneinstellung bis zum jeweils aktuellen

Teil des Vereinslebens mitzuverfolgen. An Berichtstoff mangelt es nicht, sodaß dem Teil 5 mit seinem Abschluß im Juli 1989, nun in Heft 12 wieder interessante Ereignisse im "offiziellen" Eröffnungsjahr 1989 folgen.

Wir hoffen, Ihnen liebe Leser der Vereinsinformation, auf diese Weise manch Wissenswertes - den Statistikern unter Ihnen auch Fakten für Ihre Aufzeichnungen - liefern zu können.

**12. August 1989:** "Schwellen wechseln" und kein Ende. Dieses Thema wird wohl für immer zum fixen Bestandteil der Vereinsaktivitäten zählen. 200 Stück neuwertige Schwellen aus dem Bereich des ehemaligen Bahnhof Kennelbach müssen "genau" bei den als schadhaft gekennzeichneten Stellen deponiert werden.



**16. August 1989:** Seit Oktober 1988 befindet sich mit der "sehr instandsetzungswürdigen", 8 Tonnen schweren und 50 PS starken Diesellok der "Jenbacherwerke", Baujahr 1962, die dritte Diesellokomotive des Vereines in Bezaus. Die ehemals zum Werksverschub im Betriebsgelände der Fa. "Schöllner-Bleckmann" in Ternitz - Niederösterreich -

verwendete Lok war dort auf Normalspurgleisen eingesetzt und muß nun auf 760 mm umgespurt werden; eine Aufgabe die für die beteiligte Mannschaft schön langsam zur Routine wird.

**2. September 1989:** Die Arbeiten am dritten "Stubaiwagen" sind schon soweit fortgeschritten, daß immerhin auch die Maler im Arbeitsbericht erwähnt werden.

**29. September 1989:** Kaum zu glauben, aber wahr! Auch andernorts gibt es noch so "arbeitswütige" Zeitgenossen unter den Eisenbahnfans wie bei uns. Eine zwei Mann starke Abordnung aus Köln sucht sich aus dem in Bezaus entstandenen Überangebot an Eisenbahnmateriale eine Auswahl an nicht mehr vollständig erhaltenen Weichen und Güterwagen-Fahrgestellen zum Umbau auf 60 cm Spur aus. Verwendet werden soll das Material bei der völlig aus dem Nichts (!!!) entstehenden "Kleinbahn Adenau - Leimbach" in Adenau / Ahr, BRD.

**2. Oktober 1989:** Seit 1973 ist die Dampflokomotive 498.03 (Uh 3) in Bezaus als Lokdenkmal - mehr noch als ein gerne genutztes "Ersatzteillager" - abgestellt. Auf entsprechende Anträge an die Marktgemeinde Bezaus erfolgt die Mitteilung, daß die Lok dem Verein nur unter Einhaltung von zwei Bedingungen überlassen werden kann. Seine Absicht auf Wiederinbetriebnahme der eher desolaten Lok und den Einsatz bei der Museumsbahn wird darin offen bezweifelt sodaß im Prinzip nur noch die zweite Bedingung - Pflege als Lokdenkmal - übrig bliebe.

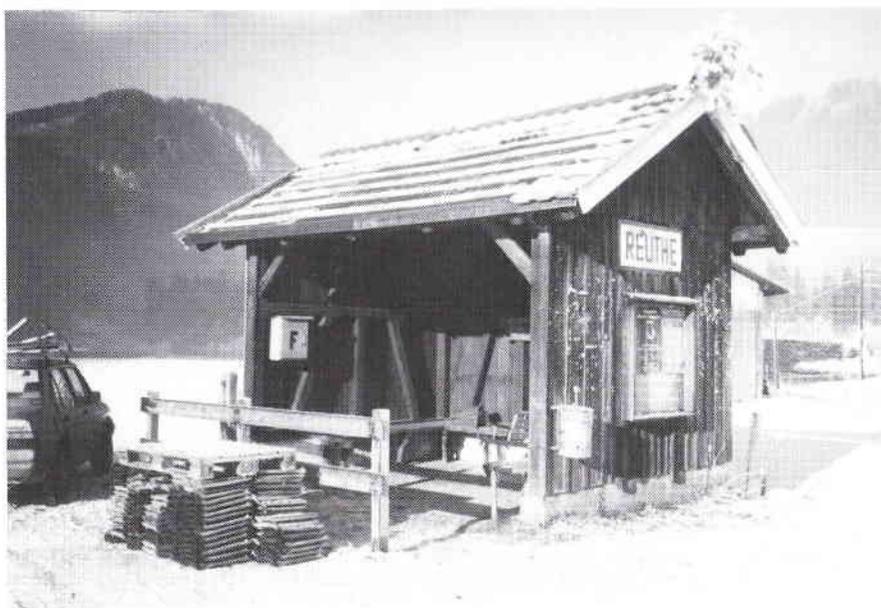
**4. Oktober 1989:** Mit dem Ankauf von vier Stück ausgemusterten "Hochbordgüterwagen" der Mariazellerbahn, Baujahr 1905, ist der Grundstein für ein großes Vorhaben des Vereines gelegt worden. Nach und nach sollen auf die Fahrgestelle dieser Güterwagen neue Personenwagen aufgebaut werden.

**6. Oktober 1989:** Mit berechtigtem Stolz können die beiden jungen Autoren des neuesten Buches: "Die Bregenzerwaldbahn" aus dem Verlag "Hecht" in Hard - Markus Rabanser und Martin Hebenstreit - ihr umfangreiches und sehr informatives Werk der Öffentlichkeit vorstellen. Über 100 Freunde folgen der Einladung des Verlagschefs zur stilgerechten

Sonderzugsfahrt mit der Museumsbahn und festlichen Präsentation im Saal des Hotel "Gams" in Bezau.

**8. Oktober 1989:** Zum zweitenmal ist die uns am nächsten gelegene Museumsbahn, "Öchslebahn" in Ochsenhausen - BRD zum Ziel des jährlichen Vereinsausfluges auserkoren worden. Nur noch mit Hilfe der letzten "Personalreserve" kann in Bezau ein geordneter Betrieb aufrecht erhalten werden, während dem sich 29 Ausflugsteilnehmer die Fahrt mit der 750mm Schmalspurbahn nach Warthausen und zurück nicht entgehen lassen.

**25. Oktober 1989:** Der wahrscheinlich einzige Schneesturm im Winter 89 / 90 fegt mitten im Herbst über die Dächer. Allen Wiedrigkeiten der Natur zum Trotz wird die Arbeit zur Neueindeckung am Unterstand der Haltestelle "Reuthe" durch die fünf wetterfesten Kollegen kaum unterbrochen. Wie bei den großen Vorbildern läßt man auch hier den Firstbaum zu seinen Ehren kommen.



... auch einige Sonnenstrahlen waren zu sehen (Foto Erich Schäffler)

**26. Oktober 1989:** Letzter Betriebstag der Saison 1989. Die Abrechnung ergibt ein in dieser Höhe nicht erwartetes Ergebnis: 157 planmäßige- und 68 Sonderzüge sind geführt worden. Rund 28.000 Fahrgäste zählen zum erfreulichen Bericht.

**2. November 1989:** Die letzten Schwellen des Jahres 1989 werden gewechselt.



Ausnahmsweise sind alle 4 Mariazellerwagen auf einem Foto vereint.  
(Foto Helmuth Lampeitl)

**11. November 1989:** Ankunft des letzten der vier gekauften Güterwagen aus Mariazell.

Gleichzeitig wird die D 3 (Jenbacherlok) auf den eigenen, kürzlich bei der Zillertalbahn umgespurten Achsen von ihrem bisher gewohnten "Freiluftaufenthalt" in die Remise überstellt.

**22. November 1989:** Zwei Vereinsvertreter machen sich auf den langen Weg vom äußersten Westen Österreichs nach Wien. Die Absicht ist, wieder einmal in der ÖBB Generaldirektion vorzusprechen um in der Sache - Dampflokomotive U 25 - einen Schritt

weiter zu kommen. Mit eher zwiespältigem Gefühlen kehren sie aus Wien zurück.

**16. Dezember 1989:** Die Motorüberholung der D 3 durch Fachleute der Jenbacherwerke in Jenbach ist abgeschlossen und die Qualität mit der erfolgreichen Probefahrt nach Schwarzenberg nachdrücklich unter Beweis gestellt worden. Die dabei erreichte Höchstgeschwindigkeit: Respektable 25 km/h (!!!). Der dritte "Stubaiierwagen" des Vereines wird ebenfalls auf die kürzlich von 1000 mm auf 760 mm umgespurten Achsen "gestellt".

**23. Dezember 1989:** Ein Arbeitstag wie jeder andere im bisher ereignisreichsten und aufwendigsten Vereinsjahr wird gut ausgenützt und großteils in die Aufbauarbeiten für das neue und "komfortable" Führerhaus der Jenbacherlok - D 3 - investiert.

Jakob Bobleter

Fortsetzung folgt in Heft 13, vom Mai 1996 mit Ereignissen des Jahres 1990.

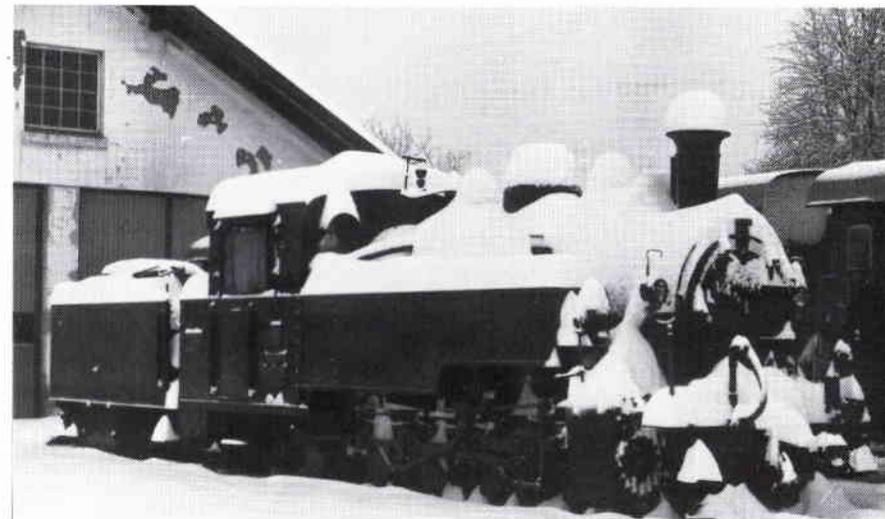
## Winterfahrten 1995

**Am Sonntag, den 3. Dezember 1995,** wird um 14.30 Uhr der 1. Nikolauszug in der Vereinsgeschichte von Bezau aus nach Schwarzenberg und zurück verkehren. Unterwegs hoffen wir, den Pfad des hl. Nikolaus zu kreuzen und daß er in den Zug einsteigen wird um wenigstens den braven Kinder mit einer Kleinigkeit eine Freude zu bereiten. Für die Väter und Mütter steht selbstverständlich die Besatzung der "Wälderschenke" mit wärmenden Getränken bereit.

**An Silvester, Donnerstag, den 31. Dezember 1995,** verkehrt der Silvesterzug um 14.30 Uhr ab Bezau nach Schwarzenberg und zurück. Zur Feier des Tages wird der Bahnhof Bezau schon einige Zeit vorher zum Festplatz umgewandelt. Musikanten und ein eigener Getränkestand werden für die nötige Einstimmung auf den kommenden Jahreswechsel sorgen.

## Aus dem Vereinsalbum

Herr Edelbert Falschlunger hat uns 4 historische Fotos aus seinem Archiv zur Verfügung gestellt.



*Dampflokomotive ZB 4 der Eurovapor tief verschneit beim Heizhaus in Vorkloster*



*Winter 1977, Lokführer Edelbert Falschlunger mit seiner Diesellokomotive der Reihe 2095 im Schneeräumeinsatz, Bahnhof Egg ...*

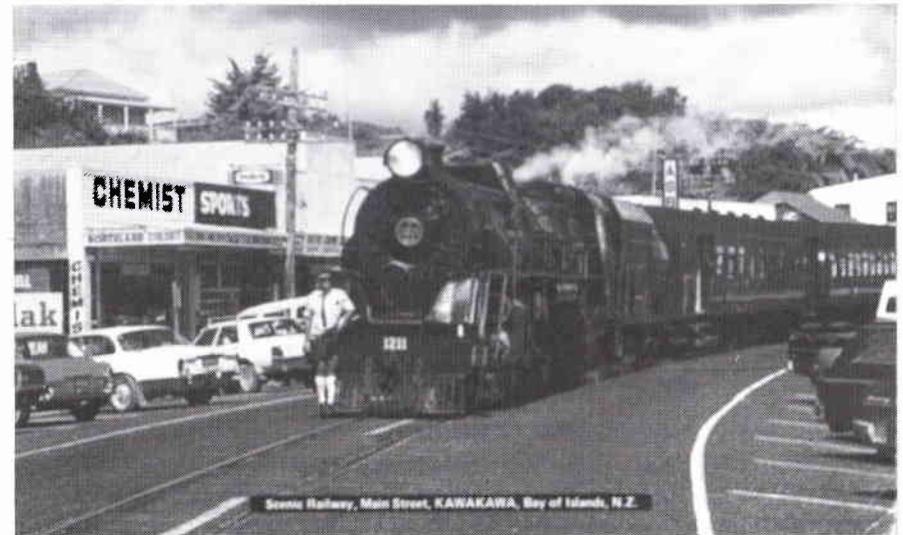


... und auf der Strecke

## Museumsbahnen im pazifischen Raum, ein Reisebericht, Teil 2

Ein altes Sprichwort sagt: "Wer eine Reise tut, kann etwas erzählen"; und so will ich ein wenig von meinen Erlebnissen mit Museumsbahnen in Neuseeland und Australien kundtun.

Von besonderer Bedeutung ist die Eisenbahn auf dem 5. Kontinent in Neu Süd Wels als auch im Bundesland Queensland auf dem Gütersektor. Der größte Kohlenzug den ich dort sah, hatte 132 !!! Waggons mit 7.000 Tonnen Kohle geladen und wurde von vier Lokomotiven gezogen bzw. geschoben. In den Küstengebieten der erwähnten Bundesländer gibt es auch ein auf 2500 Kilometer ausgedehntes Schmalspurnetz für den Transport von Zuckerrohr mit dafür besonders konstruierten Waggons auf Spurbreite 64 cm. Eine Attraktion für Touristen war dort die Bananenbahn innerhalb einer Bananenplantage anzutreffen. Erstaunt war ich darüber, daß die Lokomotive von einem "Ohrenstein & Koppel" Motor angetrieben wurde. Auch hier sind die Geleise der Bahnen längs und quer in teils verkehrsreichen Straßen verlegt. Es war aber nicht zu vermerken, daß sich jemand daran gestört hätte.



Der Zugführer hält für den Lokführer die Augen offen. Scenic Railway, Bay of Island, Neuseeland (Foto Vereinsarchiv)

## Sehenswürdigkeiten an der "Cairns Kuranda Museumsbahn"

Kaum zu fassen war die Frequenz dieser Museumsbahn, wohl der größten Australiens. Überfüllt war der Zug mit 13 Vierachserwagen. Selbst auf den Trittbrettern saßen die Fahrgäste. Die Bahn erstreckt sich in Queensland von der Ostküste (Cairns) bis nach Kuranda, einer idyllisch gelegenen Stadt inmitten des dichten, tropischen Regenwaldes und bietet vielfältige Sehenswürdigkeiten für die internationalen Besucher aus aller Welt. Mit dem Bau dieser Bahn wurde bereits 1882 begonnen.



Die Fahrgäste kommen aus aller Welt, hauptsächlich aber aus dem japanischen und chinesischen Raum und kämpfen regelrecht um die Fensterplätze. (Foto Erich Schäffler)

Es ist erstaunlich, wie Museumsbahnen in diesem Erdteil gefördert und in Anspruch genommen werden. Dies gibt zu denken, wenn wir durch all die Jahre ihres Bestandes um unsere Museumsbahn so hart kämpfen müssen.

Erich Schäffler

## Rübenbahnen in Polen

Beim Erscheinen dieses Heftes haben die Schmalspurbahnen in Polen, die dem Transport der Zuckerrüben dienen, wieder Hochsaison. Bis Mitte Dezember hat man alle Hände voll zu tun, um den Rübenbergen an den kleinen Verladestellen Herr zu werden.

Diese kleinen Schmalspurbahnbetriebe sind im Besitz der Zuckerfabriken und dienen ausschließlich dem Transport der Rohprodukte.



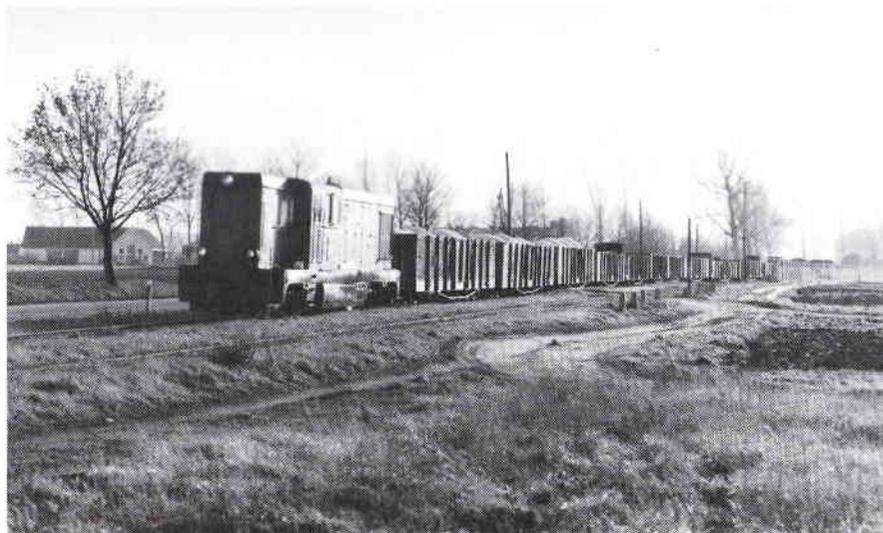
Rege Verladetätigkeit herrscht am Ladeplatz von Piotrkow-Kuyawski. Rübenbahn KRUSZWICA, Lok WLS 150-7640 am 22.11.94. (Foto Helmut Lampeitl)

Die größte und interessanteste Werksbahn gehört zur Zuckerfabrik Kruszwica. Auf dem in Kujawien gelegenen 77 km weiten Streckennetz stehen während der Erntezeit täglich an die 10 Diesellokomotiven im Einsatz. Überwiegend bewältigen die in Polen gebaute Loktype WLS 150 den Rübenverkehr. Weiters sind auch Rumänische Lokomotiven der Type Lxd 2 und Lyd 2 im Einsatz.

In der Regel werden die Rüben auf Großsammelplätzen verladen und mit Blockzügen in die Zuckerfabrik befördert. Die Rübenschnitzel - Restprodukte aus der Fabrik - werden als Futtermittel wieder zu den Rübenbauern zurück transportiert. Nur noch auf einigen wenigen Linien ist eine Streckenverladung der Rüben am Bauernhof vor Ort zu beobachten. Alle Rübenbahnen sind wie ein Großteil der Schmalspurbahnen in Polen in der Spurweite von 750mm angelegt.

**Folgende Zuckerfabriken haben noch ein intaktes Rübenbahnnetz:**

Zuckerfabrik TUCZNO,	53 km
Zuckerfabrik DOBRE,	13 km
Zuckerfabrik KRUSZWICA,	77 km



Die PKP Lxd2 - 230 verläßt mit einem langen Rübenschnitzelzug den Bahnhof Dobre 21.11.94 (Foto Helmuth Lampeitl)

Weiters findet auf zahlreichen PKP - Schmalspurbahnen zur Rübenernte ein verstärkter Güterverkehr statt. Da die Zuckerfabrik DOBRE nur über einen Schmalspuranschluß verfügt, müssen alle Zulieferungsprodukte über den Rollwagenverkehr zugestellt werden.

Helmuth Lampeitl

## Die Arbeitswoche Nr. 7

Die Arbeitswoche findet von Montag, den 29. April bis Samstag, den 4. Mai 1996 statt. Gern gesehen sind HelferInnen aller Alters- und Berufsgruppen. Die jetzt schon vorliegenden Zusagen von bisher tätigen Kollegen soll allen anderen ein leuchtendes Beispiel sein und bekunden, daß die Arbeitswoche offenbar großen Spaß machen kann. Deshalb hoffen wir auch wieder auf zahlreiche Neuanmeldungen. Im Bedarfsfall kann eine Unterkunft bereitgestellt werden.



Auf Wiedersehn bei der Arbeitswoche 1996.



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

---

Impressum: Eigentümer und Herausgeber -  
Verein BREGENZERWALDBAHN-MUSEUMSBahn,  
A-6870 Bezau 147 Tel. 05514/3174

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

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

Satz: Hubert Bobleter  
Druck: Wälderdruck A-6863 Egg

Erscheinungsort Langenegg  
Verlagspostamt A-6941 Langenegg