

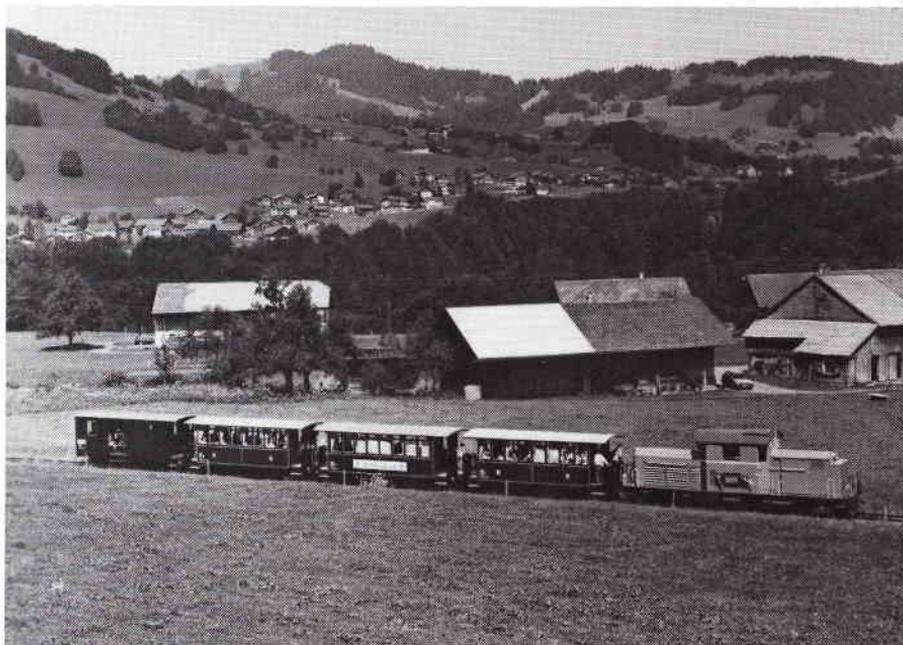
Museumsbahn

AKTUELL

MITTEILUNGSBLATT des Vereins BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN

HEFT Nr. 14 Dezember 1996
Preis: ÖS 30,- / DM 4,50 / SFR 4,00

FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS

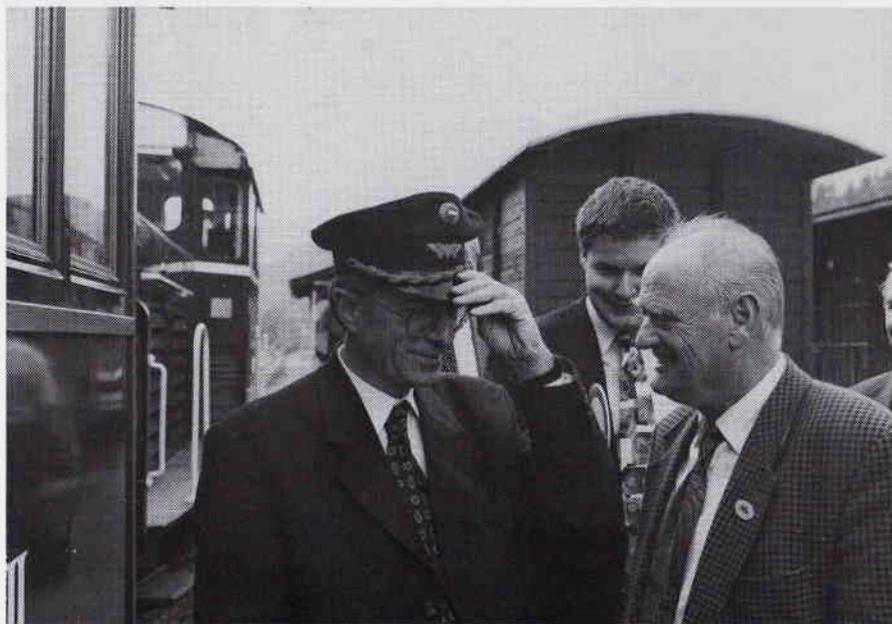


*2091.08 mit Personenzug am Tag der offenen Tür kurz vor Bersbuch, 28.
Juli 1996 (Foto: Helmuth Lampeitl)*

Aus dem Inhalt: Hoher Besuch in Bezau - Brief der Redaktion - Seiten des Obmanns - Vereinschronik - Waldviertler Schmalspurbahnverein - Die Reihe Uh - Vereinsgeschichte - Turbulenzen auf den Waldviertler Schmalspurbahnen - Das Schmalspurnetz von Târgu Mures in Rumänien

Hoher Besuch in Bezau

Im Rahmen seines Gemeindebesuches am 15. Oktober 1996 in Bezau nahm sich der Herr Statthalter Dr. Herbert Sausgruber (Landeshauptmann-Stellvertreter) ausgiebig Zeit um mit den Funktionären des Museumsbahnvereines über die verschiedensten Probleme zu diskutieren. Diesem ausführlichen "Gipfelgespräch" schlossen sich die Herren La. Abg. Bürgermeister DI Helmut Batlogg aus Bezau und der Präsident des Vorarlberg Tourismusverbandes Walter Lingg sowie auch der Obmann der Regio Bregenzerwald Hans Peter Metzler an. Wohl einmalig dürfte das Erlebnis für Herrn Dr. Sausgruber gewesen sein, da er anschließend - statt mit seinem Dienstwagen - per Sonderzug der Museumsbahn zu zwei Betriebsbesuchen in Bezau gebracht und abgeholt wurde.



Von links: Landesstatthalter Dr. Herbert Sausgruber, Mag. Markus Rabanser, Obmann Hans Meusburger (Foto: D. Wanko)

Brief der Redaktion

Geschätzte Freunde der Wälderbahn, liebe Kolleginnen und Kollegen!

Mit dem heurigen Herbst ist die bislang erfolgreichste Saison unserer Museumsbahn zu Ende gegangen, insgesamt durften wir in diesem Jahr 44.200 Fahrgäste bei uns begrüßen. Es freut uns, daß der umfangreiche Fahrbetrieb wieder ohne Unfall vonstatten ging. Dies stellt wohl allen ehrenamtlich Aktiven unserer Bahn ein hervorragendes Zeugnis aus.

Wenn man sich die Schlagzeilen der letzten Monate über die in Turbulenzen geratenen ÖBB in Erinnerung ruft, dürfen wir wohl auch feststellen, daß wir mit unserer Museumsbahn eine der wenigen Bahnstrecken Österreichs waren, die nur positive Nachrichten hervorgerufen hat. Einen Bericht über die Zustände auf den Waldviertler Schmalspurbahnen im dritten Jahr des Draxler-Managements beim "Vorbild" ÖBB lesen Sie im Inneren des Heftes.

Weiters finden Sie wieder Berichte über die umfangreichen Tätigkeiten unseres Vereines aus Vergangenheit und Gegenwart, die natürlich auch im kommenden Winter nicht abreißen. So bleibt noch, Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre unserer Ausgabe 14 zu wünschen.

Für das Redaktionsteam
Markus Rabanser

***** AKTUELL *** AKTUELL *****

Die aufwendige Bemühung der Gemeinde Langenegg, zumindest die innerhalb ihrer Grenzen gelegene Bahnstrecke zu röden und die Stützmauern freizulegen ist mit dem bedauerlichen Nebeneffekt verbunden, daß damit einer der letzten noch bestehenden Gleisabschnitte abgebaut wurde.

Auch der Streckenabschnitt vom Bahnhof Doren-Sulzberg bis zum Rickenbachtunnel wird derzeit auf diese Weise begehbar gemacht. Damit werden in Kürze, außer den 6,1 km Strecke der Museumsbahn, die allerletzten Schienen der ehemaligen Bregenzerwaldbahn abgebaut sein.

Geschätzte Mitglieder und Freunde, liebe aktive Kolleginnen und Kollegen!

Am Ende der 10. Museumsbahn-Saison hat unser Verein, vor einigen Jahren noch mitleidig belächelt, eines der wenigen positiven Ergebnisse im Tourismusgeschehen Vorarlbergs zu verzeichnen.

44.200 Fahrgäste, somit eine Zunahme um 11 % gegenüber der Saison 1995, bezeugen die Beliebtheit der Bahn wohl sehr eindrücklich was inzwischen auch in der erfreulich positiven Bewertung durch viele Institutionen im Land zum Ausdruck kommt.

Die Anforderungen die der Museumsbahnverein an die aktiven Mitglieder stellt, bedeuten für jeden Einzelnen, daß er oft enorme Belastungen auf sich zu nehmen hat. Sie wurden aber durchwegs mit viel Freude und vollem Einsatz gemeistert und lassen uns deshalb optimistisch in die Zukunft blicken. Durch die Inbetriebnahme von zwei Neubauwagen und der Diesellokomotive 2091.08 hat der Verein im heurigen Jahr wieder eine wertvolle Bereicherung an Originalfahrzeugen erfahren und rückt nun mit schnellen Schritten dem eigentlichen Begriff "Wälderbähnle" entgegen.

Offenbar können sich unsere Kollegen mit den ohnedies mehr als ausreichend vorhandenen Aufgaben noch nicht begnügen und haben kürzlich ganz spontan beschlossen, statt der provisorischen Ausbesserung des bald 100 Jahre alten und aus hygienischen Gründen unzumutbaren WC-Häuschens beim Bahnhof Schwarzenberg, gleich einen Neubau zu errichten. Ebenso spontan hat sich der Herr Bürgermeister von Bezau, La.Abg. DI Helmut Batlogg bereit erklärt, mehr oder weniger "über Nacht" einen entsprechenden Bauplan zu entwerfen. Die Abbrucharbeiten und der Aushub für das Fundament sind abgeschlossen und das neue Fundament bereits betoniert worden. Bis zur Saison 1997 soll nun ein modernes und behindertengerechtes WC-Gebäude erstehen und dann auch der ganzen Öffentlichkeit, wie etwa den Wanderern und Radfahrern, zur Verfügung stehen.

Was also ein Verein bei guter Zusammenarbeit zu leisten im Stande ist, muß damit wohl nicht mehr besonders betont

werden, dafür sprechen die erfreulichen Zahlen und Berichte im neuen Heft.

Durch die Marktgemeinde Bezau und das Tourismusamt haben wir eine besondere Ehrung erfahren dürfen. Wir freuen uns über die Verleihung der Anerkennungsurkunde für eine unserer "Innovationen" eben den seit fünf Jahren durchgeführten Abendfahrten mit Musikbegleitung. Danke auch von hier aus für die Anerkennung unserer Vereinsarbeit.

Ich möchte aber auch heuer wieder allen unseren aktiven Mitgliedern, besonders aber dem "harten Kern" für die 5000 geleisteten Einsatzstunden ein herzliches Vergelts Gott sagen und hoffe, daß sie 1997 wieder voll mit dabei sind. Ebenfalls zu Dank verpflichtet bin ich den passiven Vereinsmitgliedern, die unsere Tätigkeit durch ihre jahrelange Treue sehr großzügig unterstützen und ebenfalls zum guten Erfolg beigetragen haben.

Es freut mich sehr, daß wieder 47 neue Mitglieder unserem Verein beigetreten sind und bitte Sie aber auch gleichzeitig, uns recht lange die Treue halten.

Danken möchte ich allen Institutionen, Ämtern und Personen, mit denen eine positive Zusammenarbeit möglich war und wir damit in vielen Gesprächen und Verhandlungen wertvolle Mosaiksteine für unsere Zukunft sammeln konnten.

Abschließend lege ich Ihnen, liebe Leser und Museumsbahnfreunde, unseren Wahlspruch "Nüd lugg lau!" ans Herz und bin selbst sehr zuversichtlich, daß wir 1997 auf eine neue, erfolgreiche und unfallfreie Saison blicken dürfen.

In diesem Sinne mein Aufruf!

Dieser Ausgabe von Museumsbahn-Aktuell liegt ein Zahlschein zur Überweisung Ihres Mitgliedsbeitrages für 1997 bei. Ich bitte Sie dringendst, diesen wohlwollend zu beachten und danke im Voraus für Ihre Unterstützung.

Ihr Vereinsobmann, Hans Meusburger

Nachruf

Völlig überraschend und für Alle viel zu schnell hat Herr Altobmann der Regio - Bregenzerwald, unser Vereinsmitglied und Freund, Herr Ök. Rat Alois Bechter, diese Welt für immer verlassen. Als Obmann des für unser Vorhaben sehr wichtigen Ansprechpartners hat er entscheidend zum guten Verhältnis zwischen dem Verein und den Institutionen im Land, in den Anrainergemeinden, bei den Bürgermeistern und Regio-Kollegen, beigetragen. Dafür danken wir ihm sehr herzlich und werden ihm ehrend gedenken.

Obmann, Hans Meusburger

Fahrgast Nr. 300.000

Am 25. August 1996 konnte der 300.000endste Fahrgast begrüßt werden. Herr Siegfried Kühnlenz aus Henstedt-Ulzburg verbrachte im Kreise einer fröhlichen Reisegruppe aus dem Raum Hamburg seinen Urlaub im Hotel Krone in Au. Der sichtlich überraschte Urlaubsgast war zum ersten mal in Vorarlberg und freute sich sehr über die ihm zugefallene Ehrung. Jedenfalls wird er den Bregenzerwald in guter Erinnerung behalten.



Rechts im Bild, Herr Siegfried Kühnlenz, links Vereinsobmann, Hans Meusburger (Foto: Jakob Bobleter)

Vereinschronik, aktuelles aus dem Vereinsleben

10 Jahre.....! nur eine Schlagzeile?

Nicht so für einen geplagten Vereinschronisten! Wohl jeder von der Zunft wird solche Anlässe gerne in Anspruch nehmen, um seinen Zeilen die gewünschte Aufmerksamkeit zu verschaffen. Die besondere Geschichte des Museumsbahnvereines birgt es schon in sich, daß dieses runde "Jubiläum" und natürlich auch alle zukünftigen gleich zweimal vorkommen und in der jeweiligen Chronik entsprechend "verwertet" werden dürfen. 1995 wurde der Verein "Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn" 10 Jahre alt, und nun, Ende 1996 kann schon mit dem nächsten "Runden" aufgewartet werden. Was allerdings in Bezug auf das Lebensalter eines Vereines keine Besonderheit darstellt, zählt für das 10. Betriebsjahr der Museumsbahn wohl mindestens doppelt, vor allem, wenn man die widrigen Umstände der ersten Jahre in die Waagschale legt.

"Tag der offenen Tür beim Wälderbähnle": Das einprägsame Motto der vergangenen Monate hat seine gewünschte Wirkung nicht verfehlt. Seit Ende 1995 stellte sich jeder, vom Kleinsten bis zum Größten, in den Dienst der Sache und ist nun aber auch mit Recht stolz darauf, am erfolgreichsten Betriebsjahr der Museumsbahn mitgewirkt zu haben. Die Ankunft der beiden LKW-Sondertransporte mit den ehemaligen ÖBB Diesellokomotiven 2091.04 und 2091.08 am 1. März 1996 in Bezau (Bericht im Museumsbahn-Aktuell Nr.13) sorgte nicht nur für großes Aufsehen, sondern allein schon vom Datum her für den markanten Auftakt zum neuen Arbeitsjahr 1996.

Die Tageszeitungen und das ORF-Fernsehen berichteten geschlossen über die Ankunft der beiden Neuerwerbungen. So wurden die "Kolosse" zum Tagesgespräch und Treffpunkt vieler Fotografen. Besonders auch jener Gruppe von Eisenbahnfreunden aus ganz Österreich, die am 30. März 1996 eigens nach Bezau gereist waren um den in dieser speziellen Zusammensetzung sicher nur dieses eine mal gebotenen "Fotogüterzug" mit den beiden Dieselloks zu erleben. Weil

aber keine der beiden betriebsfähig war, behalf man sich filmreifer Tricks um doch noch zu wirklichkeitsnahen Fotos zu gelangen. Sowohl die Diesellok "Hilde" wie auch die "Margreth" waren eingeteilt um den Zug bei den zahlreichen Fotohalten in die jeweils gewünschte Position zu bringen und dann aber schnellstens wieder "aus dem Bild" zu verschwinden.

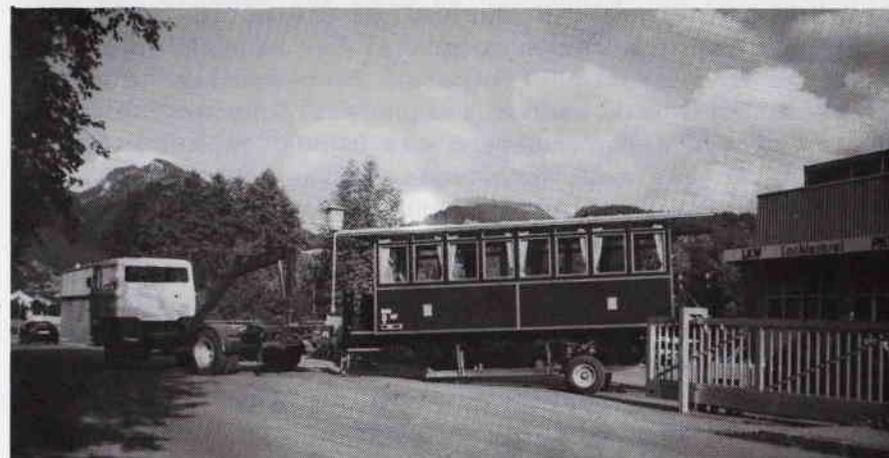


Besichtigung der Diesellok 2091.08 durch eine Abordnung des Vereines am 8.12.1995 in Zell am See (Foto: Walter Schöch)

Es war für jeden Betrachter klar ersichtlich, wieviel Arbeit und Zeit bis zum 28. Juli noch in die Instandsetzung der Diesellok 2091.08 zu investieren sein wird. Mit dem vorsorglich sehr früh ausgegebenen Aufruf "daß alles andere vorher fertig sein muß" (und es war nicht wenig vorgesehen!) setzte man sich schon wieder einer unvermeidbaren Hektik aus und hatte, wie nicht anders zu erwarten war, gegen Ende Juni dann aber "höchste Zeit" um die Diesellok als eigentliche Attraktion des Festtages, auf Hochglanz zu bringen. In wenigen Wochen wurden rund 300 Stunden aufgewendet um sie technisch zu überprüfen und betriebsbereit zu machen. Sicher dreiviertel der aufgewendeten Zeit beanspruchten allerdings allein die Tätigkeiten wie: entrosteten, grundieren, spachteln, schleifen und lackieren.

Zwei Neubauwagen in 6 Monaten

Um das Ausmaß der Vereinsleistungen im ersten Halbjahr 1996 in das rechte Licht zu rücken, darf nicht unerwähnt bleiben, daß praktisch zur gleichen Zeit in der Werkstätte des Vereinsobmannes, Hans Meusburger, zu Gunsten der Wälderbahn Hochbetrieb herrschte. Zwei weitere Neubauwagen (Nr. 107 und 108) befanden sich im Aufbau. Ausgegangen war dieser erfreuliche Entschluß vom Obmann selbst. Allerdings mutete er sich damit weit über 1000 Arbeitsstunden und seiner Familie so manche schwere Belastung zu. Gesagt - getan, bereits Anfang Juni 1996 konnte der als Buffetwagen eingerichtete Waggon "Wälderschenke" in Betrieb genommen werden. Drei heimische Handwerksbetriebe beteiligten sich an der Herstellung der Schank- und Kühlanlage, an der Inneneinrichtung und an der Bedachung. Das Fahrgestell des Wagens stammt, wie berichtet, vom ehemaligen Buffetwagen der Museumsbahn und wurde noch im Herbst 1995 von Vereinskollegen für den Aufbau vorbereitet. Im Laufe des Baufortschrittes paßten sie dann die Bremseinrichtung an und bauten die ausgeklügelte Installation der Kühlanlage und Wagenbeleuchtung ein.



7 anstrengende Wochen nach dem Buffetwagen, drei Tage vor dem 28. Juli !!, legte auch der zweite Wagen (Nr. 107) - Baujahr 1996 - seinen Weg vom Karosseriewerk Meusburger zum Bahnhof Bezau zurück (Foto: Rudolf Munk).

Fernsehen live vom Bahnhof Bezau

Was am 10. Februar 1996 begann, als vom Saarländischen Rundfunk mit dem Wälderbähnle und der bekannten, volkstümlichen Sängerin "Eva Maria" ein Beitrag zur Musiksendung "Kein schöner Land" gedreht wurde - Ausstrahlung am 4. April 1996 im ARD - setzte sich in mehreren Fernsehterminen für den ORF Vorarlberg und Wien fort. Zweifellos der Höhepunkt aber war die Fernsehsendung vom Freitag, den 26. Juli 1996. Die fahrplanmäßigen Abendfahrten und besonders das Programm zum Tag der offenen Tür am 28. Juli, veranlaßte das ORF Landesstudio Vorarlberg, sein angestammtes Haus in Dornbirn einmal zu verlassen und die tägliche Nachrichtensendung "Vorarlberg heute" von 19.00 Uhr bis 19.30 Uhr live vom Bahnhof Bezau aus zu senden. Den Aufnahmen gingen tagelange Vorarbeiten und telefonische Kontakte voraus. Schon am Vormittag des Sendetages wurde die Diesellok 2091.08 mit den drei neuen Wagen samt "bestellten Fahrgästen" auf die Strecke beordert, um noch einige Aufnahmen für das Abendprogramm zu drehen. Nicht zu unterschätzen war der zusätzliche Werbeeffect für das Wälderbähnle durch die Aufrufe im Radio Vorarlberg, mit deren Unterstützung sich der ORF um die nötige Anzahl an Zuschauern für die Sendung bemühte. Der Bahnhof fungierte nicht nur als fast überforderte "Stromquelle" für die Übertragungstechnik, sondern auch als Schminkstudio für die "Hauptdarsteller" während das Bahnhofsgelände mit der Zugsgarnitur als beeindruckende Kulisse (unter anderem auch über die Kamera vom 20 Meter hohen Kran) diente. Auch die Moderatorin der Sendung, Frau Raffaella Stefandl und ihr Team, fühlten sich offenbar sehr wohl und sichtlich in ihrem Element. Zur Einleitung der Sendung wurde ein Beitrag aus dem reichen ORF-Archiv mit Bildern über die ehemalige Bregenzerwaldbahn gezeigt. Vereinsfunktionäre und andere Gesprächspartner kamen zu den vorgegebenen Zeiten ins Bild und zu Wort. Gegen Ende der Übertragung setzte sich die Zugsgarnitur auf lautstarke Anweisung der Regie mit dem "Star", der Diesellok 2091.08 "fast" auf die Sekunde genau zu einer angedeuteten Abfahrt in Bewegung, die dann aber für den Fernsehzuschauer geschickt mit den



Live-Gespräch mit Vereinsfunktionären, in der Bildmitte, die Moderatorin Raffaella Stefandl (Foto: Klaus Köllmeier).

Aufnahmen vom Vormittag geschnitten wurden und ihn damit bei herrlichem Sommerwetter auf die weitere Bahnstrecke entführten.

"Tag der offenen Tür beim Wälderbähnle" am 28. Juli 1996

Es entsprach der einstimmigen Meinung unserer aktiven Vereinsmitglieder, daß "die Zeit nun dafür reif sei", den Museumsbahnverein und sein Wälderbähnle nicht mehr länger hinter der selbst auferlegten Bescheidenheit zu verstecken, sondern im Gegenteil, daß wenigstens einen Tag lang alle Türen offen stehen und die Aktivitäten einem möglichst großen Publikum aus Nah und Fern vor Augen geführt werden sollen. Auch die mehr und mehr geforderte Zusammenarbeit zwischen Tourismus und der heimischen Landwirtschaft wurde anhand des Experimentes - "Bauernmarkt am Bahnhof Schwarzenberg" berücksichtigt und dabei auch versucht, die beiden Bahnhofplätze durch einen möglichst dichten Zugfahrplan zu einem gemeinsamen Festplatz zu verbinden. Hauptanziehungspunkt des Tages aber sollte, wie schon angedeutet, die Taufe der Diesellok 2091.08 und die Vorstellung der drei neuen Personenwagen sein. Bewußt wurde deshalb auf weitere zugkräftige Attraktionen verzichtet,

die ja nur von anderen Bahnbetrieben stammen hätten können und dies meist über hunderte Kilometer weite Transportwege verursacht hätte. Der große Erfolg hat den Sinn und Zweck des Tages eindrücklich bestätigt. Aus dem ganzen "Vermögen" an Personenwagen und den nun vier betriebsfähigen Lokomotiven wurden drei Zugsgarnituren gebildet die 14!! meist überfüllte Züge von Bezau nach Bersbuch und zurück zu bewältigen hatten.



2091.08 mit der Patin, Frau Anne Marie Müller vor dem noch verhüllten Lokschild und "ihren" Kollegen vom Museumsbahnverein, rechts im Bild, Nationalrat Dr. Gottfried Feurstein, im Hintergrund Bildmitte, Bürgermeister La. Abg. DI Helmut Batlogg (Foto: M. Feuer)

Frau Anne Marie Müller aus Reuthe ist ein Vereinsmitglied der ersten Stunde und mit 89 Jahren ein lebendes Geschichtsbuch über die vielen Jahre, die sie täglich mit dem Wälderbähnle zur Arbeit gefahren ist. Ihr ist es deshalb eine besondere Ehre, Patin für jene Lok sein zu dürfen, mit der Sie die meisten Erinnerungen verbindet.



Zur festlichen Umrahmung der kirchlichen Segnung aller Museumsbahnfahrzeuge durch Pater Günter aus Bezau spielte die zu den Vorarlbergern "nahe" verwandte 1. Schottische Dudelsackgruppe aus Hörbranz auf.



Mit der Dampflok Uh 102 kam am 29. Oktober bereits das fünfte - und in absehbarer Zeit wohl letzte?? - Fahrzeug in Bezau an. (Foto: Günther Feßler)

Neubau des WC Gebäudes beim Bahnhof Schwarzenberg

Im September 1996 ist der ehemalige Geschäftsführer des Bahnhofes Schwarzenberg ausgezogen und so hat sich für uns die Gelegenheit ergeben, daß bei der Regio-Bregenzerwald um die Neuvermietung an den Verein angesucht werden konnte. Vom Vorstand der Regio wurde dem Ersuchen recht bald grünes Licht gegeben. Berechtigte Gründe sprechen dafür, daß das Gebäude nun ganzjährig an eine junge Familie vermietet wird und damit die Pflege des Hauses und seiner Umgebung gewährleistet bleibt. Der Warteraum und das ehemalige Frachtmagazin stehen der Museumsbahn zur Verfügung und sind teilweise schon vom Streckenchef und seiner Gerätschaft samt Bagger besetzt worden.



Das WC-Gebäude kurz vor dem Abbruch, 25.10.1996 (Foto: Jakob Bobleter)

Sicher nur durch die positive Veränderung des Mietverhältnisses ist der Entschluß zustande gekommen, das Bauvorhaben - "WC Gebäude neu" aus der Taufe zu heben. In Hinkunft wird auch fließendes Wasser zum "Angebot" der Anlage zählen. Spätestens ab Mai 1997 gibt es somit eine der wenigen öffentlichen WC Anlagen im Bregenzerwald.

Jakob Bobleter

7. Arbeitswoche vom 27. April bis 4. Mai 1996

Schon bei der traditionellen Betriebsausschußsitzung vor Beginn der Arbeitswoche konnte abgeschätzt werden, welche Zusammensetzung die Mannschaft der kommenden Tage in etwa aufzuweisen hat. An Arbeitsaufgaben hat es noch nie gefehlt und so konnten die einzelnen Vorhaben auf 11, an manchen Tagen sogar auf 14 Kollegen aus Nah und Fern aufgeteilt werden. Am Montag, nach der morgendlichen "Lagebesprechung" wurde wie immer das nötige Werkzeug aus dem Gerätewagen und aus der Remise organisiert. Schließlich will man mit dem Bau des Wasserkranes ernst machen, das Fahrgestell der Dampflokomotive Uh 3 soll nach vielen Wochen der Entrostung heuer endgültig lackiert werden, die Nordfassade, Fenster und Türen des Bahnhofes Bezau sind zu streichen, die "ältere" Personenwagengarnitur wartet auf die Frühjahrspflege und mehrere Lackschäden auf ihre Ausbesserung. Schlußendlich sollen auch noch die letztmöglichen Arbeitstage ohne störenden Zugverkehr genutzt werden, um möglichst viele Streckenarbeiten zu erledigen.



Noch am Montag wurden die Baugruben für den Wasserkran, für die große Aschengrube und die Drainageleitungen ausgehoben.

(Foto: Jakob Bobleter)

Das größte Projekt der 7. Arbeitswoche beschäftigte seine Mannschaft bis zum letzten Tag, dafür konnte dann auch am Samstag die klaglose Funktion des Wasserkranes bestaunt werden.



(Foto: Jakob Bobleter)

Neben vielen anderen arbeitsintensiven Abstechern war noch Zeit aufzutreiben um die Baustelle an der Nordseite des Bahnhofes in den Griff zu bekommen. Gegen Ende der Woche konnte auch von dort die Erledigung des Auftrages gemeldet werden.

Unter dem Flugdach erstrahlte das Fahrgestell der Dampflok Uh 3 von Tag zu Tag mehr in rot und schwarz, sodaß es den Malern überhaupt nicht leicht gefallen ist, dieses Schmuckstück wieder für längere Zeit der Witterung zu überlassen.

Waldviertler Schmalspurbahnverein

Von Gmünd im Waldviertel aus bestehen drei 760 mm Schmalspurbahnen der ÖBB. Leider gibt es im Grunde genommen nur noch auf der Strecke von Gmünd nach Groß Gerungs fahrplanmäßigen Personenverkehr. Die zwei praktisch stillgelegten Linien nach Heidenreichstein und nach Litschau werden im Auftrag des Waldviertler Schmalspurvereines von ÖBB Dampfsonderzügen befahren.



Feldbahnzug des WSV mit den Sommerwagen und der 25 PS starken Diesellok am 5. August 1996 im Bf. Aalfang (Foto: Walter Schöch)

Unter dem Motto "Meine Stadt Heidenreichstein" bietet die typische Waldviertler Stadt wirklich für jeden etwas und ist besonders sehenswert. Für Kulturliebhaber ist die Besichtigung des Wasserschlosses ein "Muß". Aber noch drei weitere Attraktionen haben mit Heidenreichstein zu tun. Zur Auswahl stehen die verschiedenen Aktivitäten des Waldviertler Schmalspurvereines. Einmal kann die Fahrt mit dem Dampfbummelzug von Gmünd nach Heidenreichstein genossen werden, und - oder besser - auch, sich mit der Feldbahn durch naturbelassene Landschaft schaukeln lassen, oder man unternimmt für seine Kondition etwas und strampelt sich mit dem Gleisfahrrad fit.

Anschrift:

Waldviertler Schmalspurbahnverein, Postfach 24, 3590 Gmünd

Walter Schöch

Die Reihe Uh/Uh 100 (ÖBB 498)

Schon in unserer ersten Ausgabe von Museumsbahn aktuell im Frühjahr 1990, haben wir die Reihe Uh kurz vorgestellt. Nicht erwähnt blieben aber die zwei Nachfolgemodelle Uh 101 und Uh 102. Da sich nun die Uh 102 (498.08) im Besitz des BWB-Vereines befindet, wollen wir diese interessante Baureihe noch einmal etwas genauer vorstellen.

Als dringend notwendigen Ersatz für die in den Kriegsgebieten bis 1918 verlorengegangenen Schmalspurbahnmaschinen wurde in Anlehnung an die bewährte Reihe U eine stärkere Heißdampfvariante ("h") entwickelt. Diese Maschinentype Uh sollte auch für den Rollwagenbetrieb im Pinzgau kräftig genug sein, um dort die schwache Reihe Z ersetzen zu können. An Stelle des gekröpften Rahmens der Reihe U wurde ein Rahmen mit glatten Rahmenplatten konstruiert. Der im Durchmesser erheblich größere Kessel wurde wesentlich höher gelegt (Mitte 2100 mm gegenüber 1690 mm bei der Reihe U). In den Jahren von 1928 bis 1930 wurden sechs Maschinen, ausgestattet mit Caprotti-Ventilsteuerung, nach Waidhofen an der Ybbs (Uh 01), Bregenz (Uh 02 und 03) sowie Zell am See (Uh 04, 05 und 06) geliefert. Beim System Caprotti erfolgt die äußere Steuerung über die mittlere Antriebsachse - von außen uneinsehbar - im Inneren des Rahmens über eine eigene Antriebswelle.

1930 ist eine weitere Maschine für die Zillertalbahn (ZB 5) gebaut worden. Da die Krauss-Linz Werke 1931 stillgelegt waren, erfolgte die Lieferung von zwei Nachfolgemodellen von der Lokomotivfabrik Floridsdorf. Diese zwei Maschinen unterschieden sich von der Ursprungsbauart durch eine Lentz-Ventilsteuerung und erhielten die Bezeichnung Uh 101 und Uh 102 (ÖBB 498.07 und 498.08). Sie wurden in Zell am See und St. Pölten beheimatet und sind die letzten in Österreich gebauten Schmalspurdampflokomotiven.

Die Reihe Uh brachte gegenüber der Reihe U eine um zirka 30 % größere Leistung, hatte aber einen entsprechend höheren Kohleverbrauch zu verzeichnen. Da sich die komplizierte Caprotti-Ventilsteuerung im Betrieb nicht bewährte, sollten alle Maschinen auf die Lentz-

Ventilsteuerung umgebaut werden. Einen Umbau erhielten aber nur die Uh 04 und die ZB 5.

Optisch unterscheiden sich die Maschinen mit Lentz-Ventilsteuerung von der Caprotti-Variante durch die sichtbare äußere Steuerung, die größeren Schieberkästen sowie die kastenförmig verbauten Einströmrohre (oberhalb der Schieberkästen). Die Scheinwerfer wurden mangels Platz etwas höher an zwei Metallstreben seitlich an der Rauchkammer befestigt. All diese Merkmale geben den Maschinen Uh 101 und Uh 102 sowie den Umbauvarianten Uh 04 und ZB 5 ein besonders markantes Aussehen.

Auf der Bregenzerwaldbahn standen neben den Caprotti-Lokomotiven Uh 02 und 03 auch die auf Lentz-Ventilsteuerung umgebaute Maschine Uh 04 bis ins Jahr 1949 im Einsatz.

Es ist besonders erfreulich, daß der BWB-Verein von beiden Fahrzeugvarianten ein Modell in seiner Sammlung hält, wengleich nur eine Maschine betriebsfähig aufgearbeitet werden kann.

Letztes Einsatzgebiet der Reihe Uh war die Steyrtalbahn, wo die 498.07 als letzte Maschine dieser Baureihe 1966 abgestellt und 1973 ausgemustert wurde. 1962 konnten die Lokomotiven 498.01, 02 und 05 von den ÖBB an die Werksbahn Radmer (Steiermark) verkauft werden. Sie dienten dort bis zum Jahr 1967 im Erzverkehr, anschließend erfolgte die Verschrottung.

Bis heute sind neben den in Obhut des BWB-Vereines befindlichen Lokomotiven 498.03 und 498.08 noch die 498.04 (ÖGEG/Steyrtalbahn), die 498.06 (Denkmal in St. Veit an der Glan, beschriftet als 498.04) sowie die 498.07 (Denkmal in Ober Grafendorf) erhalten geblieben.

Zur Zeit ist die ZB 5 der Zillertalbahn die einzige betriebsfähige Maschine der Reihe Uh, doch schon bald soll auch die ÖGEG 498.04 durchs Steyrtal dampfen.

Anschließend noch ein kurzer Lebenslauf der im Besitz des BWB-Vereines befindlichen Lokomotiven der Reihe Uh:

Uh 03/498.03

1929 - 1949 Bregenz
 1949 - 1954 Gmünd
 1954 - 1959 Waidhofen/Ybbs
 1959 - 1973 Lokfriedhof Ober Grafendorf; 1973 ausgemustert,
 verkauft an Marktgemeinde Bezau und Aufstel-
 lung als Denkmal in Bezau, befindet sich heute
 im Besitz des BWB-Vereines.

Uh 102/498.08

1931 - vor 1943 St. Pölten
 vor 1943 - 1963 Zell am See
 1963 - 1964 Garsten
 1959 - 1973 Lokfriedhof Ober Grafen-
 1964 - 1973 Lokfriedhof Ober Gradorf; 1973 aus-
 gemustert, 1974 Verkauf an VKEF,
 1996 Verkauf an BWB-MB

Helmuth Lampeitl



Interessanter Größenvergleich zwischen der "dicken" ZB 5 (Reihe Uh) und der "schlanken" 298.25 (U 25). Aufgenommen bei einem kurzen Halt in der Haltestelle Ried im Zillertal bei der Probefahrt der U 25 mit Zug 8812 am 22. Juli 1993 (Foto: Helmuth Lampeitl).

Vereinsgeschichte, 8. Fortsetzung

Ab dem Heft "MUSEUMSBAHN-Aktuell Nr. 7" vom Mai 1993, sind unsere Leser, Mitglieder und Freunde über die abwechslungsreiche Geschichte des "Wälderbahnvereines" voll im Bilde. Anhand der Aufarbeitung von einzelnen Vereinsjahren - und ergänzt durch bisher nur Wenigen bekannte Fotos, ergibt sich für Sie die gute Gelegenheit, wichtige Ereignisse aus der Zeit der Bahneinstellung bis zum jeweils aktuellen Teil des Vereinslebens mitzuverfolgen. An Berichtstoff mangelt es sicher nicht, sodaß dem Teil 7 mit seinem Abschluß im Dezember 1990, nun in Heft Nr. 14 wieder interessante Ereignisse aus dem Jahr 1991 folgen. Wir hoffen, Ihnen liebe Leser der Vereinsinformation, auf diese Weise manch wissenswertes - den Statistikern unter Ihnen - auch Daten für Ihre Aufzeichnungen zu liefern.

9. Jänner 1991: Ob nun das vierte Angebot einer Ersatz-Dampflok für "unsere" in Eichgraben bei Wien abgestellte Dampflok U 25 seitens der dortigen Gemeindeväter auf mehr Gegenliebe stoßen wird als ihre drei Vorgängerinnen? Jedenfalls ist das Einverständnis der ÖBB eingetroffen, nach dem sie uns die schrottreife Dampflok 598.01 in Treibach-Althofen - Kärnten - als gleichwertigen Ersatz zur Verfügung stellen würde.

22. Jänner 1991: Der Herr Generaldirektor der ÖBB, Dr. Heinrich Übleis, teilt uns mit, daß die für unseren Museumsbahnbetrieb lebenswichtige Lokremise und das umgebende 3000m² große Grundstück beim Bahnhof Bezau trotz gutem Preisangebot nicht an den Verein, sondern an die Regionalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald verkauft wurde.

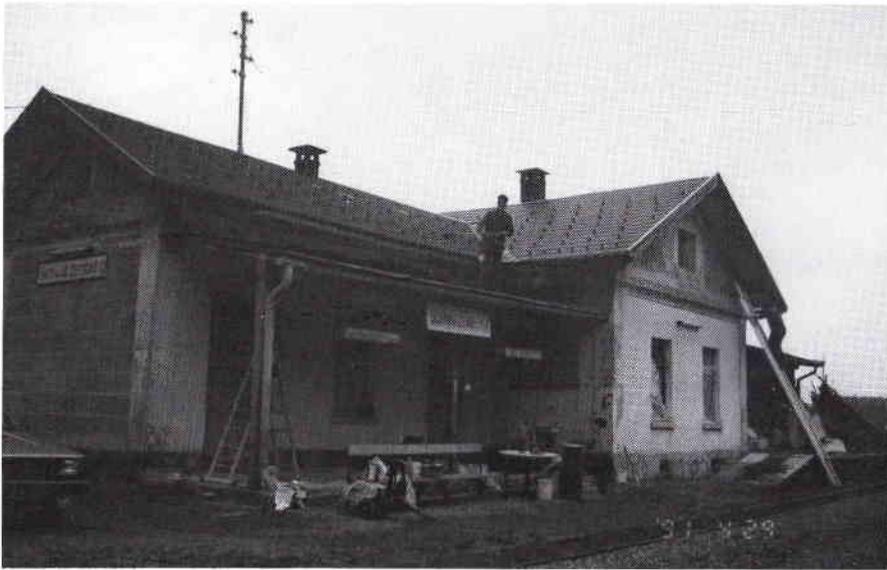
16. Februar 1991: 5. Jahreshauptversammlung im Gasthaus "Löwen" in Andelsbuch. Der Obmann, Erich Schäffler, kann von erfreulichen Erfolgen berichten. Die Saison 1990 hat mit 32.600 Fahrgästen nach 1989 die Marke von 30.000 schon zum zweitenmal überschritten. Der Arbeitsaufwand und die finanziellen Anforderungen halten allerdings "ständig" mit. Von den Anwesenden wird auch noch die Reduzierung des jährlich fälligen Mitgliedsbeitrages von S 500,-- auf S 300,-- "bewilligt".

9. März 1991: Die Grebenbachbrücke I ist sanierungsbedürftig und wird eingerüstet. Auch an den unzugänglichsten Stellen tauchen Rostflecken auf und werden trotz winterlicher Arbeitsbedingungen fachmännisch entrostet und grundiert.

28. März 1991: Die Fundamente und Stützen für das zweigleisige Flugdach bei der ehemaligen Gleiswaage im Bahnhof Bezau werden betoniert.

6. April 1991: Bisher immer noch als "Öchslelok" betitelt, absolviert die Diesellok D 2 ihre erste Probefahrt mit kompletter Wagengarnitur bis Bersbuch und zurück.

13. April 1991: Um die Mittagszeit wird das neu verlegte Gleis zur Baustelle und unter dem Flugdach fertig. Damit kann die erste Lieferung mit dem zugeschnittenen Holz für den Dachstuhl herangebracht werden. So etwa um 21.00 Uhr wird dann nach gutem alten Brauch von der beteiligten "Arbeitsgemeinschaft, Deutschland - Bregenzerwald" ein eiligst geschmückter Firstbaum auf den errichteten Dachstuhl gesetzt. Die Firstfeier war jedenfalls, dem erfreulichen Anlaß entsprechend, nicht "ohne".



Sanierungsbedürftiger Bahnhof Schwarzenberg (Foto: Erich Schäffler)

29. April 1991: Erster Tag der Arbeitswoche Nr. 2. Die eingetroffene Mannschaft wird in zwei Gruppen aufgeteilt. Einerseits warten die Fahrzeuge in Bezau auf ihre Renovierung und andererseits aber auch die Fassade des Bahnhofs Schwarzenberg.

19. Mai 1991: Stimmungsvolle Saisonöffnung 1991 mit der Dampflok "Nicki S." mit dem Platzkonzert einer Blasmusikkapelle, der Oldtimerschau und einer Gartenbahn.

8. Juni 1991: Das 3. Bahnfest mit Taufe der "Öchslelok". Frau Margreth Bischofberger aus Mellau ist Patin für die Diesellokomotive D 2 und enthüllt vor großem Publikum das Namensschild "Margreth".

26. Juni 1991: Nun ist die endgültige Entscheidung über die Ersatzdampflokomotive für unsere U 25 gefallen. Zwei Vereinsvertreter haben mit Unterstützung durch befreundete Eisenbahnexperten in Wien verhandelt und konnten damit die äußerliche Sanierung der in Wahrheit schrottreifen Dampflok 598.01 in Treibach-Althofen in Auftrag geben.

11. Juli 1991: Die Diesellok "Margreth" macht große Sorgen. Das teure Getriebe ist schadhaft und wird von einem Fachmann aus Heidenheim inspiziert. Der Ausbau und die Reparatur im Herstellerwerk ist nicht mehr zu umgehen.

10. August 1991: Die große Stützmauer beim Sporenegg ist eingerüstet und schon werden die ersten Laufmeter an Mauerfugen gereinigt und mit Mörtel verfugt. Den Kostenvoranschlägen der Baufirmen ist zu entnehmen, daß die Sanierung der Mauer wohl nur in Eigenregie machbar ist. Auch der vierte Stubaiwagen ist nun von 1000 mm auf 760 mm umgespurt und soweit fertig, daß die Malerarbeiten beginnen können.

20. August 1991: Scheinbar ist der Parkplatz am Bahnhof Bezau nicht nur der Museumsbahn allein vorbehalten. Immer wieder treten Probleme mit den parkenden Post- und Bahnbussen auf. Mit der Regio-Bregenzerwald wird ein tragbarer Kompromiß ausgehandelt.

26. Oktober 1991: Langsam hat sich nun auch der "Abschluß-Arbeitstag" eingebürgert und wirkt offenbar noch recht gut

auf die Einsatzfreude der aktiven Mitglieder. 2 Kolleginnen und nicht weniger als 17 Kollegen sind eingetroffen um die jährlich vorgeschriebene Streckenräumung zu erledigen und die Lokomotiven über den Winter zu versorgen. Üblicherweise sind auch schon die ersten Saisonergebnisse bekannt und "versüßen" das anschließende und ehrlich verdiente Abschlußessen.

28. Oktober 1991: Der Vereinsvorstand muß anlässlich seiner Sitzung die Straßenblockade durch Anrainer der Bundesstraße 200 in Bersbuch zur Kenntnis nehmen. Deren Absicht war es unter anderem, die Museumsbahn zwischen dem Bahnhof Schwarzenberg und der Haltestelle Bersbuch möglichst bald einzustellen um endlich den lang umkämpften Straßenbau in die Tat umsetzen zu können. Trotz dieser nicht gerade guten Vorzeichen richtet man den Blick in die Zukunft und kommt zum Beschluß, dem Mangel an Original-Personenwaggonen nun endgültig durch Neubauten abzuwehren. Zudem noch, da bereits der Kaufpreis für die Dampflok U 25 von den ÖBB bekannt ist und inzwischen sogar schon die Entrostungsarbeiten in der erwähnten Ersatz-Dampflok 598.01 durch eine Sandstrahlfirma am Bahnhof Treibach-Althofen durchgeführt wurden.

1. Dezember 1991: Die Saisonabrechnung ist nun auf Punkt und Komma genau erstellt und ergibt eine Fahrgastzunahme gegenüber 1990 von + 18 % auf 38.700. Zur Überraschung aller scheint auf, daß gerade die 7 Wochentagstermine am stärksten zum Fahrgastzuwachs beigetragen haben.

12. Dezember 1991: Echtes "Weihnachtswetter" mit starkem Regen auf die 30 cm hohe Schneedecke, verursacht schon nach einigen Stunden schwere Schäden an der Bahntrasse im Bereich des Bahndammes bei der Haltestelle Reuthe. Die Behebung muß einer entsprechend eingerichteten Firma anvertraut werden.



Eine der drei Unterspülungen innerhalb von 200 Metern, 12.12.1991
(Foto: Rolf Küppers)

Die Fortsetzung Nr. 9 mit Ereignissen aus dem Jahr 1992 folgt im Mai 1997

Jakob Bobleter

Arbeitswoche Nr. 8

Die Arbeitswoche Nr. 8 kommt bestimmt und zwar vom Montag, den **28. April bis Samstag, den 3. Mai 1997**. Wir sind uns sicher, im April zumindest alle Kollegen von 1996 wieder zu sehen, schon deshalb, weil die Köchin versprochen hat, außer einer abendlichen "Käsknöpflerpartie" unter dem Bahnhofsvordach noch mehrere Abende mit "Variationen" der heimischen Küche zu gestalten.

Der Termin ist nun bekannt, jetzt ist nur noch der Personalchef zuständig, daß der hoffentlich vorgemerkte Urlaub auch eingehalten wird. Bitte meldet Euch wieder recht zahlreich an.

Bis dahin grüßt,

Jakob Bobleter

Turbulenzen auf den Waldviertler Schmalspurbahnen

Am frühen Morgen des 25. Oktober 1996, traf sich eine kleine Gruppe von Eisenbahnfreunden am Bahnhof von Gmünd NÖ im Waldviertel. Für diesen Tag war eine Nostalgiebespannung des Güterzuges nach Litschau bestellt worden, bei der beide in Gmünd stationierten Maschinen der Reihe 2091 eingesetzt werden sollten. Doch es kam einiges anders als erwartet: Beim morgendlichen Güterzug nach Groß Gerungs ereignete sich zwischen der Haltestelle Bruderndorf und dem Bahnhof Langschlag eine gewaltige Entgleisung. Der 187 t schwere Güterzug war an diesem Tag wegen Überlast ausnahmsweise mit beiden in Gmünd stationierten Lokomotiven der Reihe 2095 (2095.012 und 014) bespannt. Als Fracht führte der Zug vier aufgeschemelte zweiachsige Schotterwagen sowie den schmalspurigen Verschubbegleitwagen mit. Aufgrund eines technischen Defektes entgleisten in km 34,9 kurz vor Erreichen des Bahnhofes Langschlag die letzten drei Rollwagen. Die normalspurigen vollbeladenen Güterwagen stürzten um und kamen erst am Fuße des mehrere Meter hohen Bahndammes zu liegen. Zwei der drei verunglückten Rollwagen blieben auf der Dammkrone stehen. Auch der Oberbau wurde an der Unfallstelle stark in Mitleidenschaft gezogen. Der vordere Zugteil, bestehend aus den Triebfahrzeugen 2095.014 und 2095.012, dem Zugbegleitwagen sowie einem aufgeschemelten Güterwagen, blieb unversehrt und konnte die Fahrt bis Langschlag fortsetzen. Dort wartete auch der Regionalzug 2170 (Groß Gerungs - Gmünd NÖ, 5090.005), der durch die Entgleisung seine Fahrt nicht mehr fortsetzen konnte und wie auch die beiden 2095er eingesperrt wurde. Als einsatzfähige Ersatzlokomotiven standen in Gmünd nur mehr die beiden Oldtimer 2091.002 und 2091.007 zur Verfügung. Dampflokomotiven waren an diesem Tag keine angeheizt. Der zweite Triebwagen, der 5090.004, war untauglich und trat noch am selben Tag seine Reise in die Hauptwerkstätte St. Pölten an. Da die 2091.002 zur Führung des Hilfszuges herangezogen wurde und der Güterzug nach Litschau noch bespannt werden

sollte, mußte am 25. Oktober 1996 ein Schienenersatzverkehr mit Autobussen auf der gesamten Strecke eingeführt werden. Über das Wochenende ruhten die Aufräumarbeiten, sodaß erst am Montag den 28. Oktober 1996 mit einer Streckenöffnung zu rechnen war. Von Samstag den 26. Oktober bis Montag 28. Oktober 1996 waren daher "Nostalgie Tage" vorprogrammiert. Neben der 399.02, die die planmäßigen Dampf-Bummelzüge führte, standen abwechselnd die 2091.002 und die 2091.007 im Regionalzugeinsatz. Nur zwischen Steinbach-Groß Pertholz und Groß Gerungs wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Am Montag mußte die Dampflokomotive 399.02 sogar zur Bespannung der beiden Güterzüge 71441 und 71445 von Gmünd nach Steinbach-Groß Pertholz eingeteilt werden. Dort angekommen, wartete sie mit fünf Schotterwagen, die an der Unfallstelle benötigt wurden auf die Streckeneröffnung. Im Regionalzugeinsatz waren zwischen Gmünd und Steinbach-Groß Pertholz beide 2091er zu beobachten. Erst am Montag Mittag waren die Arbeiten an der Unfallstelle soweit fortgeschritten, daß der Triebwagen 5090.005 als erstes Fahrzeug passieren konnte. Der Triebwagen wurde umgehend in den Umlaufplan eingebunden und löste in Steinbach-Groß Pertholz die 2091.007 (Regionalzug 2173/2182) ab. Noch am selben Tag fuhr dann der Regionalzug 2181 als erster Reisezug wieder bis Groß Gerungs. Die Bergung der Normalspurfahrzeuge dürfte noch einige Zeit in Anspruch genommen haben.

Helmuth Lampeitl

MITGLIEDSBEITRAG *** MITGLIEDSBEITRAG

Für die neu dem Verein beitretenden, aktiven Mitglieder beträgt der Mitgliedsbeitrag wie bisher ÖS 300.- Nach dem ersten aktiven Einsatzjahr wird er jedoch nicht mehr eingehoben.

Unsere Beitragssätze:

Aktives und unterstützendes Mitglied:

ÖS 300,-- DM 45,-- SFR 40,--

Schüler und Lehrlinge: ÖS 100,-- DM 15,-- SFR 13,40

Sparkasse Egg, BLZ 20603, Kto.-Nr. 2000/040226

Sparkasse Lindau, BLZ 73550000, Kto.-Nr. 83899

St. Gallische Kantonalbank, BLZ 78123, Kto.-Nr. 90/2022/3



Die erwähnte Nostalgiebespannung des Güterzuges: 2091.007 und 2091.002 auf der Rückfahrt von Litschau nach Gmünd nächst Gopprechts, 25. Oktober 1996. (Foto: Helmuth Lampeitl)



Während die 399.02 mit ihrem Güterzug im Bahnhof Steinbach-Groß Pertholz auf die Freigabe der Strecke wartet, setzt die 2091.002 für die Rückleistung eines Regionalzuges nach Gmünd um; 28. Oktober 1996. (Foto: Helmuth Lampeitl)

Das Schmalspurnetz von Târgu Mures in Rumänien,

Teil 2

In dieser Ausgabe sollen die Strecken von Târgu Mures nach Lechinta sowie deren Abzweigstrecke von Band nach Mihesu de Câmpie beschrieben werden. Allein der Fahrplan dieser Bahnen besticht durch seine Einfachheit. Es wird nämlich - bereits seit Jahrzehnten - im 24-Stunden Takt gefahren, das heißt, es verkehrt täglich lediglich ein Zugpaar. Wobei die Abfahrtszeiten des einzigen Zuges in den Endbahnhöfen zusätzlich nach Abenteuer klingen: In Lechinta verläßt dieser Zug den Bahnhof um 3.00 Uhr (morgens), in Mihesu de Câmpie wird um 3.25 Uhr abgefahren. Die Abfahrten von Târgu Mures sind etwas besser; 13.45 Uhr nach Lechinta bzw. 15.10 Uhr nach Mihesu de Câmpie. Nachdem diese beiden Endstationen allerdings an der Normalspurlinie Ludus - Magherus Sieu liegen, ist die Rückkehr nach Târgu Mures über diese Strecke noch am gleichen Tag möglich.

Die Strecken von Târgu Mures nach Iuda (km 73,9 an der Strecke nach Lechinta) und die Strecke Band - Mihesu de Câmpie wurden am 31. Jänner 1915 eröffnet. Die 16 km lange Verlängerung Iuda - Lechinta wurde erst am 15. Dezember 1941 in Betrieb genommen.

Die Strecke zweigt im Bahnhof Târgu Mures Süd ab und kreuzt unmittelbar darauf die Gleise der Normalspurbahn niveaugleich. Das Passieren dieser Kreuzung erfolgt in Schrittgeschwindigkeit und unter dauernder Beobachtung der Waggons durch den Lokführer. Wenige hundert Meter nach dieser Übersetzung führt eine stattliche Brücke über den Fluß Mures. Ab dem Bahnhof Berghia beginnt die Bahn anzusteigen und fährt über groß angelegte Schleifen über die Hügel Siebenbürgens. In der kleinen Haltestelle Dealul Band hat die Bahn den höchsten Punkt der Strecke erreicht und beginnt wieder zu fallen. Recht gemütlich ist bei dieser Bergfahrt die Geschwindigkeit: Für die sieben Kilometer von Berghia nach Dealul Band werden 25 Minuten Fahrzeit benötigt. So stellt es kein Problem dar, daß die Reisenden aufgrund der Überbesetzung des Zuges teilweise nur auf den Trittbrettern Platz finden.

Im Bahnhof Band hat die Strecke den Abzweigungsbahnhof erreicht. Obwohl dieser Bahnhof nur durch vier Züge pro Tag frequentiert wird, weist er zwei durch Wärter besetzte Stellwerke auf und ist durch Ein- und Ausfahrtsignale gesichert.

Die Abzweigstrecke nach Mihesu de Câmpie ist lediglich 27 Kilometer lang. Sie führt zuerst noch über eine weitere Hügelkette um dann bei der Haltestelle Valenii Noi eine urtümliche Teich- und Moorlandschaft zu erreichen, die sie bis zur Endstation nicht mehr verläßt.

Die Strecke nach Lechinta, Streckenlänge von Târgu Mures 96 Kilometer, führt hauptsächlich durch das typische siebenbürgische Hügelland. Auch bei dieser Strecke sind noch einige Steigungen zu überwinden. Der beeindruckendste Abschnitt des gesamten Bahnnetzes ist jedoch der erste Abschnitt von Târgu Mures Sud nach Band.

Leider bieten die interessanten Schmalspurbahnen keine große Typenvielfalt. Für Sonderfahrten wird die Dampflokomotive 764-053 (Fabriknummer Chrzanów/Polen 1994; Baujahr 1948), typengleich zur polnischen Reihe Px 48 in Betrieb gehalten.

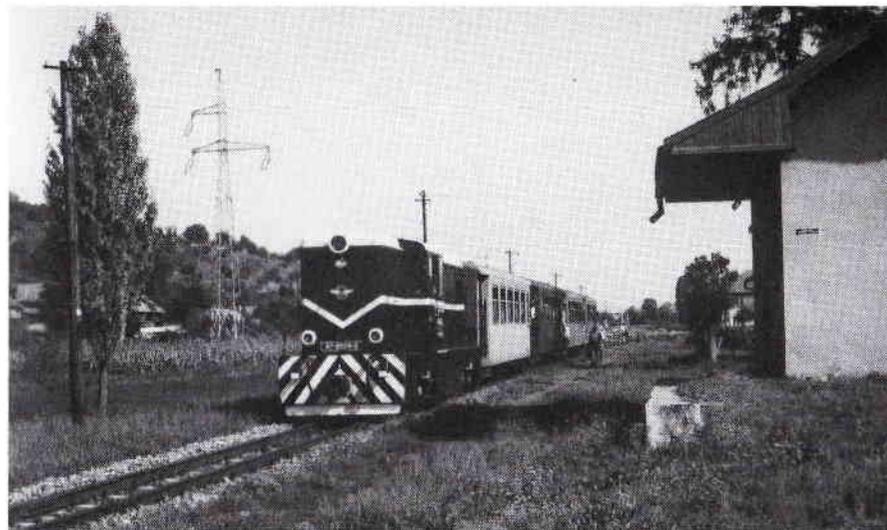
Der gesamte Planverkehr wird mit den Diesellokomotiven der Baureihe 87 abgewickelt. Diese Baureihe wurde ab 1966 im Werk "23. August" in Bukarest produziert und wurden auch nach Polen und Ungarn exportiert.

Diese dieselhydraulischen Lokomotiven werden über ein von der Fa. Voith lizenziertes Strömungsgetriebe mit zwei hydraulischen Kreisläufen angetrieben. Als Motor wurde ebenfalls ein Lizenzprodukt - diesmal ein Sechszylinder Viertaktmotor der Fa. Maybach - eingebaut. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt je nach Bauart 35 bzw. 40 km/h, die Dienstmasse liegt bei 28 Tonnen bei einer Gesamtlänge von 10.200 mm. Der kleinste befahrbare Krümmungshalbmesser ist mit 50 Meter festgelegt. Diese Baureihe wickelt in Rumänien den Gesamtverkehr auf den Schmalspurbahnen der SNCF ab.

Literatur:

Keith Chester; East European Narrow Gauge; GB-Clevedon und V. Köckeritz; Die neue schmalspurige Diesellokomotive der C.F.R. in Eisenbahn 11/1969.

Markus Rabanser



Der 87-0029 steht hier im Bahnhof Berghia der Anstieg mit ihrem Mixt 4903 (Târgu Mures - Mihesu de Câmpie) nach Dealul Band noch bevor; 2. September 1994 (Foto: Markus Rabanser)



87-0012 fährt mit dem Mixt 4901 (Târgu Mures - Lechinta) in den Bahnhof Râciu ein; 15. Juli 1995 (Foto: Markus Rabanser)



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

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

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

Anschrift der Redaktion:
Jakob Bobleter
Unterstein 39, A-6941 Langenegg
Markus Rabanser
Richard Sannwaldplatz 8, A-6912 Hörbranz

Satz: Hubert Bobleter

Druck: Wälderdruck A-6863 Egg

Erscheinungsort Langenegg
Verlagspostamt A-6941 Langenegg