

Museumsbahn

AKTUELL

MITTEILUNGSBLATT des Vereins BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN

HEFT Nr. 16 Dezember 1997
Preis: ÖS 30,- / DM 4,50 / SFR 4,00

FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS

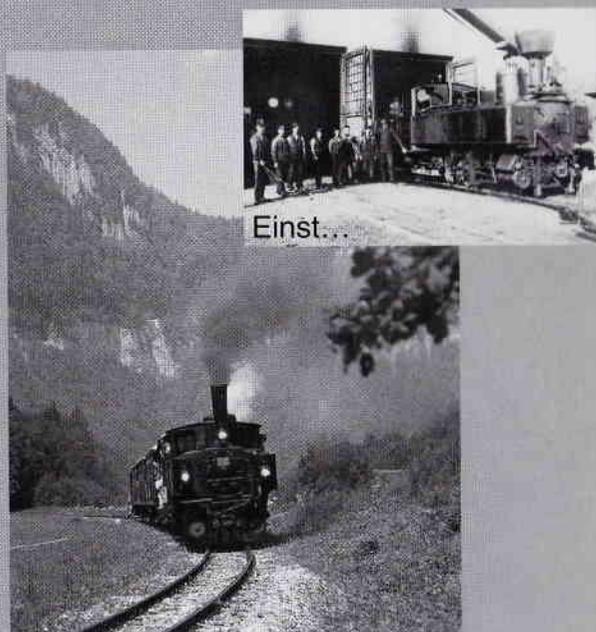


Dampflok U 25 vor Bezau am 25.10.1997 (Foto: Helmuth Lampeitl)

Aus dem Inhalt: Brief der Redaktion - Seite des Obmanns -
Vereinschronik - Der Postwagen F3hwo - 8. Arbeitswoche -
Nikolauszüge - Vereinsgeschichte - Aus dem Vereinsalbum -
Bericht des Betriebsleiters - 100 Jahre Jindrichuv Hradec
- Nova Bystrice in Tschechien - Schmalspurbahn der VIW AG,
Tschagguns - Bestandsaufnahme Przeworsk - Dynów

Markus Rabanser
Robert Köfler

95 Jahre Bregenzerwaldbahn



Einst...

...und heute

Weihnachtsaktion für Vereinsmitglieder:

Buch und Porto um ÖS 210,- bzw. DM 30,- SFR 26,-
Bestellungen an: Verein BWB, A- 6941 Langenegg 39, Tel. 05513
/ 6192 oder Fax 6192 - 4

Wir freuen uns auf Ihr reges Interesse!

Brief der Redaktion

Geschätzte Freunde der Wälderbahn, liebe Kolleginnen und Kollegen!

Mittlerweile hat sich auch die 13. Betriebssaison unserer Museumsbahn dem Ende zugeneigt, lediglich der Silvesterzug steht noch auf dem Programm.

Mit 111 Sonderzügen gab es in der abgelaufenen Periode einen neuen Rekord, die Frequenz der Planzüge ging jedoch zurück, was sicherlich auch auf das schlechte Wetter zu Beginn dieses Sommers zurückzuführen ist. Alles in allem haben wir mit rund 40.000 Fahrgästen wieder eine gute Saison hinter uns, vor allem - und das ist das Wichtigste überhaupt - war kein einziger Unfall zu verzeichnen.

Um die Attraktivität der Planzüge an den Wochenenden zu erhöhen, werden für das nächste Jahr einige Aktionen geplant, mehr darüber dann in der nächsten Ausgabe unserer Vereinszeitschrift.

Über die umfangreichen Aktivitäten unseres Vereines - neben der Abwicklung des Zugbetriebes - dürfen wir Sie in diesem Heft wieder informieren. Viel Spaß beim Durchblättern.

Für das Redaktionsteam
Markus Rabanser

Das Buch über 95 Jahre Bregenzerwaldbahn, einst und heute.

In dieser 98 Seiten umfassenden Dokumentation der Vereinsmitglieder Mag. Markus Rabanser und Robert Köfler wird ein kurzer Rückblick über die Entwicklung der Bregenzerwaldbahn und deren Fahrzeuge von 1902 bis 1985 gegeben. Es folgt eine detaillierte Beschreibung der Museumsbahn, von den Schwierigkeiten zu Beginn der Vereinsaktivitäten bis heute wo das Wälderbähnle mit mehr als 40.000 Fahrgästen pro Jahr die erfolgreichste Museumsbahn Österreichs darstellt. Über 60 s/w und 33 Farbfotos veranschaulichen das Geschriebene. Der Textteil enthält auch eine Beschreibung des Streckenzustandes im Jahre 1987.

Das im Format 19x23 cm erschienene Buch kostet im Handel ÖS 240,- und kommt ausnahmslos den Zielen des Vereines zugute.

Geschätzte Mitglieder und Freunde, liebe aktive Kolleginnen und Kollegen!

Was sich an diesem Saisonende von dem vergangenen unterscheidet ist wohl in erster Linie der vermehrte Einsatz, um die letztjährigen Fahrgastzahlen annähernd zu halten. Das bedeutet aber für jeden einzelnen Aktiven eine enorme Belastung und ist in seinem Pflichtbewußtsein doch für jeden selbstverständlich. Die Verbesserungen an den Fahrzeugen und an der Strecke wie auch im gesamten Fahrbetrieb zeigen immer wieder den Weitblick der aktiven Kolleginnen und Kollegen auf, wenn sie sich mit viel Ehrgeiz weiterhin als die erfolgreichste Museumsbahn Österreichs behaupten.

Einen besonders erfreulichen Nachweis für unseren gut funktionierenden Verein stellt in diesem Jahr der Beitritt von gleich 6 aktiven und 42 unterstützenden Mitgliedern dar.

295 Zugpaare von Bezaun nach Bersbuch und zurück sind bewältigt worden wofür ich allen Beteiligten recht herzlich danken möchte. Danken möchte ich aber auch allen, die durch ihre Mitgliedschaft, ihre Arbeit sowie ihre wohlmeinenden Worte an richtiger Stelle den Verein unterstützen.

Für die aktiven Mitglieder gibt es kein Saisonende. Über die Wintermonate werden wieder wie üblich, Revisionsarbeiten durchgeführt und Vorbereitungen für den nächsten Sommer getroffen. Wir hoffen sehr, auch im neuen Vereinsjahr mit Ihrer Unterstützung rechnen zu dürfen und versichern, daß wir in unseren Aktivitäten nicht nachgeben werden.

In diesem Sinne mein Aufruf!

Dieser Ausgabe von Museumsbahn - Aktuell liegt ein Zahlschein zur Überweisung Ihres Mitgliedsbeitrages für 1998 bei. Ich bitte Sie, diesen zu beachten und danke im Voraus für Ihre Unterstützung.

Ihr Vereinsobmann, Hans Meusburger

Vereinschronik, aktuelles aus dem Vereinsleben.

Einer "alten" Tradition folgend, war es am 25. Oktober 1997 wieder an der Zeit, die aktiven Vereinsmitglieder an den allgemeinen Arbeitstag in Bezaun zu erinnern. Zum anschließenden "Saisonabschlusessen" waren dann auch all jene guten Geister des Bahnbetriebes eingeladen ohne die es eben nicht funktionieren würde. Der nun einmal fest eingeprägte Termin aus "besseren" Zeiten wird dem wörtlichen Sinn von Abschluß: Wie etwa Bilanz ziehen, in Ruhe neue Pläne schmieden usw., eher nicht mehr gerecht. Ein Abschluß ist erst dann sinnvoll, wenn die letztmögliche Aktivität des Jahres, der Silvesterzug, am 31. Dezember gegen 18.00 Uhr wieder in Bezaun angekommen ist. Lediglich der Vereinschroniker erlaubt sich noch die Freiheit und richtet seine Bilanz stur nach dem Erscheinungstermin von "Museumsbahn Aktuell" im Mai und im Dezember.

Schlüsselübergabe der neuen Sanitäreinrichtung am 20. Juni 1997



Im Bild v. li.: Regio-Obmann Hans Peter Metzler, LR Ing. Erich Schwärzler, Vereinsobmann Komm. Rat Hans Meusburger, Bgm. Anton Wirth aus Andelsbuch, Planer der Anlage, Bgm. La. Abg. Dipl. Ing. Helmut Batlogg. (Foto: Peter Strauß).

Falls es dieses oder eines der anderen "Sonderprojekte" im Vereinsjahr 1997 geschafft hätten, die Kollegen der Werkstätte und Strecke von ihren üblichen Aufgaben abzulenken, so wäre das nur allzu verständlich. Zu ihrer Ehrenrettung darf aber genau vom Gegenteil berichtet werden.



Foto: Vereinsarchiv BWB

Allein der seit Jahren immer Anfang Sommer durchgeführte Austausch von durchschnittlich 200 Schwellen erfordert von der Verladung am Lagerplatz und Zustellung zur Baustelle bis zum einsammeln der Altschwellen stets viele Bauzugfahrten und im wahrsten Sinne des Wortes auch mehrere "tatkräftige" Helfer.

Seit dem Einsatz der "wuchtigen" Diesellok 2091.08, sind die bisher noch in ausreichendem Abstand an der Strecke stehenden Bäume und Sträucher zum Ärgernis und Sicherheitsrisiko geworden. Dem ist die beteiligte Streckenmannschaft im Laufe von 4 Arbeitstagen auf mehr als 2.500 Meter Länge zu Leibe gerückt. Eine andere Gruppe machte sich an verwachsenen Bahngräben nützlich und räumte sie aus. Zur Erleichterung der zukünftigen "Pflege" wurden bereits die ersten Betonrinnen verlegt.

Diesellokomotive 2091.08

Obwohl die Diesellok im Fahrplan von 1997 fix verankert war und sogar 90 % der Sonderzüge geführt hat, verbrachte sie doch so viele Stunden in der Obhut der Werkstätte wie keine der anderen Loks. Immerhin muß ein guter Terminplan und der eiserne Wille unseres Peter Voraussetzung gewesen sein, daß die altersbedingt erwarteten Reparaturen und noch so manche überraschend aufgetauchten "Leiden" behoben werden konnten.

Wertvolle Lagerräume

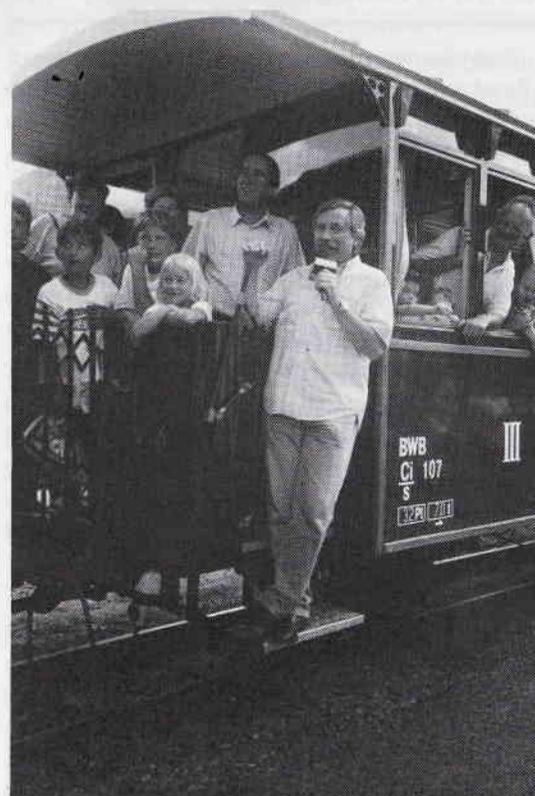
Seit Oktober 1996 kann der Verein das ehemalige Gütermagazin vom Bahnhof Schwarzenberg nützen und verwendet es als Geräteschuppen für die Maschinen und Werkzeuge der Streckenerhaltung. Auch wenn es derzeit noch fallweise die Aufgabe als "Wirtsstube" erfüllt, ist sein Platzangebot für den Verein unersetzlich. Sicher aber das doppelte Ausmaß an Fläche umfaßt das seit Oktober 1997 freie Gütermagazin am Bahnhof Bezau. Wie aber die Erfahrung immer wieder lehrt, ist kein Raum zu groß um nicht irgendwann überfüllt zu werden. Die Menge von drei mit Brennholz beladenen Niederbordwagen und des inzwischen abgebrochenen Waaghäuschens ist auf das passende Maß der Heizöfen im Bahnhof Bezau zerkleinert worden und beansprucht schon einen guten Teil der Magazinfläche.

Ein feierlicher Sommer 1997

Am 12. Juni wurde unserem Vereinsobmann und Innungsmeister der Karosseriebauer und Wagner, Hans Meusburger, vom Präsidenten der Vorarlberger Wirtschaftskammer im Rahmen einer Feierstunde der vom Bundespräsidenten Dr. Klestil verliehene Berufstitel - **Kommerzialrat** - überreicht. Neben seiner Familie samt den Enkeln konnte er eine große Gratulantschar aus Politik, Wirtschaft und seinem Freundeskreis im Gasthof Gams begrüßen. Unter der Anführung vom Ehrenobmann, Erich Schäffler, haben sich auch Mitglieder seines "liebsten" Vereines den Gratulanten gerne angeschlossen und danken nocheinmal für die großzügige Einladung. Schon Tage darauf, am 20. Juni, präsentierten

sechs Schülerinnen der Handelsschule Bezau ihr gut aufbereitetes Projekt zum Thema: "Bregenzerwälder Museumsbahn - mit Volldampf ins nächste Jahrtausend". Zu den aufmerksamen Zuhörern und Zusehern im Gasthof Ritter in Bersbuch zählte der Direktor ihrer Schule, Dr. Gebhard Hubalek und die zahlreichen Gäste der kurz zuvor stattgefundenen Schlüsselübergabe der neuen Sanitäreanlage. Seit her hat sich der Bahnhof Schwarzenberg nun endgültig zum Festplatz für Feiern aller Art empfohlen. Nur wenige Wochen später ging es im früheren Gütermagazin hoch her. Unter strenger Geheimhaltung und "Ausschluß" des Betroffenen wurde das inzwischen eingerichtete Oberbaumagazin ausgeräumt und in eine zünftige Wirtsstube verwandelt. Zu feiern gab es den 65. Geburtstag unseres Vereinsobmannes mit dem daraus resultierenden "langen" Aufenthalt für den mit den Gästen aus Bezau eingetroffenen Sonderzug. Auch für zwei der vier Abendfahrten im August hat der Verein erstmals in Schwarzenberg die Bewirtung übernommen und durch die eingespielte Truppe in gewohnter Weise gut gemeistert. Noch ein erfreulicher Anlaß zum Feiern war der 20. September mit der Präsentation des neuen Buches: "95 Jahre Bregenzerwaldbahn - einst und heute" von den Vereinsmitgliedern Mag. Markus Rabanser und Robert Köfler. Zahlreiche Freunde der beiden Autoren, Kolleginnen und Kollegen vom Museumsbahnverein und Abordnungen von Eisenbahnvereinen konnten begrüßt werden.

Ausnahmsweise nichts mit dem Bahnhof Schwarzenberg zu tun hatte der Fernsehnachmittag vom 28. Juli. Schon gegen Mittag hat sich der Bahnhofplatz in Bezau in einen Bauernmarkt verwandelt und mehrere LKW und PKWs mit wohlbekannter Beschriftung und Autokennzeichen von Wien kündigten eine "heiße" Sache an. Nach einem Vorprogramm trat der ORF Starmoderator Peter Rapp in Aktion und führte auf seine typische Art durch drei Live-Einstiege mit dem Wälderbähnle und dem Marktpublikum für das tägliche Fernsehmagazin "Willkommen Österreich". Auch die Hochkultur hat das Wälderbähnle besucht. Anlässlich der heurigen Festspielproduktion "Porgy and Bess" in Bregenz konnten über 100 Ensemblemitglieder aus Amerika und das Festspielteam begrüßt werden. In Bezau wurden die gut gelaunten



Moderator Peter Rapp bei der Einfahrt des Zuges
in den Bf. Bezau. (Foto: Jakob Bobleter)

Fahrgäste des Dampfsonderzuges ganz "klassisch" mit der Bürgermusik Bezau empfangen und mit einem Ständchen unterhalten. Im Marschschritt ging es dann zum nächsten Programmpunkt im Saal des Gasthofs Gams in Bezau. Am Donnerstag, den 14. August nützte das Zweite Deutsche Fernsehen den fahrplanmäßigen Dampfbetrieb zu Dreharbeiten für das "Sonntagskonzert". Auf das herrliche Wetter und die großen Bemühungen des Filmteams bezogen, mußten es ganz tolle Aufnahmen geworden sein. Der Sendetermin wurde uns mit 26. April 1998 angegeben.

Jakob Bobleter

Der Postwagen F3hwo 8500

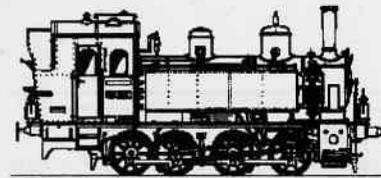
Im Jahre 1932 baute die Grazer Waggon Fabrik diesen Wagen als Pw3h 6300, er war zu dieser Zeit schon mit einer Blechverkleidung versehen aber nicht von innen verschließbar. Der Waggon war von 1932 bis 1965 auf der Mariazellerbahn stationiert und wurde aus folgendem Grund umgebaut und anschließend nach Bregenz stationiert:

Am 11. September 1965 fand im Rickenbachtunnel bei km 9,15 ein Überfall auf den beim Personenzug 7310 mitgeführten Postwagen statt. Der Postbeamte wurde dabei schwer verletzt. Nach diesem Ereignis sah sich die Post- und Telegrafverwaltung gezwungen, einen anderen Wagen zu beschaffen. 1966 konnte der frisch umgebaute Wagen - der ab diesem Zeitpunkt nun als F3hwo 8500 bezeichnet wurde - in Bregenz abgeladen werden. Zum Fahrplanwechsel im Mai 1970 stellte die Post die Postbeförderung auf der Bregenzerwaldbahn ein und so gelangte der Wagen wieder auf die Mariazellerbahn. Dort wurde er am 22. August 1992 bei einer Zugsentgleisung (km 7,6) schwer beschädigt. Ein Lokführer hatte die Höchstgeschwindigkeit eines Bogens überschritten und die über den Bahndamm stürzenden Rollwagen zogen den Wagen mit. Danach wurde der F3hwo in St. Pölten abgestellt. Unsere Museumsbahn bekam ihn unfallbeschädigt von der Postverwaltung geschenkt. Am 28. Juni 1997 war es dann soweit, der Wagen wurde am Bahnhof Bezau abgeladen. Derzeit sind sechs Mitglieder des Vereins dabei, den Wagen aufzuarbeiten.

Robert Köfler



Der Postwagen kurz vor der Abladung am Bahnhof Bezau
(Foto: Ulrich Neidhart)



EISENBAHNFREUNDE ROTHACHTAL E.V.

Am 3. Mai 1991 wurde der Verein "Eisenbahnfreunde Rothachtal e.V." in Weiler im Allgäu gegründet. Ziel und Zweck des Vereins ist die Erhaltung der Bahnstrecke Weiler - Röthenbach und die Verwirklichung einer Museumsbahn.

Diese Bahnstrecke (5,3 km), 1983 als Lokalbahn in Betrieb genommen, 1929 an den Freistaat Bayern verkauft, wurde am 1. Mai 1991 nach 98 Betriebsjahren von der Deutschen Bundesbahn (DB) stillgelegt, und lief nun Gefahr, rückgebaut zu werden.

Unser Verein wollte dies verhindern, ein Stück Geschichte bewahren und das Interesse an der Eisenbahn wieder wecken.

Zähe, mühsame Verhandlungen mit der DB folgten. Wir erreichten zumindest eins: die Strecke wurde nicht rückgebaut, sie besteht noch, wenn sie auch langsam überwuchert. Unsere Verhandlungen fielen zudem noch in die schwierige Zeit der Umwandlung der DB zur Deutschen Bahn AG, einer Privatfirma. So wurden keine gravierenden Entscheidungen mehr getroffen. Die Bahn spielte Katz und Maus mit uns. Trotz dieser Hindernisse blieben wir am Ball. Die Verwirklichung scheiterte letztendlich an den hohen finanziellen Forderungen der Deutschen Bahn AG.

Ein weiterer Schlag traf uns auch mit der Stilllegung und dem schnellen Rückbau der Strecke Röthenbach - Lindenberg (6,6 km), der fast über Nacht geschah. Für uns wäre die gesamte Strecke Weiler - Röthenbach - Lindenberg mit 11,9 km ideal für einen Museumsbetrieb gewesen. Ein Traum, der sehr schnell ausgeträumt war. Trotzdem halten wir an unserem Vereinsziel "Errichtung einer Museumsbahn" fest.

Zwischenzeitlich haben wir eine 5-Zoll Spur Kindereisenbahn im Bausatz erworben und fahren nun damit bei Schul-, Kinder-, Vereins- und Betriebsfesten. Die Einnahmen werden für die Umsetzung unserer Vereinsziele eingesetzt.

Ein alter Postwaggon der DB wird derzeit in Eigenleistung von Mitgliedern zum Vereinsheim umgebaut. Er steht hinter der Güterhalle am Bahnhof Röthenbach und ist an jedem ersten Freitag im Monat, um 20.00 Uhr, der Treffpunkt für unsere Vereinsmitglieder zum Stammtisch.

Selbstverständlich sind Gäste und Eisenbahnfreunde bei uns immer herzlich willkommen!

Eisenbahnfreunde Rothachtal e.V.
Sitz: Röthenbach / Allgäu
Postfach 21
D-88167 Röthenbach / Allgäu

1. Vorsitzender:
Bert Schädler
Tel.
0049 8384 /1424

2. Vorsitzender:
Hans-Peter Oklicek
Tel.
0049 8383 / 7000

8. Arbeitswoche vom 28. April bis 3. Mai 1996

Noch selten zuvor hat man für eine Arbeitswoche solch umfangreiche Pläne geschmiedet wie für die Woche Nr. 8. Durch den gegen Ende Februar erschallten Ruf: Alle Kraft für den WC Neubau beim Bahnhof Schwarzenberg, sind doch viele Routinearbeiten in Bezau auf "später" verschoben worden. Ohne hier die auch im Vereinsjahr 1997 wieder vorweisbaren Rekorde zu übertreiben, sei die Teilnehmerzahl mit rund 20 Helfern aus Nah- und Fern (Burgenland, Niederösterreich, Tirol, Vorarlberg, aus 5 deutschen Bundesländern und aus der Schweiz) doch dankbar hervorgehoben. Besonders erfreulich ist die beachtlich starke Stammansammlung die auch wesentlich zur kameradschaftlichen Stimmung beizutragen vermag.



Foto: Vereinsarchiv BWB

Die Anzahl der Helfer reichte endlich aus, um auch eine funktionstüchtige Streckenmannschaft zu stellen. Zu erstaunlich früher Stunde verabschiedete sich der Bauzug täglich von Bezau. Mit Unterstützung durch das annehmbar

gute Wetter konnten "fast" alle Vorgaben des Streckenschefs erledigt werden. So wurden über 30 Schwellen gewechselt, in einigen Abschnitten das Gleis gestopft und gerückt, Schotter planiert und viele "Kleinigkeiten" mehr erledigt.



Foto: Heinrich Buchert

Bis zu 6 Kollegen waren an der Dampflok Uh 102 am Werk. Die Lok wurde bis auf das Fahrgestell demontiert. Zu den großen Leistungen der Arbeitswoche zählen zweifellos jene, die dazu führten, daß der Kessel der Dampflok Uh 102 aus Kärnten auf dem Fahrgestell der Uh 03 aus Bezau montiert werden konnte. Dank dem Aufwand mehrerer Arbeitswochen für Entrostungs- und Lackierarbeiten weist in der Zwischenzeit ein ansehnlicher, schwarz lackierter "Rohbau" aus Teilen der Dampfloks Uh 03 und Uh 102 auf die zukünftige Bestimmung als Denkmallok hin. Von einer weiteren Arbeitsgruppe wurde der seit Jahren stiefmütterlich behandelte "Bauwagen" mit Geräten und Werkzeugen zur Streckenerhaltung gründlich saniert und neu gestrichen, alle 4 Stubaiwagen verlangten nach Verbesserungen und einer der vom Bagger arg strapazierten Niederbordwagen erhielt einen neuen Holzboden und neue Bordwände.

Vereinsgeschichte, 11. Fortsetzung

Ab dem Heft "MUSEUMSBAHN-Aktuell Nr. 7" vom Mai 1993, sind unsere Leser, Mitglieder und Freunde über die abwechslungsreiche Geschichte des "Wälderbähnlevereines" 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 Berichtsstoff mangelt es sicher nicht, so daß dem Teil 10 mit seinem Abschluß im Dezember 1993, nun in Heft Nr. 17 wieder interessante Ereignisse aus dem Jahr 1994 - u. a. über die Festlichkeiten zur Taufe der Dampflok U 25 - folgen. Wir hoffen, Ihnen auf diese Weise manch wissenswertes - den Statistikern unter Ihnen - auch Daten für Ihre Aufzeichnungen zu liefern.

21. Jänner 1994: Der Vereinsvorstand hat in seiner ersten Sitzung im neuen Jahr auch folgende Punkte behandelt: Die Dampflok 298.25 wird im Rahmen eines dreitägigen Zeltfestes vom 22. bis 24. Juli 1994 auf den Namen "Bezau" getauft und erhält gleichzeitig ihre ursprüngliche Bezeichnung - U 25. Aus diesem Anlaß werden erstmals 80.000 Prospekte aufgelegt und zugleich auch der weitem bestens bekannte "Markenname" Wälderbähnle eingeführt. Auch daß die ÖBB beabsichtigen, eine ihrer Diesellokomotiven der Baureihe 2091 zu verkaufen, ist bekannt geworden. Der Verein hat aber offenbar andere Sorgen und meldet deshalb (zumindest vorerst) kein Interesse an.

3. Februar 1994: Mit freundlichen Grüßen aus der Schweiz etwas versüßt ist das Schreiben mit dem wohl endgültigen Aus für die jahrelangen Vereinsbemühungen um den Kauf - oder um die leihweise Überlassung - von drei original österreichischen Haubendachwagen. Die drei Wagen hat es über die Waldenburgerbahn in der Schweiz zu der auf unbestimmte Zeit stillgelegten "Öchslebahn" in Ochsenhausen verschlagen.



Zwei der drei Haubendachwagen am Bahnhof Ochsenhausen
(Foto: Peter Stumpf)

26. Februar 1994: Anlässlich der 8. Jahreshauptversammlung wird unter anderem von einem neuen Fahrgast- und Sonderzugrekord berichtet. Im Berichtsjahr 1993 wurden die 151 planmäßigen- und 105 Sonderzüge von 42.300 Fahrgästen frequentiert. Im Laufe des Jahres sind mehrere Vorbilder von historischen Waggonnachbauten im In- und Ausland besichtigt worden. Ab jetzt werden die schon länger gehegten Pläne zum Eigenbau nach vorliegenden Plänen ernsthaft verfolgt.

8. März 1994: In der kurzfristig einberufenen "Krisensitzung" beim Landesstatthalter (Landeshauptmann-Stellvertreter) von Vorarlberg, Herrn Dr. Herbert Sausgruber kann mit Unterstützung der Fremdenverkehrsverbände vom Land und Bregenzerwald der zu Gunsten des altbekannten Radwegprojektes terminlich für Juli 1994 fixierte Abbau der Bahntrasse vom Bahnhof Schwarzenberg bis zur Haltestelle Bersbuch, abgewendet werden.

Vereinsgeschichte, 10. 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 Berichtsstoff mangelt es sicher nicht, sodaß dem Teil 9 mit seinem Abschluß im Dezember 1992, nun in Heft Nr. 16 wieder interessante Ereignisse aus dem Jahr 1993 folgen. Wir hoffen, Ihnen auf diese Weise manch wissenswertes - den Statistikern unter Ihnen - auch Daten für Ihre Aufzeichnungen zu liefern.

27. Februar 1993: 7. Jahreshauptversammlung in Bezau. Der Obmann-Stellvertreter Ernst Kronecker, hat seit dem Rücktritt des Gründungsobmannes Erich Schäffler, im Oktober 1992, seine Funktion vorübergehend übernommen und kann eine große Anzahl an Besuchern und Prominenz aus Politik und Fremdenverkehr begrüßen. Der Verein zählt bereits 322 Mitglieder wovon schon 32 aktiv tätig sind. Neben erfreulichen Berichten über das abgelaufene Vereinsjahr wird ein weiteres Vorstandsmitglied der ersten Stunde, Herr Hans Meusburger aus Bezau einstimmig zum neuen Obmann gewählt. Als Dank und Anerkennung für die großen Verdienste beim Aufbau des Vereines wird der "Altobmann" Erich Schäffler, zum Ehrenobmann ernannt.

13. März 1993: In der Lok-Remise in Bezau werden die über die Wintermonate aufgearbeiteten Ersatzteile der Diesellok "Hilde" montiert.

19. März 1993: Unsere Streckenmannschaft erhält von einer Bahnbaufirma in Deutschland die Zusage über eine großzügige Werkzeugspende.

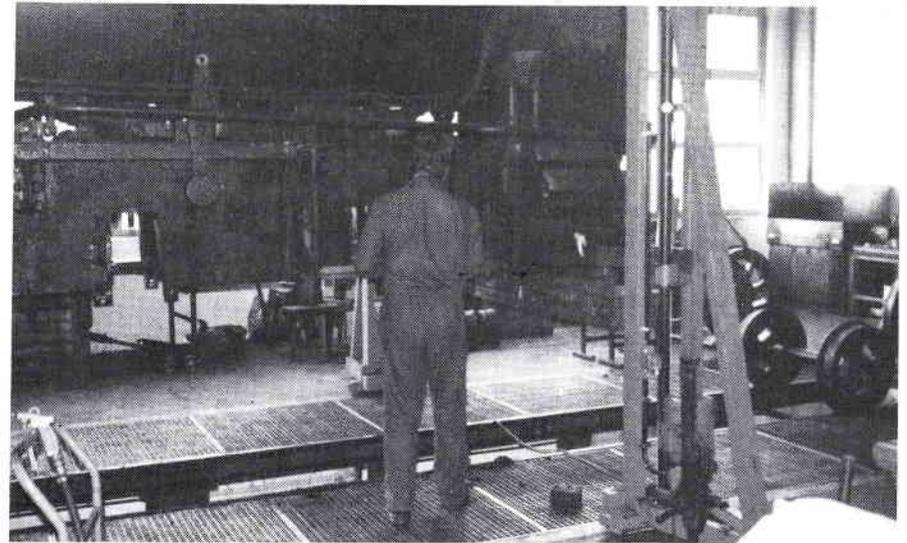


Foto: Vereinsarchiv

28. März 1993: Die Arbeiten an der Dampflokomotive U 25 bei der Zillertalbahn schreiten zügig voran. Zwar treten bei der ersten Druckprobe Probleme auf, an der Inbetriebnahme im Mai 1993 wird trotzdem nicht gezweifelt.



Verantwortliche der verschiedenen Institutionen. (Foto: Erich Schäffler)

10. April 1993: Noch bevor es an einer Kanalbaustelle beim "Sporenegg" zur Streckensperre kommen kann, werden von einer kleinen Vereinsabordnung 26 Schwellen gewechselt.

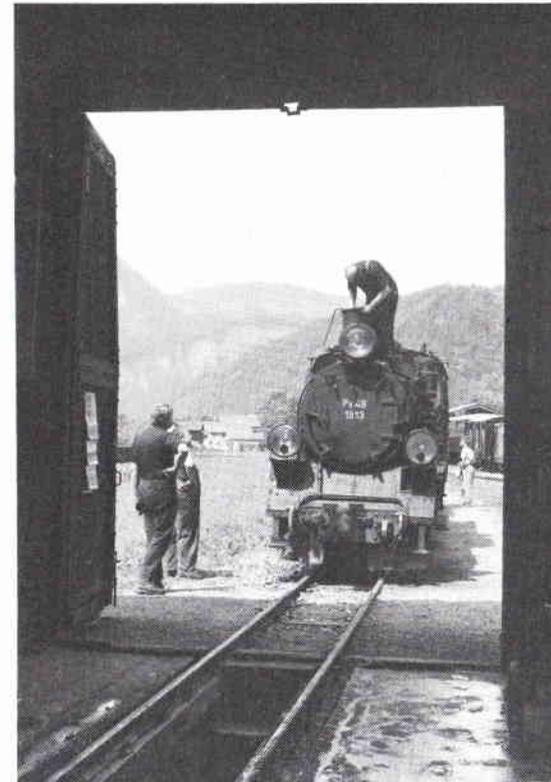
2. Mai 1993: 12. Betriebsausschußsitzung mit Beteiligung der Feuerwehr Egg (im Bild das Rüstfahrzeug für Fahrzeugbergungen) der Rettungsstelle des Roten Kreuzes in Egg, der Gendarmerieposten Egg und Bezau. Zweck ist der gegenseitige Informationsaustausch zwischen der Museumsbahn und den Hilfsorganisationen. Einer der vom Verein am schnellsten beherzigte Rat ist die Anschaffung eines Handys für den sicheren Zugbetrieb.

3. Mai 1993: Erster Tag der 4. Arbeitswoche und mit 9 Kollegen ein neuer Teilnehmerrekord. Das Programm umfaßt hauptsächlich die Instandsetzung der Zugsgarnitur und Sanierungsarbeiten an der Fassade des Bahnhofs Bezau.

16. Mai 1993: Die Saison 1993 soll am 29. Mai mit der vereinseigenen Dampflok eröffnet werden. Doch die wenig optimistischen Nachrichten aus der Werkstätte der Zillertalbahn zwingen uns zu hektischen Bemühungen um eine Ersatzdampflok. Alle Museumsbahnvereine und ÖBB Dienststellen Österreichs mit Dampfbetrieb winken angesichts ihrer eigenen Fahrplanverpflichtungen wegen Eigenbedarf ab.

28. Mai 1993: Die kurzzeitig stillgelegte Öchslebahn in Ochsenhausen - Deutschland, hat unseren "Notruf" erhört. Die 30 Tonnen schwere Dampflok Px 48 1913 samt Tender trifft auf zwei Schwertransporter verteilt, in Bezau ein.

29. Mai 1993: In der folgenden Nacht hat die Bähnlemannschaft, verstärkt durch eine Abordnung der Öchslebahn aus Deutschland, die Dampflok betriebsbereit gemacht. Zur ersten Fahrt reicht es noch nicht, aber im Laufe des Eröffnungstages wird sie angeheizt. Dies verschafft allerdings der Diesellok "Margreth" die Ehre, in einem ihrer ersten Einsätze seit August 1991 die 7. Saison zu eröffnen. Für den letzten Zug des Tages steht dann die Dampflok Px bereit und kann den



Dampflok Px 38 vor der Lok-Remise in Bezau
(Foto: Helmuth Lampeitl)

der Diesellok "Hilde" besetzt, wo ein Profi mit der Motorenüberholung beschäftigt ist.

4. September 1993: Der Termin für den Rücktransport der nun "arbeitslosen" Dampflok Px 38 nach Ochsenhausen steht schon fest. Als einmalige Gelegenheit wird vorher noch ein gemeinsamer Betriebstag mit verschiedenen Zugzusammensetzungen und Doppeltraktion mit der Dampflok U 25 geboten.

25. September 1993: Die jährlich zunehmende Verlängerung der Zugsgarnitur erfordert eine entsprechende Anpassung des Bahnsteiges in der Haltestelle Bersbuch.

Zug wegen eines unterwegs aufgetretenen "Heißläufers" nur noch unter Aufwendung aller Tricks in den Heimatbahnhof nach Bezau führen.

17. Juli 1993: 38 Vereinsmitglieder treffen sich im Reisebus zum Vereinsausflug nach Waidhofen an der Ybbs. Ziel ist die Museumsbahn - Ybbstalbahn Bergstrecke, Kienberg-Gamingnach - Lunz am See.

30. Juli 1993: Der lange erwartete Transport mit der Dampflok U 25 (ohne Kamin) aus Jenbach trifft in Bezau ein. Gleichzeitig ist die jedoch Lok-Remise von

23. Oktober 1993: Am traditionellen Abschlußtag sind wieder 18 Vereinsmitglieder bei den verschiedensten Einwinterungsarbeiten und zum wiederholten Mal auch zur Anhebung der Diesellok "Hilde" mittels handbetriebener Hebeböcke vereinigt.

12. November 1993: Ausbau des Motors bei der "Margreth" zwecks Generalüberholung. Durch den zusätzlichen Ausfall der "Hilde" wäre im Notfall nur noch die 50 PS starke Diesellok "Benjamin" einsatzfähig.

Fortsetzung mit Ereignissen aus dem Jahr 1994 im Mai 1998.

Jakob Bobleter

Nikolauszüge 1997....

.... vor drei Jahren eine simple "Schnapsidee" und dann der erste gelungene Versuch Anfang Dezember 1995. Die daraus abgeleiteten Erfahrungen verführten den Betriebsausschuß, für 1996 bereits einen Zug im Fahrplan aufzunehmen. Aus diesem einen Zug wurden auf Grund der Nachfrage bekanntlich drei und deshalb war es wirklich kein großes Wagnis mehr, daß anläßlich der "Fahrplankonferenz" Ende November 1996 das Angebot auf 4 Züge erweitert wurde.



Foto: Walter Weissenbach

Unter den allerlei guten Sachen im "Nikolaussäckle" befand sich natürlich auch ein selbstgemachter Lebkuchen. 1996 waren es noch etwa 350 Stück die von Vereinsmitgliedern in der Bäckerei "Rädler" in Bizau gebacken und verziert wurden. Unser Werner, Lokführer und "Profibäcker", konnte damals auf die Hilfe von drei fachkundigen Frauen zählen. Heuer im November, gab man sich aber mit den 350 Lebkuchen nicht mehr zufrieden. Der vom Fachmann wieder zeitgerecht vorbereitete Teig mußte für mindestens 1.200 Lebkuchen reichen. Vorsorglich wurde auch die "Bäckerriege" auf 8, nicht weniger fachkundige Helfer aufgestockt. Inzwischen rückte nämlich die Anmeldefrist für die Nikolauszüge näher und das Telefon stand buchstäblich nicht mehr still. Noch vor der ersten Fahrt wurde im Warteraum vom Bf. Bezau wie am Fließband gewerkt, bis über 800 Säcke mit den traditionellen Mandarinen, Nüssen, Äpfeln, "Schokolädle" und den aus gutem Grund an einem sicheren Ort gelagerten Lebkuchen gefüllt waren. Schlußendlich mußte der Fahrplan kurzfristig um einen weiteren Betriebstag erweitert werden um statt der 4 geplanten, gleich 9 Nikolauszüge zeitlich unterbringen zu können. Da stellt sich allerdings die Frage: Liegt es nun allein an der guten Nachrede für die beiden Nikolausgruppen aus dem vorigen Jahr oder darf das Wälderbähnle mit seinem Angebot - Kinder fahren kostenlos und erhalten ein Nikolaussäckle - auch einen Anteil am großen Ansturm für sich verbuchen? Einen herzlichen Dank jedenfalls an die Nikolaus-Stammesetzungen und an die mit großer Freude von den Vorbereitungen bis zur Bewirtung am Bf. Schwarzenberg mitwirkenden Vereinsmitglieder.

Jakob Bobleter

Bericht des Betriebsleiters

Der bei unserer Museumsbahn äußerst umfangreiche Fahrbetrieb wurde im heurigen Jahr von 26 Kolleginnen und Kollegen durchgeführt. Dies wieder mit der großen Verlässlichkeit wie schon die Jahre zuvor. Das große Engagement unserer Museumsbahnler zeigt sich auch am Interesse an verschiedenen Ausbildungsmöglichkeiten.

So fand am 26. September 1997 im Bahnhof Bezau eine Schulung durch Herrn Direktionsrat DI Otto Moser, Prüfungskommissär des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr, für die Dampflokkführer und Kesselwärter statt, einen Tag darauf wurde vom selben Referenten im GH Sonne in Bezau ein eintägiges Seminar für die Kandidaten der Diesellok-Prüfung veranstaltet.

Eine Woche später wurden diese Prüfungen abgenommen. Die Kollegen Werner Kohler, Wolfgang Lässer, Peter Schlacher, Udo Schlacher und Günther Feßler haben die Diesellokführerprüfung bestanden, Udo Schlacher und Rudolf Munk die Kesselwärterprüfung und Martin Jopke die Triebfahrzeugführerprüfung für Dampflokomotiven.

Das persönliche Engagement jedes Kandidaten ist dabei besonders hervorzuheben, bedeutet die Absolvierung einer Prüfung, vor allem die Vorbereitung darauf, doch einen erheblichen Zeitaufwand.

Ein Dankeschön gilt unserem Referenten und Prüfer, Herrn DI Otto Moser aus Graz, der die Schulungsveranstaltungen äußerst interessant gestaltet hat und der uns mit seinem umfangreichen Fachwissen auch in anderen Belangen schon weitergeholfen hat.

Die vereinsinterne Schulung zum Zugführer hat Alexander Hebein während der heurigen Saison absolviert. Die Riege der Zugbegleiter wird damit um einen weiteren verlässlichen und umsichtigen Kollegen aufgestockt.

An dieser Stelle allen herzliche Glückwünsche zu den bestandenen Prüfungen und viel Freude bei der Ausübung der neuen Aufgaben.

Am 30. April wurde von unserer Museumsbahn der Antrag gestellt, sämtliche Eisenbahnkreuzungen von Bezau bis

Bersbuch straßenpolizeilich zu sichern.

Am 17. Juni wurde die Kommissionierung der EK durchgeführt, neben Obmann Hans Meusburger und mir als Vertreter des Vereines nahmen Ing. Peter Fitz, verkehrstechnischer Amtssachverständiger des Amtes der Landesregierung, jeweils ein Vertreter der Gendarmerie und ein Vertreter der betreffenden Gemeinden teil.

Von der BH wurde ein neuer Bescheid für die Querung der B 200 nächst dem Bahnhof Schwarzenberg erlassen. Vom Amt der Vorarlberger Landesregierung erfolgte eine Verkehrstechnische Stellungnahme an den Verein und die betroffenen Gemeinden über die zukünftige Sicherung der Eisenbahnkreuzungen. Nach diesem Bescheid und den Ergebnissen des Gutachtens werden unsere Eisenbahnkreuzungen hinkünftig gesichert werden.

Das Vorhaben, die Uh 102 wieder in Betrieb zu nehmen, nahm ebenfalls konkretere Formen an. Derzeit werden Kostenvorschläge eingeholt und mit den in Frage kommenden Ausbesserungswerken Gespräche geführt. Die Realisierung dieses Projektes wird allerdings von der Sicherung der finanziellen Mittel abhängen.

Abschließend darf ich allen Aktiven unserer Museumsbahn ein herzliches "Dankeschön" aussprechen, für die zahlreichen Arbeitsstunden bei unserer Bahn, für die Verlässlichkeit in der Dienstabwicklung und vor allem für die Umsichtigkeit bei allen Tätigkeiten.

Markus Rabanser

*** AKTUELL *** AKTUELL ***

Wälderbahnle goes INTERNET ...

Seit Mitte November 1997 präsentiert sich die Museumsbahn auch im Internet. Dies wurde uns durch die freundliche Unterstützung von Herrn Werner Tippelt, *Ti-HO Spielwaren, Wiener Neustadt* ermöglicht. Die BWB-Homepage ist unter folgenden Adressen erreichbar:

<http://ourworld.compuserve.com/homepages/wtippelt/bregenzw.htm>
<http://ourworld.compuserve.com/homepages/wtippelt/breg-w-e.htm>

100 Jahre Jindřichuv Hradec - Nova Bystrice in Tschechien

Am 1. November 1897 wurde die 33 km lange Strecke von Jindřichuv Hradec nach Nova Bystrice (Neuhaus - Neubistritz) eröffnet. Sie war die erste öffentliche Eisenbahnlinie der 760-mm-Spur im damaligen Böhmen. Nach dem Bau dieser Linie folgte am 24. Dezember 1906 die Eröffnung der nördlichen Linie nach Obratán (Wobratín) mit einer Länge von 46 km.

Doch nach fast 100 Jahren sollte die Bahnlinie Jindřichuv Hradec - Nova Bystrice eingestellt werden. Am 25. Jänner 1997 fuhr das letzte Personenzugpaar 88310/88313 nach Nova Bystrice. Am 26. Jänner wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet der dann zum 21. Juli 1997 endete.

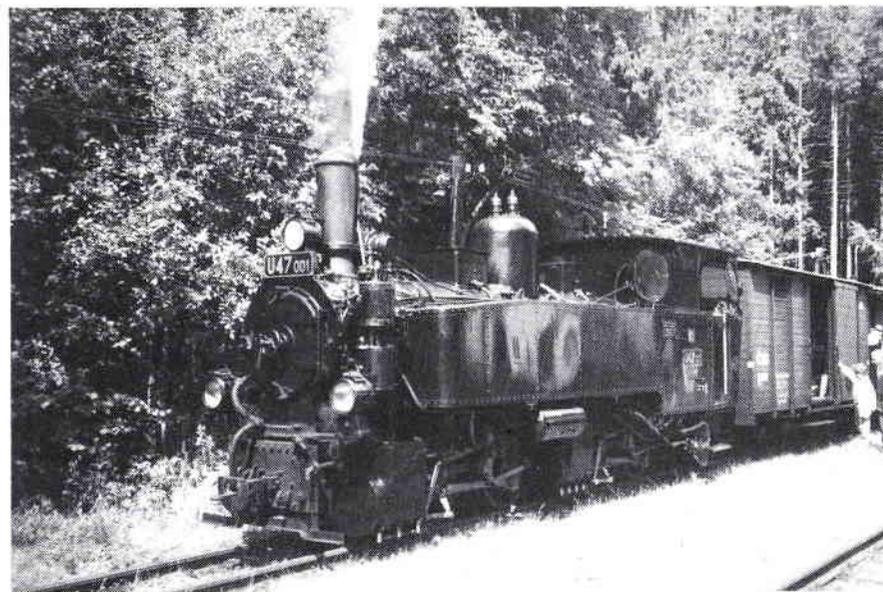
Durch die Gründung einer Privatbahn (19. März 1997) der Jindřichohrácké místní dráhy, a.s. (JHMD) wurde vorerst die Strecke nach Nová Bystrice übernommen. Zum 6. Juli 1997 erhielt die JHMD die Lizenz für den Betrieb. Schon am 14. Juli verkehrten auch wieder die ersten Personenzüge sowie an Wochenenden die Dampfsonderzüge mit der Mallet U 47.001 (Henschel 7930/1907). Der Güterverkehr soll nach der Streckensanierung ebenfalls wieder aufgenommen werden.

Und nun zu den Fahrzeugen dieser Bahn: Der Verkehr auf beiden Strecken wird mit Diesellokomotiven der Baureihe 705 (ex. Tu 47) welche zwischen 1954 und 1958 von CKD gebaut und in zwei Serien an die ČSD (Tschechoslowakische Staatsbahnen) geliefert wurden. Insgesamt beheimatet das "Depo Jindřichuv Hradec" noch neun Lokomotiven dieser Baureihe. Im Personenverkehr stehen seit 1966 vierachsige Waggons 2. Klasse der Gattung Balm/ú im Einsatz. Der Güterverkehr wird weit den 70er Jahren ausschließlich mit Rollschemeln abgewickelt. Als Übergangswagen dienen hier moderne zweiachsige Pufferwagen vom Typ Du-k, die 1980 gebaut wurden. Durch ihre gelungene Konstruktion sind die als Puffer- und Bremswagen vielseitig einsetzbar - sie verfügen über ein Dienstabteil und einen großen Laderaum.

Ulrich Neidhart



Die Diesellokomotive 705 019 mit Personenzug 20853 im Endbahnhof Nova Bystrice am 2. August 1997. (Foto: Ulrich Neidhart)



Die Mallet-Dampflok U 47.001, dahinter der Fahrradtransportwagen im Bahnhof Strizovice am 2. August 1997. (Foto: Ulrich Neidhart)

Schmalspurbahn der Vorarlberger Illwerke AG, Tschagguns

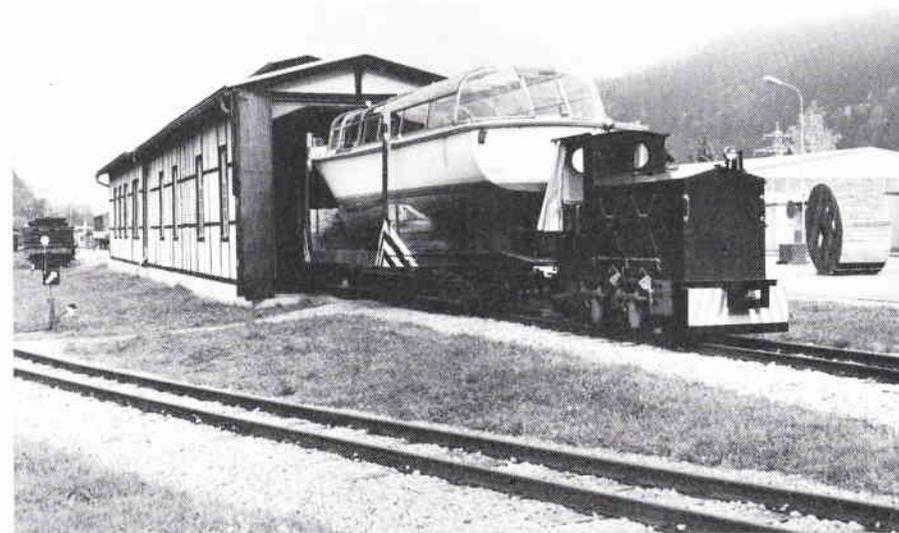
Neben der weit über die Grenzen Vorarlbergs bekannten Materialbahn der Internationalen Rheinregulierung existiert in Vorarlberg noch eine weitere schmalspurige Werkbahn. Der ganz unscheinbare Bahnbetrieb liegt in Tschagguns im Montafon, und gehört zur Illwerke AG.

Zum Bau und Betrieb mehrerer Kraftwerke im Montafon bzw. der Silvretta wurde 1924 die Vorarlberger Illwerke AG gegründet. Um die Baustoffe von Tschagguns, dem Umladebahnhof der Montafonerbahn zum Talende nach Partenen zu befördern wurde 1928 eine in 760mm Spurweite erbaute Materialbahn eröffnet. Für den Bau des Vermuntwerkes, des Obervermunt- und Rotundwerkes war die Schmalspurbahn von 1928 bis 1932 und von 1938 bis 1948 in vollem Betrieb, dazwischen und bis Ende 1953 fanden nur vereinzelt Materialtransporte statt. Die Bahn diente in ihrer Bestandszeit auch dem beschränkt öffentlichen Personenverkehr. Zur Errichtung des Kopswerkes wollte man die Bahn zunächst ab 1958/59 wieder in Betrieb nehmen, entschied sich dann aber doch für den Ausbau der Straße und baute die Materialbahn ab.

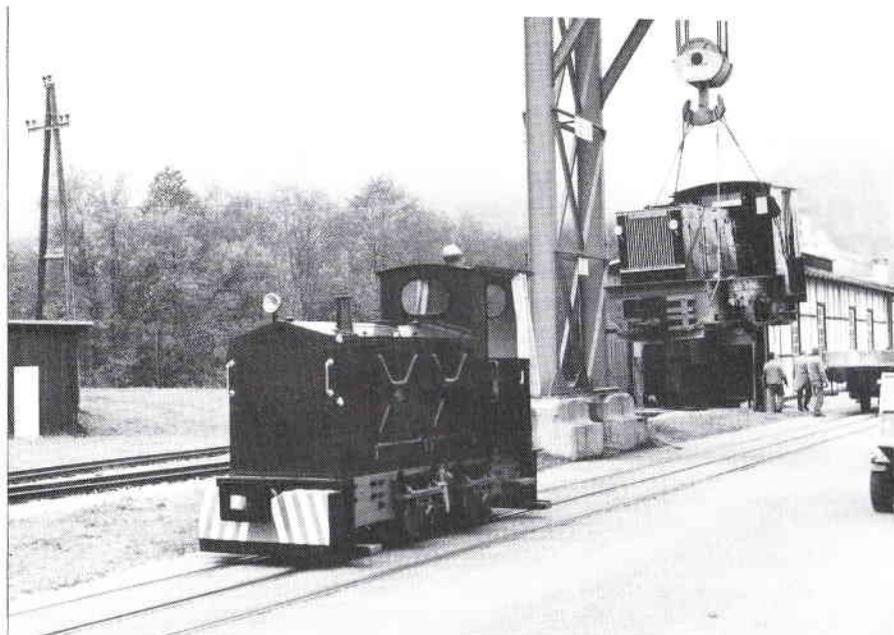
Bis heute existiert noch ein schmalspuriger Restbetrieb im Bauhof von Tschagguns. Das auf dem Silvrettasee eingesetzte Boot wird während der Wintermonate in der Lokremise von Tschagguns gesichert hinterstellt. Hier können auch notwendige Wartungsarbeiten durchgeführt werden. Der Transport wird jeweils im Oktober mittels LKW bis Tschagguns durchgeführt. Anschließend wird das kleine Schiff mit dem stationären 20 Tonnen Kran auf einen Rollschemelwagen umgeladen und in die Fahrzeughalle überstellt. Im Juni, wenn das Eis auf dem Silvrettasee geschmolzen ist, kann der Transport in die umgekehrte Richtung durchgeführt werden. Weiters wird auch noch eine große Seilwinde bei Notwendigkeit unter den Kran manövriert, um dann mittels LKW zum Einsatzort gebracht zu werden.

Für diese Fahrten kommt die 40 PS starke Diesellokomotive von O&K (11950/1943) zum Einsatz. Als Ersatz stand bisher

die Lok DEMAG 2 (2610/1940), Typ ML 100 zur Verfügung. Sie ist dem Verein "Rheinbähnle" als Leihgabe übergeben worden, und konnte am 23.10.1997 nach Lustenau überstellt werden. Nach einer Umspurung auf 750mm soll sie auf der Werkbahn im Sonderzugverkehr eingesetzt werden. Eine zweite DEMAG Maschine vom selben Typ (2261/1939) wurde 1963 auf Normalspur umgespurt. Sie diente bis vor kurzer Zeit im Übergabeverkehr zwischen der Anschlußstelle der Montafonerbahn (MBS) und dem Bauhof Tschagguns. Diese Beistellungsfahrten werden nun von der MBS durchgeführt, für die DEMAG Maschine gibt es keine Betätigung mehr.



O&K Werklok drückt in Tschagguns das Silvretta-Boot in die Lokhalle.
(Foto: Helmuth Lampeitl)



Am 23.10.1997 waren letztmalig zwei Schmalspurmaschinen in Tschagguns zu sehen. Die O&K Maschine hat Lok DEMAG 2 unter den Verladekran geschoben, um den Transport nach Lustenau vorzubereiten.
(Foto: 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

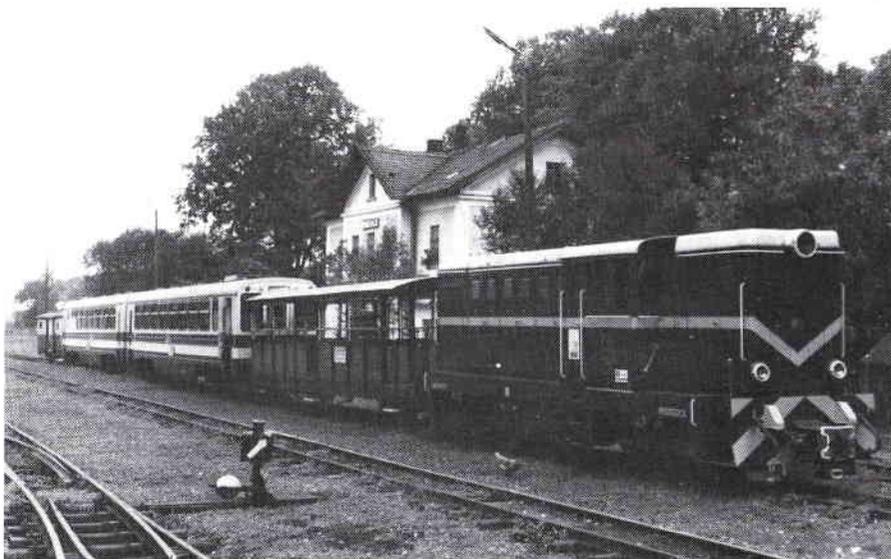
St. Gallische Kantonalbank, BLZ 78123, Kto.-Nr. 90/2022/3

Bestandsaufnahme Przeworsk - Dynów im Jahr 1996, Teil 2 und Schluß

In km 42,2 erreichen wir den Bahnhof Bachórz Brzozowski. Die Station hatte wohl in besseren Tagen einige Bedeutung, da die Gleisanlagen recht umfangreich sind - Hauptgleis, zwei Nebengleise sowie eine beiderseitig durch je ein Ladegleis angebundene Laderampe. Außer dem Steckengleis sind die restlichen stark mit Unkraut überwachsen. Das Aufnahmegebäude wird nur noch als Wohnhaus genutzt. Nach der Übersetzung eines Bachlaufes mit einer Stahlkastenbrücke hat die Strecke endlich den Talgrund des Flusses San erreicht. In schnurgerader Linie werden die letzten Kilometer bis zum Endbahnhof zurückgelegt.

Der Ort Dynów befindet sich nordwestlich auf einem Hügel oberhalb des unbesetzten Bahnhofes. Das zweistöckige Aufnahmegebäude ist in einem guten Erhaltungszustand, der hellgelbe Anstrich paßt sehr gut zu diesem Charakter. Typisch alt-österreichischer Güterschuppen (Typ "Doppel-Krimml") sowie ein eingleisiger Lokschuppen, der offensichtlich unter der PKP-Verwaltung errichtet wurde. Östlich des Bahnhofes befindet sich ein Produktionsbetrieb, vermutlich für landwirtschaftliche Produkte. Dieser ist durch ein Anschluß- und ein Ladegleis im Bahnhofsbereich eingebunden. Güterschuppen und Ladestraße werden durch ein weiteres Ladegleis bedient. Zwei Hauptgleise und ein Umfahrgleis mit Anschluß zum Lokschuppen vervollständigen die Anlage. Nach Ankunft der Züge stürmen die allgegenwärtigen Hühner die betriebswarmen Lokomotiven und nutzen diese als Wärmespender.

Die Ausstattung sämtlicher Weichen mit Weichenlaternen offensichtlich deutscher Bauart sowie die bereits genannten Einfahrtsignale sind ein Zeichen für die einstmalige große Bedeutung dieser Schmalspurstrecke. Der durchwegs kräftige Oberbau ist mit Holz- und Betonschwellen versehen. Der Zustand der weitgehend unkrautfreien Hauptgleise ist im unteren Streckenbereich als befriedigend, im oberen als teilweise mangelhaft anzusehen. Dennoch wird mit Geschwindigkeiten bis 40 km/h gefahren. Wasserkräne aus der Zeit des Dampfbetriebes sind noch in Przeworsk, Kanczuga, Jawornik Polski und Dynów vorhanden.



Lxd2 251 mit Personenzug 856 in Dynów (Foto: Ralf Kirion)

Seit der Einstellung des noch verbliebenen Personenverkehrs zum 15. September 1991 wird noch ein bescheidener Güterverkehr betrieben. Dieser beschränkt sich auf die Beförderung von Kohle bis Kanczuga mit Rollwagen. In den Monaten Oktober bis Dezember werden hauptsächlich Rüben zur Zuckerfabrik Przeworsk gefahren. Seit einigen Jahren verkehrt auf Initiative der örtlichen Eisenbahner in den Monaten Mai bis September ein Sonderpersonenzupaar an den Wochenenden auf der Gesamtstrecke. Einige Postkarten sowie ein ansprechend gestaltetes Faltblatt wurden zur Bewerbung dieser Fahrten aufgelegt.

Zum aktuellen Einsatzbestand der Przeworska Kolej Dojazdowa gehören vier Lokomotiven der Baureihe Lxd2, die Lxd2 251, 257, 263 und 268, die wohl einsatzfähig sind. Die Maschinen machen äußerlich einen gepflegten Eindruck. Lxd2 251 ist zur Zeit "Vorzeigemaschine", welche man sogar mit dem Namen "Przeworsk" versehen hat. Die schrottreifen Hüllen von Lxd2 334 und 341 stehen ausgeschlachtet auf einem Nebengleis in Przeworsk.

Neben einem Personenwagen der Type "PAFAWAG, Typ 3Aw" sind vier in Rumänien gebaute Triebwagen-Anhänger aus den 80er

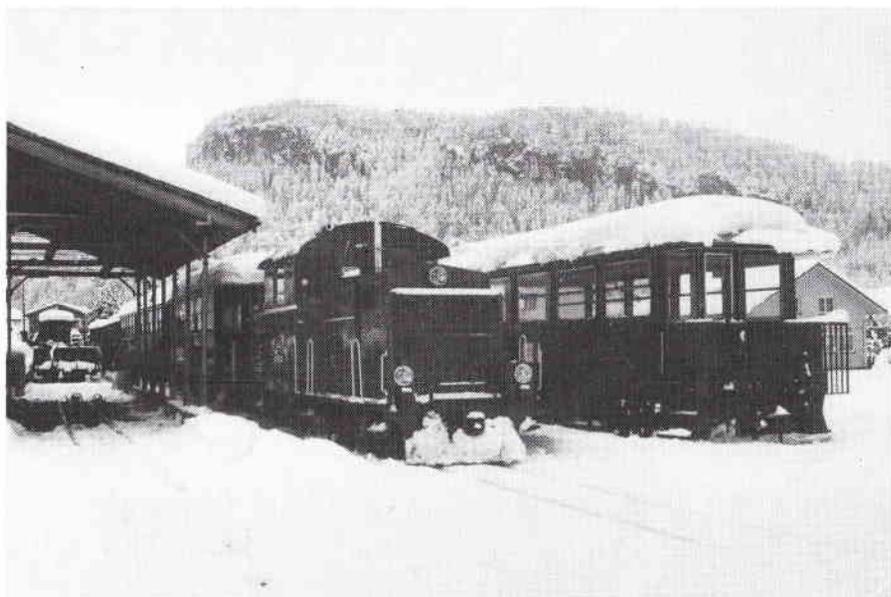
Jahren, die mit Holzsitzen ausgestattet sind. Für die Wochenend-Sonderfahrten wurden zwei Güterwagen zu offenen Personenwagen umgebaut. Weiters gibt es vier Dienstwagen. Unzählige Güterwagen stehen in Przeworsk und Kanczuga abgestellt. Dem Transport der Normalspurwagen dienen vierachsige Rollwagen. Zwei Motordraisinen sowie zwei Schneepflüge gehören ebenfalls zum Bestand der Strecke.
Ralf Kirion

Jüngste Fuhrparkerweiterung beim Wälderbahnle

Um einen wintersicheren Betrieb zu ermöglichen, wurde unter der Federführung unseres Obmannes dieser neue Schneepflug konstruiert. Der Pflug wird hydraulisch gehoben und gesenkt. Durch eine besondere Hebevorrichtung kann er binnen weniger Momente gewendet werden. Die erste Probefahrt fand am 22. November 1997 statt.



Foto: Hans Meusburger



**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