

Wälderbähne

AKTUELL

**MITTEILUNGSBLATT des Vereines
BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN**

HEFT Nr. 18 Dezember 1998

Preis: ATS 35,- / DEM 5,- / CHF 4,50 / EUR 2,53

FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS



*D 3 "Benjamin" bei der Verladung nach Grünburg
(Foto: Robert Feurstein)*

Aus dem Inhalt: Brief der Redaktion - Seite des Obmannes
- Bericht des Betriebsleiters - Vereinschronik - Die
Lokomotive ZB 4 - Vereinsgeschichte - Arbeitswoche -
Räumungsverkauf - Unsere Mitglieder auf Entdeckungsreisen
- Exkursion in die Ukraine

Unsere Geschenksidee

Sie bestellen telefonisch oder mit Fax und erhalten umgehend per Post (portofrei) - oder späterer Selbstabholung am Kartenschalter in Bezau (während der Betriebszeiten):

Repräsentative Gutscheinkarten für Ihr Geschenk zu jedem

Anlaß - gültig bis 12 Monate nach dem Kaufdatum:

(z.B. für Fahrkarten, Kombikarten, Bücher und alle anderen Artikel aus dem Vereinsangebot)

“95 Jahre Bregenzerwaldbahn, einst und heute”

Auflage 1997

Mag. Markus Rabanser und Robert Köfler

Vor 95 Jahren wurde die Bregenzerwaldbahn in Betrieb genommen. Nach deren praktischer Einstellung im Jahr 1983 verkehrte im September 1987 der erste Zug der neu entstandenen Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn. In dieser 98 Seiten umfassenden Dokumentation wird ein kurzer Rückblick über die Entwicklung der Bregenzerwaldbahn und deren Fahrzeuge von 1902 bis 1985 geboten. 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.

Format: 17 x 23,5 cm, Eigenverlag des Vereines Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn

für Vereinsmitglieder statt ÖS 240,- nur: ÖS 210,- / DM 31,- / sFr 26,-

“Die Bregenzerwaldbahn”

Hecht Verlag, Auflage 1990

Markus Rabanser und Martin Hebenstreit.

Die Bregenzerwaldbahn stellte von 1902 bis 1980 einen der wichtigsten Verkehrsträger zwischen der Landeshauptstadt Bregenz und dem Bregenzerwald dar. Das Buch beschreibt im ersten Teil die wechselhafte Geschichte dieser Bahn von der Idee einer Pferdeisenbahn aus dem Jahre 1864 bis zur Gründung der Museumsbahn.

Text und über 200 S/W Fotos, Format 21 x 23,5 cm, 240 Seiten in Leinen gebunden.

Im Buchhandel nur noch vereinzelt erhältlich!

für Vereinsmitglieder statt ÖS 380,- nur: ÖS 340,- / DM 50,- / sFr 42,-

Bestellungen an: Verein BWB, A- 6941 Langenegg 39,

oder Tel. (+43) 5513 / 6192 bzw. Fax 6192 - 4

Wir freuen uns auf Ihr reges Interesse!

Liebe Freunde unserer Museumsbahn, geschätzte Kolleginnen und Kollegen!

Wie Sie sicherlich schon bemerkt haben, hat sich an unserer Vereinsmitteilung einiges geändert. Erstmals werden einige Seiten in Farbe gedruckt - auf das Ergebnis sind wir selbst schon gespannt. Auch der Titel hat sich etwas verändert. Damit soll ein engerer Bezug zu unserer Museumsbahn hervorgehoben werden.

Aufgrund der gestiegenen Druckkosten ist allerdings eine moderate Preisanpassung notwendig geworden.

Viel Vergnügen bei der neuen Lektüre.

Für das Redaktionsteam
Markus Rabanser

Am 1. August dieses Jahres ist der Dienststellenleiter i. R. der Zugförderungsstelle Bregenz, Herr Franz Burtscher, nach längerer Krankheit verschieden.

Franz Burtscher war zeitlebens begeisterter Eisenbahner und für die Belange der Bregenzerwaldbahn zuständig. Auch unserem Verein stand er stets mit Rat und Tat zur Seite und so konnten wir von seinem Fachwissen profitieren.

Wir werden Franz Burtscher ein ehrendes Andenken bewahren.

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

Geschätzte Mitglieder und Freunde, liebe aktive Kolleginnen und Kollegen!

Ein altes Sprichwort sagt: Je mehr Arbeit, desto schneller vergeht die Zeit! Schon bald sind wir am Ende der 12. Museumsbahn-Saison angelangt auf die wir nun mit Stolz zurück blicken dürfen.

Zu Beginn sah es mit den Fahrgastzahlen - zumindest für unser Gefühl - eher düster aus. Während der Sommermonate aber konnten wir, vor allem durch die Rekordzahl von 90 bestellten Sonderzügen, wieder ein großartiges Ergebnis von rund 39.000 Fahrgästen erreichen.

Der Volltreffer der Museumsbahn sind die Nikolauszüge. Ihre Beliebtheit spiegelt sich in den 3.400 Anmeldungen für 17 Züge wider, mit denen wir viel Freude bereiten dürfen. Es ist eine enorme Belastung für die aktiven Kolleginnen und Kollegen, vom "Backteam" bis zu jenen, die den Winterbetrieb aufrechterhalten. Mit dieser Idee hoffen wir, daß besonders die jetzt noch kleinen Passagiere ihre Begeisterung für das Wälderbähnle auch in Zukunft bewahren werden.

Im heurigen Jahr konnten trotz des enormen Fahrbetriebes auch an der Strecke wieder viele Arbeiten bewältigt werden, wofür ich allen Helfern recht herzlich danken möchte.

Daß in den Wintermonaten keine Ruhe aufkommt, ist bei unseren Aktiven eine Selbstverständlichkeit. So wurde spontan beschlossen, zwei weitere Personenwagen neu zu bauen. Wir hoffen natürlich, diese in der Saison 1999 zum Einsatz bringen zu können.

In diesem Sinne, meine geschätzten Vereinsmitglieder, hoffe ich auf Ihre Unterstützung und darf Sie wieder recht herzlich bitten, den beiliegenden Zahlschein zu beachten und Ihren Mitgliedsbeitrag auch für 1999 pünktlich zu überweisen. Sie sichern damit den Bestand unseres Vereines und ein Stück Kulturgut im schönen Bregenzerwald.

Im Voraus recht herzlichen Dank.

Ihr Obmann
Kommerzialrat Hans Meusbürger

Bericht des Betriebsleiters

Vom Ende der Saison 1998 kann zum Berichtszeitpunkt noch nicht gesprochen werden, stehen doch noch die Nikolauszüge und der traditionelle Silvesterzug aus. Die Aktivitäten rund um die Museumsbahn nehmen somit in den Wintermonaten jedes Jahr noch mehr zu.

Erfreuliches gibt es aus dem Personalstand zu vermelden, denn drei Kollegen haben die internen Prüfungen für neue Funktionen im Betriebsdienst absolviert. Mit 16 Jahren ist Bernhard Schlacher nun unser jüngster Schaffner und Robert Köfler hat die Zulassung zum Lokführer ohne Personenbeförderung (Typenprüfung für die D 1 "Hilde") erhalten. Robert Feurstein ist bereits seit Beginn der Saison als Zugführer und ebenfalls als Lokführer ohne Personenbeförderung tätig. Den drei Kollegen allzeit gute Fahrt auf unserer Museumsbahn und viel Spaß bei der Ausübung der neuen "Ämter".

Die bereits eingangs erwähnten Nikolauszüge erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Vor drei Jahren wurden als spontane Idee zwei derartige Züge in Betrieb gesetzt. 1996 waren es bereits deren drei und im letzten Jahr konnten insgesamt neun!! Nikolauszüge gefahren werden.

Doch auch sonst erfordern Strecke und Fahrzeuge unserer Museumsbahn umfangreiche Arbeiten: Im Oktober ist die Bezauer Achbrücke mit neuen Holzdielen versehen worden - glücklicherweise zeigte sich das Wetter gerade an diesen beiden Wochenenden einsichtig. Anfang November wurden noch sämtliche Eisenbahnkreuzungen und die Entwässerungsgräben entlang der gesamten Strecke von Laub und Erde gesäubert. Ein weiterer Schwerpunkt der vergangenen Saison war der Anschluß des Bahnhofs- und des WC-Gebäudes in Schwarzenberg an die neu errichtete Kanalisation. Auch diese Arbeit haben Vereinsmitglieder erbracht.

Bei den Fahrzeugen wurde die Diesellok 2091.08 einer umfassenden Bremsrevision unterzogen und auch die mit Druckluft betriebene Besandungsanlage erneuert, die D 1 "Hilde" erhielt Neulack und auch die Arbeiten am Untergestell des Postwagens konnten beendet werden. Der Waggon ist

nun - mit funktionierender Vakuumbremse - lauffähig. Als neue Errungenschaft in der Werkstätte konnte ein Prüfgerät für das bei uns seit dem Jahr 1993 verwendete Vakuum-Bremssystem in Betrieb genommen werden.

Am traditionellen Abschluß-Arbeitstag, heuer am 24. Oktober, waren wieder zahlreiche Helfer/-innen bei den Fahrzeugen, den Bahnhofsgebäuden und an der Strecke tätig. Beim ebenso traditionellen Abschluß-Essen konnten wieder die Ereignisse der vergangenen Saison ausgetauscht werden und auch erste Pläne für die kommende Zeit wurden geschmiedet.

An der im letzten Vereinsheft angekündigten Veranstaltung "Dampf Rundum Süd" am 5. und 6. September spielte uns das Wetter leider einen großen Streich, denn es regnete an beiden Tagen in Strömen. Besonders die "Frühzüge" verkehrten so quasi als Leergarnituren und auch die Zubringerbusse von und nach Bregenz waren nur äußerst spärlich frequentiert. Trotzdem konnten wir an den beiden Tagen rund 1.800 Fahrgäste auf unserer Museumsbahn befördern.

Die vergangenen Monate brachten auch umfangreiche Veränderungen im Fahrpark mitsich. An neuen Fahrzeugen sind Mitte November von Stainz (Steiermark) die ehemaligen ÖBB-Hochbordwagen O/s 61571 und O/s 61580 in Bezau eingetroffen. Damit haben wir mit den noch existierenden Wagen O/s 61554 und O/s 61555 vier derartige Waggons im Bestand unserer Museumsbahn. Zumindest einer dieser Güterwagen wird als solcher in den nächsten Jahren wieder renoviert und zwei Untergestelle werden zum Aufbau von Personenwagen - nach den bekannten historischen Plänen - verwendet, so daß auch hier in absehbarer Zeit eine einheitliche Garnitur von fünf Waggons (incl. Wälderschenke) entstehen wird. Im Zuge des Erwerbes der beiden Güterwagen wurde auch die auf dem Bahnhofsareal in Bezau abgestellte Dampflokomotive 100.15 (Fabriknummer: Floridsdorfer Lokomotivfabrik 17611/ Baujahr 1947, Spurweite 790 mm) der ehemaligen Werkbahnen in Leoben-Donawitz nach Stainz abgegeben. Eine kurze Beschreibung dieser Lok finden Sie in der letzten Ausgabe unserer Vereinszeitschrift. Und auch die im selben Heft beschriebene Diesellokomotive D 3 (Fabriknummer: JW 3.251.062/1962; Benjamin) wurde - bereits im Mai- an

eine andere Museumsbahn abgegeben. Für "Benni" ist nun die Steyrtalbahn die neue Heimat geworden.

Bei der Betriebsausschußsitzung am 22. November wurde der Fahrplan für die Saison 1999 festgelegt und auch sonst verschiedene Vorhaben für das kommende Jahr besprochen, davon jedoch mehr im Frühling 1999.

So darf ich mich bei allen Aktiven wieder für alle Aktivitäten und die angenehme Zusammenarbeit herzlichst bedanken und gleichzeitig auch den Wunsch aussprechen, daß das große persönliche Engagement für das Wälderbähne auch im Jahr 1999 wieder möglich ist. Die vielfältigen Arbeiten, die in den vergangenen Monaten an der Museumsbahn geleistet wurden, sprechen einmal mehr für sich und geben auch Ansporn, mit frischem Schwung die nächste Betriebssaison anzugehen.

Markus Rabanser



Die Lokomotive 100.15 nach der Abladung im Bf. Stainz am 10.11.1998
(Foto: Markus Rabanser)

Vereinschronik, aktuelles aus dem Vereinsleben.

Seit Ende Mai 1998 dreht sich im Bregenzerwald alles um eines seiner begehrtesten Exportartikel. Mit mehr als 100 Veranstaltungen verschiedenster Art haben sich die Gemeinden eine Woche lang an der Eröffnung der "KäseStrasse Bregenzerwald" beteiligt. Durch den unermüdlichen Projektleiter, unserem Vorstandsmitglied Reinhard Lechner, konnten wir das jahrelange Auf und Ab um die Verwirklichung dieser großen Idee praktisch "in der ersten Reihe" mit verfolgen. Völlig ausgeschlossen deshalb, daß sich die Museumsbahn aus den Veranstaltungen hätte heraus halten können. Zum offiziellen Auftakt wurden die internationalen Medienvertreter/Innen mit einem Dampfsonderzug am Bahnhof Schwarzenberg gebührend begrüßt. Zwei Tage später waren die



gut gebuchten "Gourmet-Züge" mit Käse- und Weinverkostung unterwegs, die von Schülern und Lehrkräften der Tourismusschule Bezau betreut wurden. Besonders die große Auswahl an edlen Tropfen soll bei so manchem Gourmet "bleibende" Erinnerungen hinterlassen haben.

Lorenz, ein musikalischer
Sonderzugbegleiter mit
Autogrammjäger
(Foto: Vereinsarchiv)

Sommer 1998; Bahn-

alltag und andere Besonderheiten.

Was im Mai mit fast täglich einem Sonderzug schon begonnen hat, setzte sich auch im Juni auf ähnliche Weise fort. Neben den wohl nie endenden Arbeiten an der Strecke und in der Fahrzeugerhaltung waren nun vermehrt auch organisatorische Aufgaben zu erledigen. Am Sonntag, den 7. Juni wurde der "1. Aktionstag" durchgeführt. Damit verbunden war die Absicht, daß die interessierten Wanderfreunde von einem geschichtlich versierten Fachmann alles Wissenswerte über die Vergangenheit und Bedeutung des gern genützten Wanderweges von der Endstation der Museumsbahn - Bersbuch - über die "Bezegg" nach Bezau erfahren. Leider fand das Angebot der Museumsbahn weniger Anklang als erhofft.

Ausflug 1998

Für lange Ursachenforschung fehlte aber die Zeit. Denn schon eine Woche später traf sich eine muntere Mitglieder-schar zum Vereinsausflug nach Frankreich. Mit Gepäck für zwei Tage ausgerüstet, ging die Fahrt per Reisebus vorerst in den Schwarzwald, wo uns die Wutachtalbahn, besser bekannt als "Sauschwänzlebahn", dampfend und schnaufend von "Weizen" den Berg hinauf nach "Blumberg" führte. Zur Mittagsrast bemühten sich die Wirtsleute vom Gasthof "Sonne" in "Blumberg-Riedböhringen" mit allen Kräften, den Österreichern so reichlich bemessene Essensportionen zu servieren, daß sie die restliche Reisezeit leicht ohne weitere Kost überlebt hätten. Dabei muß ihnen entgangen sein, daß unser eigentliches Ausflugsziel - "Volgelsheim" im Elsaß - schon wenige Stunden später erreicht wird und der dortigen Küche ja wirklich auch kein schlechter Ruf vorausseilt. Vor der "Einquartierung" im Hotel wurde ein interessanter Rundgang im reichhaltigen Depot der normalspurigen Touristik- und Museumsbahn bei Volgelsheim unternommen. Die anschließende Fahrt entlang dem Rheinufer konnte in ehemals österreichischen Waggons erlebt werden. Sehr bald aber stellten sich der Buffetwagen und der Dienstwagen mit seiner großen, offenen Plattform als eindeutige Anziehungspunkte für die Ausflügler aus dem Bregenzerwald dar. Von dort aus war man in Greifweite zur

Dampflok (leider nicht zur Dampflokführerin!!!). Die nachträgliche Rechtfertigung, daß die mit der Lokführer-Kollegin aus Deutschland unterwegs geführten Gespräche nur fachlicher Natur waren, läßt sich mangels "unbefangener" Zeugen nicht mehr beweisen.



Der nicht alltägliche Dienstwaggon - offensichtlich ein ehemaliger Wagen aus der Schweiz. (Foto: Peter Stumpf)

Wie fast vorausgesehen, das Essen im Restaurant "La Boite à Sel" in Volgelsheim war "Spitze" und die anschließenden Stunden mit unserem Harmonikaspieler Arnold vergingen allen wieder viel zu schnell. Dem Vernehmen nach soll der Vereinsobmann, in Sorge um die Aufnahmefähigkeit seiner Schäfchen für den Besuch der Eisenbahn- und Automuseen von Mulhouse am nächsten Tag, eine schlaflose Nacht hinter sich gebracht haben. Während der sonntäglichen Heimreise über die Schweiz war das Erlebte und auch das "Genossene" Thema des Tages. Der Bahnhof Dornbirn wurde dann mit solcher Pünktlichkeit erreicht, daß einige der Teilnehmer genau den vorgesehenen Zug in Richtung ihrer Heimatorte erreichten. Darumauf ein Wiedersehen beim nächsten Vereinsausflug.

Aktionstage

Dem bekannten Motto "öfter mal was Neues" entstammt der Gedanke, unseren schon bald routinemäßigen Museumsbahnbetrieb in Verbindung mit dem Besuch von Sehenswürdigkeiten oder Besonderheiten der näheren Umgebung ein wenig aufzulockern. Wenn auch der 1. Aktionstag im Juni als Versuchsprojekt abgehakt werden kann, so war der vom 5. Juli mit der Wanderung (sogar mit Taxidienst für alle Wetterlagen) zum größten Wasserkraftwerk der damaligen Monarchie, dem Kraftwerk Andelsbuch, und die informativen Betriebsführungen bereits an die 200 Besuchern eine Bahnreise wert. Der nächste Aktionstag am 9. August widmete sich dem Partnerstatus unseres Vereines zum neu gegründeten Verein "KäseStrasse Bregenzerwald". Unter dem Slogan "Frühschoppen mit Käsknöpfle" am Bahnhofplatz Schwarzenberg (bei der Rekordhitze des Sommers 1998) kochte der "Sonnenwirt" aus Bezaun persönlich und konnte viel Lob einheimen. Eine um vieles umfangreichere Organisation und großen Personaleinsatz erforderten die Aktionstage am 5. und 6. September. Die international auf die Bodenseeanrainerstaaten abgestimmte Veranstaltung: "DampfRundum Süd", sozusagen "Drei Länder ein Fest", sollte sich zum Spiegelbild der Veranstaltung "DampfRundum Nord" in Flensburg entwickeln. War es allein das schlechte Wetter oder einfach die organisatorischen Fehler der Veranstalter, die ihnen den erwarteten Erfolg versagen? Der Museumsbahnverein jedenfalls hat sich trotz der 30 km Entfernung von den Veranstaltungszentren am Bodensee zum Mitmachen entschlossen und dann auch weder Kosten noch Mühen gescheut, um die Veranstaltungen tatkräftig zu unterstützen. In der selbstkritischen Nachbetrachtung der Veranstalter haben wenigstens die Bemühungen und die klaglose Abwicklung durch die Museumsbahn ihre Würdigung gefunden.

Seit einigen Jahren wurden jeweils Anfang Juli von einem eingespielten Team jeweils rund 250 Schwellen gewechselt. Heuer konnten bei relativ gutem Arbeitswetter und unter Ausspielung der inzwischen angeeigneten Routine gar

350 Schwellen ausgetauscht werden. Die kleineren Stückzahlen, welche von der Streckenmannschaft im Laufe der Jahre noch zusätzlich gewechselt werden, lassen nun doch daran glauben, daß wenigstens vorläufig ein Ende der Schwellenaktion näher rückt.



Zum Abschluß der großen Schwellenauswechslung wurden sechs starke Männer samt Aufseher zum Gleis rücken "verpflichtet"
(Foto: Jakob Bobleter).

Das Warnschild - "Begehen verboten" - kann die Wanderer und Anrainer scheinbar nicht daran hindern, die Eisenbahnbrücke über die Bregenzerache an der Gemeindegrenze von Reuthe/Bezau als Fußgängerbrücke (und Fahrradweg) zu benutzen. Daß diese Verbotstafel den Museumsbahnverein nicht vor Haftungsansprüchen bewahren dürfte, hat den Ausschlag dazu gegeben, im Oktober noch die Bedielung der 40 Meter langen Brücke zu erneuern. Rund 7,5 Kubikmeter wetterbeständiges Douglasie-Konstruktionsholz wurden von Vereinsmitgliedern verarbeitet.



"Nach getaner Arbeit ist gut ruh'n". (Foto: Jakob Bobleter)

Obwohl damit auch die Zeit gekommen wäre, um sich zur Abrechnung der gerade erfolgreich abgelaufenen Monate in das stille Kämmerlein zurück zu ziehen, fordert die Arbeit noch immer ihren Mann (und Frau). Eine der vielen Gemeinschaftsaktionen im Jahresablauf betrifft die von 8 bis 10 Frauen und Männern die für die Nikolauszüge über 1.700 Lebkuchen gebacken und ebenso viele Nikolaussäckle mit traditionellem Inhalt gefüllt haben.

Jakob Bobleter

Vorankündigung:

Die 13. Jahreshauptversammlung des Museumsbahnvereines findet am Samstag, den 13. März 1999 statt. Die Vereinsmitglieder erhalten die Einladung gesondert per Post.

Die Lokomotive ZB 4

Die Lokomotive ZB 4 wurde 1939 für die Heeresfeldbahn als HF-Nr. 191 von der Maschinenfabrik Borsig gebaut. Nach dem zweiten Weltkrieg verblieb sie in Österreich, wo sie bei der Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB) zum Einsatz kam. Dort wurde sie für Güter- und Personenzüge verwendet. Nach Einstellung des Personenverkehrs am 30. September 1957 und des Güterverkehrs am 10. Oktober 1957, wurde die inzwischen als SKGLB 22 bezeichnete Maschine samt dem anderen Rollmaterial in Salzburg Itzling abgestellt. 1958 wurde die Lokomotive an die Zillertalbahn verkauft und bekam dort die Bezeichnung ZB 4. Es war die zweite Dampflokomotive, die die Bezeichnung ZB 4 bekam. Die erste "ZB 4" hatte man bereits bereits im Jahr 1958 verschrottet. Am 27. Oktober 1963 wurde sie auf den Beinamen CASTLE CAEREINION getauft. Auf der Zillertalbahn kam sie hauptsächlich für den Rollschemelverkehr - Zementtransporte für Kraftwerksbauten - zum Einsatz (gemeinsam mit der ZB 5). Nach Verhandlungen mit der EUROVAPOR wurde die ZB 4 am 7. April 1974 nach Bregenz überstellt und am 27. Mai 1974 fand die erste Probefahrt auf der Bregenzerwaldbahn statt. Bis zur Einstellung der Bregenzerwaldbahn konnte die Lokomotive dann als Attraktion vor den Dampfbummelzügen bestaunt werden und anschließend kam sie wieder ins Zillertal zurück. Im Jahre 1986 ist sie von Herrn Walter Seidensticker gekauft und auf die Jagsttalbahn (BRD) gebracht worden. 1991 mußte sie wegen eines Kesselschadens abgestellt und ins Reichsbahn-Ausbesserungswerk (RAW) Görlitz (ehemalige DDR) gebracht werden, wo sie jahrelang wegen Geldmangels abgestellt war. Erst im Frühjahr 1997 konnte sie als letzte im RAW Görlitz ausgebesserte Dampflok aus eigener Kraft die Hallen verlassen und kommt seither beim "Rasenden Roland" (Schmalspurbahn Putbus - Göhren auf der Insel Rügen) zum Einsatz.

Robert Köfler

Technische Daten:

Bauart:	E h2
Baujahr:	1939
Dienstgewicht:	36,0 t
Höchstgeschwindigkeit:	30 km/h

Einsatz auf der Bregenzerwaldbahn:

Lokbezeichnung	Fabriksnummer	Stationierung
ZB 4	Bors 14806/1939	8.4.1974 - 1981



Die ZB 4 und die 699.01 vor der alten Zugförderungsstelle in Vorkloster (Foto: Christof Mittelberger; Sammlung Robert Köfler)

Vereinsgeschichte, 12. Fortsetzung

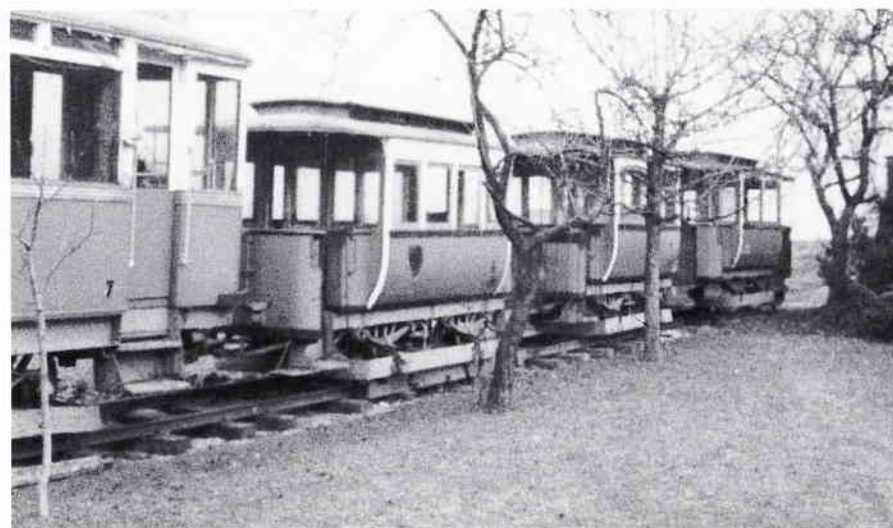
Ab dem Heft "MUSEUMSBAHN-Aktuell Nr. 7" vom Mai 1993, sind unsere Leser, Mitglieder und Freunde über die abwechslungsreiche Geschichte des "Wälderbähnlevereines" voll im Bilde. Anhand der Aufarbeitung von einzelnen Vereinsjahren - und ergänzt durch bisher nur Wenigen bekannte Fotos, ergibt sich für Sie 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 11 mit seinem Abschluß im Dezember 1994, nun in Heft Nr. 18 wieder interessante Ereignisse aus dem Jahr 1995 folgen. Wir hoffen, Ihnen auf diese Weise manch wissenswertes - den Statistikern unter Ihnen - auch Daten für Ihre Aufzeichnungen zu liefern.

29. Jänner 1995: Die Vorläufer der Jahre später gegründeten Arbeitsgruppen für "Fahrzeuge" und "Strecke" nehmen endlich Formen an. Obwohl ihr Fehlen in all den Jahren zuvor schon spürbar war, können erst jetzt die dafür verantwortlichen Kollegen dazu "überredet" werden.



Diesellok 2092.01 mit der Lehnenpartie der Bregenzerwaldbahn im Bf. Lingenau-Hittisau im Jahr 1976 (Foto: Klaus Köllmeier)

17. Februar 1995: Vor einem Jahr noch wurde der von den ÖBB angebotenen Diesellok (Reihe 2091) seitens des Vereinsvorstandes kein einstimmiges Interesse entgegengebracht. Im Sinne des Museumsgedankens erreicht das nun vorliegende Preisangebot bezüglich der von 1973 bis 1980 hier eingesetzten Diesel-Verschublokomotive 2092.01 schon weit höhere Sympathiewerte.



Triebwagen und 3 Beiwagen der ehemaligen Haller-Strassenbahn in Privatbesitz. Weer in Tirol, 1985 (Foto: Erich Schäffler)

"Unserem" Hallerwagen (BWB Nr. 105) wird schon Monate vor Saisonbeginn wegen technischer Mängel der endgültige Abschied vom Betriebsgeschehen verordnet.

26. Februar 1995: Nur am "Fasnatsunntag" (Faschingsonntag) werden die Aktiven des Museumsbahnvereines ihrem unverdienten Ruf als "Narrische" im wahrsten Sinne des Wortes gerecht und führen ohne große Vorbereitung einen Extrazug.

11. März 1995: Die 9. Jahreshauptversammlung ist Anlaß für erfreuliche Berichte der Vereinsführung und viele wohlwollende Worte prominenter Gäste aus Politik und Fremdenverkehr. Daß die schönen Worte trotz acht erfolgreicher Betriebsjahre noch keine großartigen Auswirkungen auf die Vereinsziele gebracht haben, fordert mehrere Versammlungs-

teilnehmer zu nachdenklicher Betrachtung auf.

Der Fahrgastzuwachs im Berichtsjahr 1994 mit rund 40.000 Fahrten bedeutet eine Steigerung um 8,4% und zeigt erneut einen bemerkenswerten Gegentrend zu den allgemein sinkenden Zahlen im Tourismus.



Foto: Walter Schöch

25. März 1995: Mit den Vorarbeiten zur Sanierung der Sporeneggbrücke (Trockenlegung und Abdichtung der Gewölboberfläche - Richtung Schwarzenberg) nimmt die Vereinsmannschaft einen mehrtägigen und teils ungewohnten Baustelleneinsatz auf sich. Die Eigenleistung erspart der Vereinskasse mehrere hunderttausend Schilling.

1. Mai 1995: "Tag der Arbeit", üblicherweise ein Feiertag und seit jeher wie geschaffen für die Arbeitswoche. Kollegen aus Niederösterreich, Schweiz, Deutschland, auch einige aus näherer Umgebung sind in Bezau eingetroffen und machen sich nach der "Befehlsausgabe" an die ihnen zugedachten Aufgaben. Eine gut verteilte Anzahl an Links- oder Rechtshändern, verstärkt durch Sonderausgaben mit "zwei linken Händen" lassen trotzdem nie einen Zweifel aufkommen, daß sie die Entrostungsarbeiten an der Dampflok Uh 03, den Neuanstrich von einem Stubaier- und einem

Dienstwagen sowie die dringendsten Streckenarbeiten etwa nicht schaffen werden.

18. Mai 1995: Medienleute aus dem In- und Ausland sind der Einladung zum Pressegespräch nach Bezau gefolgt. Nach nahezu 800 Arbeitsstunden kann in der Montagehalle des Obmannes Hans Meusburger (Fa. Meusburger Fahrzeugbau) der erste Neubauwagen nach Plänen von 1870 in fast fertiger Ausführung vorgestellt werden. An den Einsatz zu Saisonbeginn in einer Woche ist allerdings noch nicht zu denken.

27. Juli 1995: Mitten in das für gewöhnlich "geschichtelose" Sommerloch des Vereines hat unser Vorstandsmitglied und Geschäftsführerin des Bregenzerwald Tourismus Frau Mag. Ilona Authried Ihre erste Tochter geboren. Wir gratulieren.

2. September 1995: Eröffnung der "Dornbirner Herbstmesse". Unübersehbar für die staunenden Besucher steht der nagelneue Eisenbahnwagen - Made in Bezau - im Freigelände.

30. September 1995: Nach 10 Tagen im Rampenlicht und einigen Nacharbeiten kommt der neue Waggon bei der Museumsbahn unter der Nr. 109 zum ersten Einsatz.

1. Oktober 1995: Vereinsausflug nach Fulpmes im Stubaital mit Zwischenstation im "Localbahnmuseum" und Remise des Vereines "Tiroler Museumsbahnen". Mit besonderem Interesse wird die zukünftige Heimat des inzwischen von Bezau abtransportierten Hallerwagens besichtigt.



Foto: Hollenstein

13. Oktober 1995: Zur Hochzeit unseres Dampflokführers Ernst mit seiner Gisela rückt die Vereinsmannschaft in Galauniform aus und führt die Hochzeitsgäste standesgemäß mit einem Dampfsonderzug zum Kaffee im Gasthaus "Ritter" beim Bf. Schwarzenberg und zurück.

26. Oktober 1995: Anlässlich des Staatsfeiertages wird ein weiterer "geschenkter" Arbeitstag genützt um die 2. Etappe der Sporenegg-Brückensanierung - diesmal das Gewölbe in Richtung Bezau - zu starten.

3. Dezember 1995: Die Ankündigung des ersten "Nikolauszuges" der Vereinsgeschichte führt zu einer bis dahin noch nicht erlebten Nachfrage. Das nötige Platzangebot kann nur noch mit einem zusätzlichen Zug bewältigt werden.



Foto: Vereinsarchiv

8. Dezember 1995: Eine Vereinsabordnung trifft bei der Remise der "Krimmlerbahn" in Zell am See/Tischlerhäusl ein und überzeugt sich im Laufe der Probefahrt vom Zustand der Diesellokomotive 2091.08 (Baujahr 1940) und hätte dort so nebenbei auch noch andere "Wunschobjekte" gesehen.

Jakob Bobleter

Fortsetzung mit Ereignissen aus dem Jahr 1996 im Mai 1999.

Arbeitswoche Nr. 9 vom 27.4. bis 2.5.1998

Ausnahmsweise einmal steht der Bericht über die Arbeitswoche von 1998 nur teilweise in Einklang mit denen über seine 8 Vorgänger. Es spricht für die Vereinskollegen, die ihre Arbeitspläne schon frühzeitig in den Wintermonaten erstellen und deren Aufarbeitung höchstens noch bei Minusgraden ruht. Zumindest für die lang gedienten "Arbeitswöchner" war es deshalb eine neue Erfahrung, daß mit dem Wiederaufbau der Denkmallok Uh 3 nur ein einziges Großprojekt für sie aufgespart wurde. Kein Problem, auch die vielen kleinen Aufträge sorgten für ausgefüllte Arbeitstage. "Aufräumen, Aufräumen" lautete eines der Anliegen, womit sowohl die ersten drei Regentage überstanden wurden wie auch die bedeutend angenehmeren Temperaturen der restlichen Woche lückenlos ausgenützt werden konnten. Dank niederösterreichischer und burgenländischer Muskelkraft und mit der präzisen Unterstützung durch den Baggerfahrer hat sich die seit längerer Zeit geplante Umlagerung des umfangreichen Schwellenlagers bei der Grebenbachbrücke in Bezau erledigen lassen und mit den Planierungsarbeiten von Randflächen und der Reinigung von Wassergräben in mehreren Streckenbereichen hat auch das Landschaftsbild neben der Bahnstrecke sehr gewonnen. Nicht unwesentlich ist jener Zeitaufwand der wieder investiert werden mußte, um früher einmal "ganz wichtige" Gegenstände und Materialien nach Jahren der Vergessenheit endgültig zu entsorgen.

Aus der rostgeschützten Ansammlung von Aufbauten der beiden Dampflokomotiven Uh 3 und Uh 102 und viel schwarzem Lack wurde wieder eine, auch von Laien erkennbare Dampflokomotive. Damit ist die zur Arbeitswoche 1995 vom Denkmaldasein erlöste Uh 3 an ihren alten Platz neben der Remise in Bezau zurückgekehrt. Äußerlich ist ihr die alte Größe erhalten geblieben, nicht aber all ihre "Innereien". Und was jetzt zur Vollkommenheit einfach noch fehlt, liegt am immer noch tobenden Expertenstreit: Die "richtige" Loknummer. Direkt gegenüber der Dampflokbaustelle (zwecks gegenseitiger Aushilfe) war die komplette Zugsgarnitur zur Behebung der festgestellten Mängel platziert.

Der "Stubaiierwagen" Nr. 104 ist mit 6, mehr oder weniger an ausgeleierter Mechanik leidenden Fenstern besonders aufgefallen und hat zudem innen und außen einen Neuanstrich erhalten.

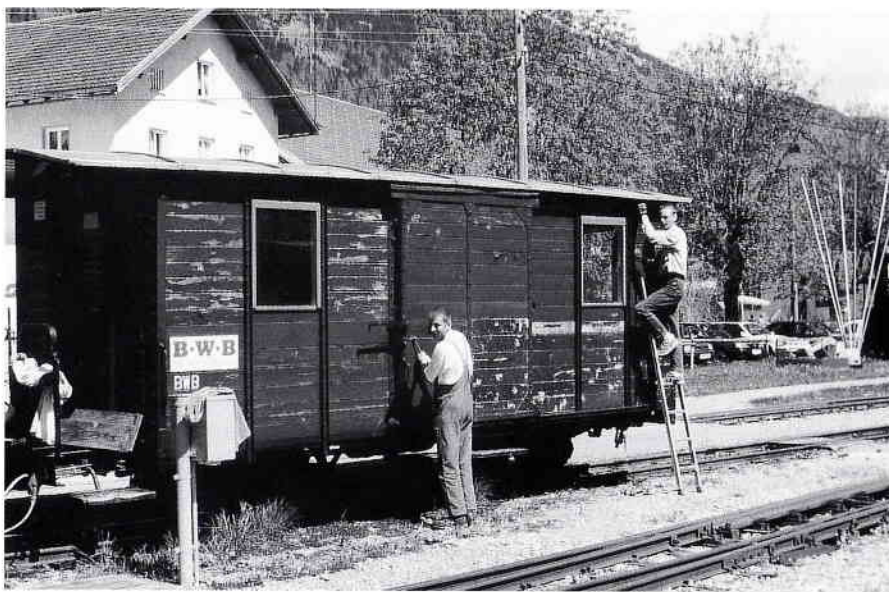


Foto: Markus Rabanser

Auch dem Dienstwagen Nr. 01 hat das rauhe Wetter seit dem letzten Anstrich wieder so stark zugesetzt, daß er einer Sonderbehandlung - Lack händisch abkratzen und neu streichen - bedurfte. Nichts auszusetzen gab es wieder über die Frauen der Verpflegungsabteilung, die mindestens allabendlich für ein schmackhaftes Menue gesorgt haben. Danke!

Deshalb.....

**auf Wiedersehn bei der Arbeitswoche Nr. 10 vom
26. April bis 1. Mai 1999**

Jakob Bobleter

Diesellokomotive "D 3 - Benjamin"

Zwar nicht bei direkt "Nacht und Nebel" aber doch zu früh für die meisten der am Samstag eingesetzten Vereinskollegen war die Diesellokomotive - D 3 - "Benjamin" am 23. Mai schon kurz nach 8 Uhr früh am Haken des Autokranes zu sehen. (Titelbild) Vor ihrer Verladung auf den LKW und Transport in ihre künftige Heimat bei der "Steyrtal-Museumsbahn" war noch das Problem der überschrittenen Ladehöhe zu lösen. "Einfach die Luft aus den Rädern lassen" war ein spitzfindiger aber gar nicht so weit daneben liegender Ratschlag, der noch am Vorabend mit dem Ausbau der beiden Achsen fast wortgetreu befolgt wurde. Ob die "Miene" vom Benjamin bei seiner Ankunft in Grünburg süß oder sauer war, konnte von den Besuchern aus Bezaus leider nicht in Erfahrung gebracht werden.

"Räumungsverkauf"

Der Eindruck von Räumungsverkauf täuscht nicht. Die Verladung der "Donawitzer Dampflokomotive 100.15" am 9. November 1998 hat mit der seit einem Jahr bekannten Situation zu tun, daß die Museumsbahn - einmal vielleicht, dann wieder sicher - in absehbarer Zeit einen empfindlichen Teil des Bahnhofgeländes von Bezaus samt Remise zugunsten eines geplanten Geschäftshauses-Neubaus räumen wird müssen. (Siehe Stellungnahme des Obmannes im Heft Nr. 17 vom Mai 1998). Bisher hat die mit eigenen Klettersicherungen versehene Dampflokomotive als viel benütztes Spielgerät für die kleinen Bahnhofsbesucher gedient und fast nicht wegzudenkende Dienste geleistet. "Noch unbestätigten" Beobachtungen zu Folge, konnte die Lok sogar junge Leute von Turnübungen an den übrigen Fahrzeugen im Bahnhofsbereich abhalten, was sich natürlich erst durch ihre Abwesenheit überprüfen läßt. Für den unerwartet schnellen Abschied von Bezaus sorgte einerseits das angemeldete Interesse durch die Stainzerbahn und andererseits die kostengünstige Transportgelegenheit von Stainz nach Bezaus die sich mit dem Ankauf und Transport von zwei Güterwagen von der Stainzerbahn (Fahrgestelle für neue Personenwagen) in zeitlichen Zusammenhang bringen ließ.

Jakob Bobleter

Unsere Mitglieder auf Entdeckungsreisen.

Mein Eisenbahnabenteuer in Ecuador....

auf einer der großartigsten Eisenbahnstrecken der Welt. Die Andenbahn in Ecuador verbindet Guayaquil an der Küste mit Quito, der Hauptstadt, die auf über 2.800 m. ü. M. liegt. Dabei überquert sie das Gebirge auf einer Höhe von 3.500 m. Da ich im vergangenen Sommer 2 Monate in Südamerika zubrachte, schloß ich mich einer Reisegruppe an, die auf dieser Strecke einen Sonderzug mit Dampflok für eine Woche gechartert hatte.

Um es gleich vorweg zu sagen: Manches kam ganz anders als geplant. In Südamerika gehen die Uhren einfach anders. Es wurde eine Reise mit vielen Hindernissen und Abenteuern. Aber das war mir gerade recht. Ich bin ja weniger ein technisch interessierter Eisenbahnfan als eher einer, der sich gern den Fahrtwind um die Ohren blasen läßt und das aufregende Geräusch und die Gerüche der Dampflokomotive einatmet. Deswegen saß ich auch auf dieser Fahrt meist auf dem Tender der 1-D Gebirgsdampflok Nr. 53 oder auf dem Dach eines der Güterwagen.

Der Reiseprospekt begann mit "Morgendliche Abfahrt eines gemischten Zuges von Duran (dem Bahnhof von Guayaquil) nach Yaguachi". Die Reisegruppe - sie war gerade 2 Stunden vorher aus Europa angekommen - stand übernachtigt auf dem Bahnhof, aber da war keine angeheizte Dampflok zu sehen. Drei Männer standen gelangweilt mit Besen in den Händen auf einer Lok um diese vor Dreck starrende Maschine abzukehren. Von einer Fahrt nach Yaguachi wußte dort keiner etwas. Also trotteten wir ein wenig lustlos auf dem ausgestorbenen Bahnhof herum und bestiegen dann zwei Busse, die uns nach Bucay bringen sollten. 90 km sind das und wir fuhren über die "Autobahn". Die Busfahrer mußten einen Slalomlauf um die tiefen Löcher der Straße fahren. 90 km gerade Flachland-Autobahn = 3 Stunden Fahrt.

In Bucay beginnt die Bergstrecke der Bahn, aber leider wurde diese Strecke kürzlich von Muren blockiert und eine Brücke

weggerissen. Dafür hat man uns versprochen, wenigstens im Bahnhof herum zu fahren und uns das kurze Stück bis zur weggerissenen Brücke zu führen. Doch auch hier; der junge Bahnhofsvorsteher bedauerte. Man habe zwar eine Dampflok angeheizt, jedoch eine Genehmigung, auch damit zu fahren, sei nicht eingegangen. Die Stimmung der Gruppe besserte sich auch nicht, als wir erfuhren, daß die Eisenbahngesellschaft eigentlich in Auflösung begriffen ist und daß sich der Generaldirektor letzte Woche unsere Anzahlung auszahlen ließ und dann abgehauen sei. Der Einsatzwille der Angestellten nützte nicht viel, wir durften die Lok Nr. 17 lediglich fotografieren wie sie im chaotischen Bahnhof ca. 50 m vor und zurück fuhr.

Das nächste Teilstück nach Huigra war also unpassierbar und wir bestiegen wieder unsere klapprigen Busse. Es sind zwar nur 30 km - der Zug hätte auf dieser Entfernung etwas über 1.200 m hinaufklettern müssen, aber die Straßenverbindung war noch viel schlechter. Auf einer Urwald-Dreckstraße bis auf 3.200 m bergauf und dann wieder bis 1.200 m hinunter. 4 Stunden Fahrtzeit waren veranschlagt, aber es kam noch schlimmer: Unser Busfahrer versuchte einen langsamen, mit Bananen und Eingeborenen beladenen Lastwagen zu überholen. Der Bus blieb aber am weichen Straßenrand stecken und neigte sich bedrohlich auf die Seite. Daß wir nicht etliche hundert Meter den Abgrund hinunter gefallen sind, grenzt an ein Wunder. 3 Stunden lang versuchte man, den Bus (ein gutes Abschleppseil hatte niemand dabei) wieder flott zu kriegen. Als Ausweg durften die Frauen, Kinder und unser Gepäck im zweiten Bus mitfahren, für die Männer hieß es, eine "Mondscheinwanderung" zu machen. Gegen Mitternacht hat man uns einen offenen Lastwagen entgegen geschickt und wir drückten uns leicht verfroren auf die Ladefläche.

Am nächsten Tag war aber endlich etwas Eisenbahnliches geboten: Die Lok Nr. 53 stand bereit und zog unseren Zug in subtropischer Landschaft durch ein wildes Flußtal hinauf zur "Teufelsnase". Auf 30 km Strecke bis Alausi müssen 1.500 Höhenmeter überwunden werden. Es läßt sich leicht nachrechnen, daß die durchschnittliche Steigung 5% beträgt. An der Teufelsnase muß der Zug einmal im Zick-Zack hin und herfahren, da die Steigung ohne sehr teure

Kunstabauten sonst nicht zu überwinden wäre. Den ganzen Tag vergnügten wir uns auf dieser Strecke. Um schöne Fotos machen zu können, erfreute der Lokführer die Herzen mit geduldigem Vor- und Zurückfahren. So richtig schwarzer Rauch wurde erzeugt in dem ein Mann fleißig Sand in die Feuerbuchse warf. Leider entgleiste ein vor uns fahrender Zug, und wir mußten wieder mit dem Bus in unser Hotel nach Huigra zurück holpern. Der Zug würde in der Nacht nachkommen, hieß es.

Am nächsten Morgen war allerdings kein Zug zu sehen. Er sei auch entgleist, wurden wir belehrt. Mit einem "Railcar" (ein alter Omnibus mit Eisenbahnnachsen wie unser "Hans-Erich" selig) könnten wir zur Entgleisungsstelle hinauf fahren. Nun konnten wir beobachten, wie so eine Entgleisung behoben wird. Mit Wagenhebern wird die Lok hochgehoben und dann werden die Schienen mit einem großen Schlegel unter die Räder der Lok getrieben. Daß das Gleis durch solche Bearbeitung nicht besonders ausgerichtet zurückbleibt, läßt sich einsehen. Überhaupt ist der gesamte Oberbau in einem katastrophalen Zustand und die nächste Entgleisung ist schon vorprogrammiert.

Doch unser Reiseleiter war gewitzt und hatte gleich mit dem Zug eine mitreisende Reparaturgruppe mit Güterwagen engagiert, der alles Nötige wie Winden, sonstiges schweres Werkzeug, Schwellen, Sand etc. mitführte. Bis Abends war die Entgleisung behoben und wir warteten nun, was der nächste Tag so bringen würde. Da hieß es, wir haben kein Schweröl zum Heizen der Lokomotive. Der versprochene Ölwaggon ist uns nie geschickt worden. Von einer Tankstelle wurden 4 Fässer Dieselöl geholt und in den Tender gekippt sodaß wir wenigstens nach Alausi hinauf kamen wo wir für die Nacht gebucht hatten. Sicherheitshalber bestellte der Reiseleiter telefonisch in Guayaquil einen Tanklastwagen mit Öl ohne zu bedenken, daß er zwar am gleichen Tag noch in Guayaquil beladen würde, daß aber der Fahrer zuerst daheim übernachten wird. Am nächsten Tag fehlte somit das Öl und zwei weitere Fässer von der Tankstelle verhalfen uns wenigstens zu kurzen Schaufahrten mit viel schwarzem Rauch inmitten der Straßen des malerischen Städtchens und zu vielen Bildern. Am nächsten Morgen dann ein großes Hallo:

Das Öl ist eingetroffen, die Lok ist vollgetankt, es kann weitergehen. Mit 5,6 % Steigung geht es hinauf auf die Hochebene. Mit vielen Fotohalten; die Eisenbahnfreunde stürmten jedesmal vor zur besten Position. Der Zug setzte zurück und kam wieder gewaltig schnaufend den Berg herauf. Aber der Helmut war zu faul, außerdem hatte er schon genug Bilder gemacht, und blieb auf dem Tender sitzen. Bis die Beschwerden kamen. "Der Alte mit dem Strohhut soll gefälligst absteigen wenn fotografiert wird, denn er sieht nicht wie ein Indio aus".

So ging es abenteuerlich weiter auf dieser Reise. Erwähnenswert ist besonders auch die Fahrt durch Guamate, einem Indianermarkort, wo wir helfen mußten, einige Marktstände zur Seite zu rücken damit genügend Platz für die Durchfahrt des Zuges war.



Vorbeifahrt am höchsten Berg von Ecuador, dem Chimborasso, einem über 6.000 m hohen Vulkan, kurz bevor unser Zug bei 3.500 m Höhe den Scheitelpunkt der Strecke erreicht hat.

(Foto: Helmut Weber)

Das ganze war ein unvergeßliches Erlebnis.

Helmut Weber

SCHMALSPUR-DIESELLOKOMOTIVEN SOWJETISCHER PRODUKTION

Die Reihen Tu1, Tu2, Tu2M und Tu2MK

Kaluga liegt 150 km süd-westlich von Moskau und kann als Wiege des Schmalspur-Diesellokomotivbaus in der Sowjetunion bezeichnet werden. Die dort ansässige Maschinenfabrik "Kaluzhskii Mashinostroitel'nyi Zavod" hatte bereits in den 30er Jahren beim Bau von Motordraisinen gut Erfolge erzielt, und lieferte 1933 ihre erste Motorlokomotive. 1941 wurde das gesamte Werk evakuiert und nach Krasnojarsk (Sibirien) ausgelagert. Erst nach dem 2. Weltkrieg konnte am alten Standort weiterproduziert werden.

Als Mitte der 50er Jahre auf Breitspur der Traktionswandel von Dampf auf Diesel immer deutlicher wurde, sollten auch die zahlreich vertretenen Schmalspurbahnen einen Modernisierungsschub durch neue Triebfahrzeuge erhalten. Die Maschinenfabrik in Kaluga erhielt den Auftrag zur Konstruktion eines diesel-elektrischen Prototypen in der Spurbreite von 750 mm und der Achsfolge Bo-Bo.

Die als Tu1-001 bezeichnete Maschine konnte 1956 ausgeliefert werden. Ein 12-Zylinder "Barnaul" Dieselmotor überträgt seine Leistung (max. 224 kW) auf einen Generator, der wiederum Strom für vier Elektromotore liefert. Die Maschine erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und hat ein Gesamtgewicht von 32 Tonnen.

Die gelungene Konstruktion ging noch im selben Jahr in Serie und wurde unter der Bezeichnung Tu2 bis 1959 gebaut. In vier Produktionsjahren konnten rund 275 Einheiten ausgeliefert werden. Die Reihe Tu2 ist bis heute auf den meisten öffentlichen Staatsbahn-Schmalspurbahnen vertreten. Man trifft sie in Litauen genau so wie in der Ukraine. Aber auch auf Kindereisenbahnen, die zur Ausbildung von Eisenbahn-Lehrlingen in der ganzen ehemaligen Sowjetunion verbreitet sind, stehen nach wie vor viele Fahrzeuge im Einsatz. Selten kann man sie auf Industrie und Werkbahnen finden. Bedingt durch den hohen Achsdruck von 8 Tonnen kann die Lokreihe nur auf Schmalspurbahnen mit starkem Oberbau verkehren.

Im Jahre 1988 wurden erste Versuche unternommen, diese

bewährte aber betagte Lokreihe durch neue Lokomotiven zu ersetzen. Seit 1990 konnten auf vielen Schmalspurbahnen einige Diesellok-Oldtimer von neuen Maschinen der Reihen Tu7, Tu7A sowie Tu8 abgelöst werden. Häufig sind nun alte und neue Fahrzeuge gleichzeitig im Betriebsdienst zu beobachten.

Für den Einsatz auf Wald- und Werkbahnen war ein Achsdruck von 8 Tonnen zu hoch. Um auch für diese Bahnen ein zeitgemäßes Triebfahrzeug zu Verfügung zu haben, konstruierte die Maschinenfabrik Kambarka unter Mithilfe der Fahrzeugfabrik Votkinsk im Jahre 1960 die Werkbahnlok Tu2M.

Diese neue Baureihe sollte die Dampftraktion vielerorts entbehrlich machen. Die ebenfalls vierachsige Grundkonstruktion wurde von einem U2-D6 Dieselmotor mit 111 kW angetrieben, die Kraftübertragung erfolgte mechanisch. Die 7,6 m lange Maschine konnte Kurvenradien bis zu einem Bogenhalbmesser von nur 30 m befahren und wies einen Achsdruck von 4 Tonnen auf. Optisch auffällig war der große Mittelführerstand sowie die Blindwellen an den Drehgestellen.

1960 bis 1961 wurden rund 300 Stück dieser Baureihe erzeugt, in den folgenden Jahren bis 1964 konnten nochmals 800 Stück unter der Bezeichnung Tu2MK ausgeliefert werden.

Da sich die Nachfolgekonstruktion der Maschinenfabrik Kambarka (Reihe Tu4) als großer Erfolg erwies, konnte auf die rund 1/3 schwächere Reihe Tu2M bald verzichtet werden. Mit einer Lieferung von 3200 Stück Tu4 wurde nach rund 15 Betriebsjahren allerorts die Reihe Tu2M entbehrlich. Der Nachwelt sind nur wenige Exemplare erhalten geblieben. Ein Schrott-Modell ist heute noch bei der Waldbahn Lugi/Ukraine zu finden.

Quelle: Draha 4/98

Helmuth Lampeitl

Wälderbahnle im INTERNET ...

Seit Sommer 1998 präsentiert sich die Museumsbahn unter einer weiteren Adresse im Internet. Zusätzlich sind wir nun auch via E-mail zu erreichen.

E-Mail: bwb@ecommerce.at

Internet: <http://www.ecommerce.at/waelderbaehnle.htm>



Oben: Die Tu2-071 mit einem GmPauf dem Netz der Schmalspurbahn von Rudnjitsa in der Ukraine. (Foto: Helmuth Lampeitl)

Unten: Die im Bericht erwähnte Schrottllok der Reihe Tu2M in Lugi (Foto: Helmuth Lampeitl)



Die Tu2-094 der Litauischen Staatsbahnen mit einem Güterzug zwischen Anykskiai und Pajogis (Foto: Helmuth Lampeitl)

Der Autor dieses Artikels organisiert im Sommer 1999 eine Exkursion für Eisenbahnfreunde zu den Ukrainischen Schmalspurbahnen. Ein Schwerpunkt wird dabei die im Bericht vorgestellte Baureihe Tu2 darstellen. Das detaillierte Reiseprogramm kann unter der folgenden Adresse angefordert werden:

Helmuth Lampeitl
Wolf-Huber-Straße 47/2
A-6800 Feldkirch
Tel./Fax +43/5522/38544



Nikolauszug mit der 2091.08 bei Bezau
(Foto: Helmuth Lampeitl)

**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: J. N. Teutsch, Bregenz

Erscheinungsort Langenegg
Verlagspostamt A-6941 Langenegg