Wälderbähnle AKTUELL

MITTEILUNGSBLATT des Vereines
BREGENZERWALDBAHN-MUSEUMSBAHN

HEFT Nr. 19 Juni 1999
Preis: ATS 35,- / DEM 5,- / CHF 4,50 / EUR 2,54

FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS

Die Sporeneggbrücke in vergangenen Tagen
(Foto: H. Feurer)

Aus dem Inhalt: Brief der Redaktion - Jahrhundert-Hochwasser - Seite des Obmannes - Vereinsgeschichte - 13. Jahreshauptversammlung - Aus dem Vereinsleben - Die 2090.001 - Eine Instandsetzungsgeschichte - Aus dem Vereinsalbum - Zwei weitere Neubauwagen - Die Baureihen Tu 3 und T 47

Brief der Redaktion

Sehr geehrte Freunde der Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn!

Zum geplanten Erscheinungs-Zeitpunkt dieses Heftes, Anfang Juni 1999, hätte die 13. Betriebssaison auf unserer Museumsbahn bereits begonnen. Die Vorlagen waren in der Druckerei, als uns die im Heft beschriebenen Folgen des verhehrenden Hochwassers an der Sporeneggbrücke vom 22. Mai 1999 kurrzeitig sogar an den Rand der Kapitulation zu bringen drohten. Mit den aus diesem Anlaß aktualisierten Seiten des Heftes versuchen wir, Sie über die Lage zu informieren.
Neben diesem Verlust haben wir auch an der Strecke Hochwasserschäden erlitten, die im Laufe der nächsten Wochen mit der eigenen Vereinsmannschaft behoben werden sollen. Über die Aufnahme eines provisorischen Bahnbetriebes kann deshalb nur je nach Fortschritt der Bauarbeiten entschieden werden.
Als besonderes Ereignis war für den 15. August 1999 die Aktion " Mit Volldampf zum Bahnhofsfest" geplant. Natürlich führen wir die Veranstaltung so getreu als möglich nach dem Programm der Einladung auf Seite 24 durch und freuen uns auf Ihren Besuch.
Auch über die zahlreichen Aktivitäten während der Winterpause dürfen wir Sie informieren.
Gegenüber der letzten Ausgabe konnten wir den Umfang der in Farbe gedruckten Seiten erhöhen und auch das Layout wurde überarbeitet.
Damit überlassen wir Ihnen unser Heft Nr. 19 zur Lektüre und freuen uns auf ein Wiedersehen in Bezau.

Für das Redaktionsteam
Markus Rabanser

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:

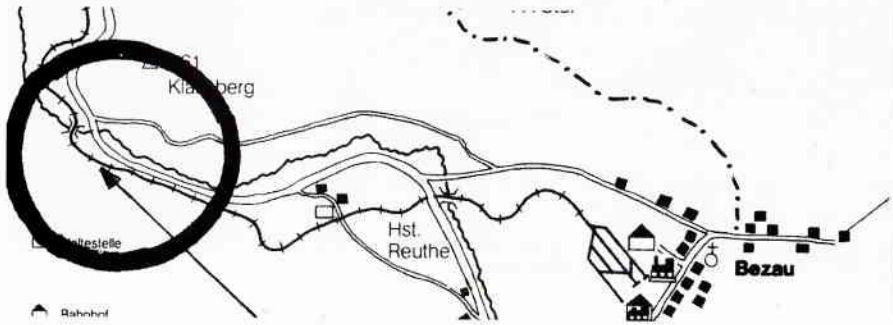
Aktives und unterstützendes Mitglied:	ÖS 300,--	DM 45,--	SFR 40,--
Schüler und Lehrlinge:	ÖS 100,--	DM 15,--	SFR 13,40

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

Jahrhundert-Hochwasser in Vorarlberg

Die wochenlangen, besonders aber kurz vor Pfingsten aufgetretenen, heftigen Regenfälle, haben alle bisherigen Rekordmarken des Jahrhunderts übertroffen. Neben fast allen anderen Regionen Vorarlbergs war auch der Bregenzerwald stark betroffen. Dörfer wurden durch Muren und Erdrutsche von der Außenwelt abgeschnitten oder sind immer noch gefährdet, Alpgebiete zeigen tiefe Risse in den Hängen und drohen mit samt den Gebäuden in die Tiefe zu gleiten. Schon am Freitag, den 21. Mai bekamen es die Feuerwehren des ganzen Tales mit den Vorboten der Unwetter zu tun und brauchten alle Hände, um die Bevölkerung vor noch größerem Schaden zu bewahren. Auch die in Bezau anwesende Vereinsmannschaft konnte mit Pumpen, Stromaggregat und Scheinwerfern aushelfen. Die Meldung von der Überschwemmung der Haltestelle Reuthe wurde noch in der Nacht mit dem eigenen Bagger erfolgreich bereinigt.

Welche Wassermassen die Bregenzerache zu dem Zeitpunkt führte, ließ sich in der Dunkelheit am ohrenbetäubenden Getöse nur erahnen. Deshalb wurde beschlossen, vor der Betriebsaufnahme am Samstag, den 22. Mai in der Früh eine Streckenbesichtigungsfahrt zu unternehmen. Die unglaublich klingende Mitteilung eines Busfahrers sorgte glücklicherweise für die rechtzeitige Absage. Durch die Unterspülung des Fundamentes war der Viaduktbogen (Richtung Bezau) schon in eine bedenkliche Schräglage gekommen und drohte jeden Augenblick in die reißenden Fluten zu stürzen. Machtlos mußte das Geschehen von der Straßenbrücke der B 200 aus beobachtet werden. Unter den vielen Beobachtern war auch ein Passant mit der Videokamera, wie die Fernsehbilder der Nachrichtensendungen im In- und Ausland eindrucksvoll zeigten. Um ca. 8.00 Uhr sind dann zwei Drittel des Viaduktes weggebrochen und haben das 31 m lange Tragwerk der Brücke mit sich gerissen.



Standort der Sporeneggbrücke etwa bei km 3,6

Zustand der Sporeneggbrücke am Samstag, den 22. Mai ... (Foto: Walter Rabanser)

und am Montag den 24. Mai (Foto: Markus Rabanser)

Auch die Bregenzerachbrücke bei Bezau war am Samstag in höchster Gefahr, überflutet zu werden.

In nächster Nähe der gefährdeten Brücke ist die Bahntrasse vom Grebenbach eingeschlossen worden.
(Fotos: Peter Schlacher)

Geschätzte Mitglieder und Freunde, liebe aktive Kolleginnen und Kollegen!

Daß für den Start in das 13. Betriebsjahr noch keine schlechten Vorahnungen bestanden haben, beweist die Einsatzbereitschaft unserer aktiven Mitglieder. Seit Jahresbeginn sind schon wieder weit mehr als 1.000 Arbeitsstunden für den Bau von zwei neuen Wagen und für die Renovierungsarbeiten an der übrigen Zugsgarnitur geleistet worden. Auch alle sonstigen Vorarbeiten für die Saison 1999 sind auf Hochtouren gelaufen und haben ebenso ihre Zeit beansprucht. Dafür möchte ich allen Helfern recht herzlich danken. Mein Dank gilt aber auch allen, die uns solch große Vorhaben durch Ihren jährlichen Mitgliedsbeitrag und gelegentliche Spenden ermöglichen.

Die Aussicht auf Verlängerung der Bahnstrecke ist wieder in eine nicht exakt absehbare Zukunft gerückt. Die fertigen Pläne für den Ausbau der Straße vom Bf. Schwarzenberg bis Bersbuch liegen zwar in der Schublade, aber eine endgültige Zusage fehlt weiterhin.

Die Sorgen, die uns in den vergangenen Wintermonaten beschäftigten und durch die Medienberichte viel Interesse im ganzen Land hervorgerufen haben, betreffen den Kauf einer Teilfläche von 3.000 m2 im Bahnhofsbereich durch die Gemeinde Bezau. Wir hoffen, daß gemeinsam mit allen Interessenten eine einvernehmliche Lösung gefunden werden kann um den Weiterbestand des Museumsbahnbetriebes gewährleisten zu können.

Auch die Frage eines neuen Abstellplatzes für Fahrzeuge die aufgearbeitet werden sollen, mußte aus diesen Gründen gelöst werden. Durch viel Arbeitseinsatz wurden im Mai und Juni an einem geeigneten Platz im Bahnhofsgelände zwei Abstellgleise errichtet, die den von uns erwarteten Beitrag zur Ordnung erfüllen werden.

Trotz allem, oder gerade deshalb, wurden in den vergangenen Wintermonaten seit Dezember 1998 zwei neue Personenwagen gebaut die Mitte Juni 1999 fertig geworden sind und sicher wieder eine neue Bereicherung für die Museumsbahn darstellen.

All diese Pläne und die praktisch abgeschlossenen Vorbereitungen auf das mit Sonderzügen gut angelaufene Betriebsjahr sind am Saisoneröffnungstag, Pfingstsamstag, den 22. Mai durch das Jahrhundert-Hochwasser der Bregenzerache mit ungeheurer Zerstörungskraft

unterbrochen worden. Wenn auch an anderen Stellen der Strecke Schäden zu beklagen sind, überwiegt doch das Ereignis bei km 3,6. Die "Sporeneggbrücke" als eindrucksvolles Bauwerk an der Grenze zwischen Schwarzenberg und Andelsbuch, hat ganze 98 Jahre an exponierter Stelle ausgehalten und wohl unzählige ähnliche Naturkräfte unbeschadet überstanden. Obwohl uns die Eindrücke der ersten Stunden noch schwer beschäftigen, übersehen wir aber nicht das große Glück, daß die Katastrophe keinen Personenschaden verursacht hat. Die zig fache Ausstrahlung der zweifellos spektakulären Bilder über den Moment des Brückeneinsturzes im Fernsehen des In- und Auslandes hat eine ungeahnte Wirkung erziehlt. Viele aufmunternde Anrufe und Briefe, besonders aber der durchwegs positive Zuspruch aus dem ganzen Land, haben uns zur Eile in der Verfolgung der Wiederaufbaupläne getrieben. Bereits drei Tage später fanden erste Expertengespräche statt und wurden uns von einem einheimischen Baumeister schon fertige Wiederaufbaupläne und Kostenschätzungen angeboten. Um weitere Schäden am Gleiskörper zu verhindern, mußte als erstes das über der Brücke hängende Gleis abgesprengt werden. Mit großem finanziellem Aufwand folgt nun der Bau einer Zufahrt für Baumaschinen und den Spezialkran zur Bergung des 44 Tonnen schweren Tragwerkes. Die Vergabe dieser Arbeiten waren Bedingung, um die Untersuchung der Konstruktion und Bodenproben für neue Fundamente so schnell als möglich durchführen zu können. Alle weiteren Maßnahmen hängen dann von den Erkenntnissen der Fachleute und von den Finanzierungsbeiträgen der öffentlichen Hand ab. Schon jetzt wollen wir allen Beteiligten für Ihr bewiesenes Engagement herzlich danken. Mit unserem bewährten Optimismus ausgestattet, dürfen wir zuversichtlich sein, daß die eingeleiteten Verhandlungen positiv verlaufen. Gleichzeitig ist zu hoffen, daß der Verein sowohl seinen finanziellen wie auch seinen praktischen Pflichtteil an der Instandsetzung irgendwie schaffen kann. Wenn es dann noch nach unseren Plänen geht, sollte die Brücke ab November 1999 für die beliebten Nikolauszüge wieder befahrbar sein.

In diesem Sinne, werte aktive und unterstützende Mitglieder, Freunde und Gönner, erlaube ich mir, Ihnen zum erstenmal in der Vereinsgeschichte einen Spendenaufruf ans Herz zu legen und Sie höflich zu bitten, die Museumsbahn in dieser schwierigen Situation nicht im Stich zu lasssen. Zahlschein liegt bei. Wenn Ihrem Heft dieser Ausgabe ein weiterer Zahlschein beiliegt, möchten wir

Sie erinnern, daß Ihr Mitgliedsbeitrag für 1999 noch nicht auf unserem Konto verbucht werden konnte. Ich bitte Sie, Ihren Beitrag in nächster Zeit zu überweisen und danke Allen bereits im voraus recht herzlich.

Ihr Obmann
Komm.Rat Hans Meusburger

Vereinsgeschichte, 13. Fortsetzung

25. Jänner 1996: Die Vereinigung der Kaufmannschaft und einige Wirte von Bezau veranstalten am Bahnhof Bezau ein Fest und bieten dabei Gratisfahrten mit dem "Bähnle" und natürlich Apre's Ski mit Musik und Bewirtung im und um das Wälderbähnle an.

Die Dampflok vom Wälderbähnle stellt dabei den würdigen Rahmen für den Auftritt der international bestens bekannten Sängerin "Eva Maria".
(Foto: Peter Strauß)

10. Februar 1996: "Klappe auf" für die Dreharbeiten des Saarländischen Rundfunks. Viele Volksmusikanten/Innen und die sonnige Winterlandschaft des Bregenzerwaldes spielen die Hauptrolle für die beliebte Sendung "Kein schöner Land". Am 4. April 1996 wird die Aufzeichnung im Fernsehen ausgestrahlt.

24. Februar 1996: 10. Jahreshauptversammlung des Vereines in Mellau. Ein umfangreicher Tätigkeitsbericht gibt Aufschluß über das erfolgreich abgelaufene Vereinsjahr. Inzwischen sind 28 Fahrzeuge - drei davon nur leihweise - im Stand des Vereines und dementsprechend ist auch ein teurer Unterhalt zu verkraften. 290 unterstützende- und 35 aktive Mitglieder sind die tragenden Säulen des Vereines. Mit 39.600 Fahrgästen kommt die Saison 1995 nahe an die zwei Rekordjahre von 1993 und 1994 heran. Die Neuwahlen erbringen den Einzug von zwei neuen Vorstandsmitgliedern und die Bestätigung von fünf "alten". Drei verdiente Mitglieder der erste Stunde: Frau Margreth Bischofberger, Herr Joseph Denoth und Herr Hans-Peter Cavegn werden zu Ehrenmitgliedern ernannt.

28. Februar 1996: Sechs Tage nach der Diesellok 2091.004 ist nun auch die 2091.008 als "Aussergewöhnliche Sendung" per Bahn aus Zell am See am Güterbahnhof Wolfurt angekommen.

1. März 1996: In einem Aufsehen erregenden Sondertransport werden die beiden Dieselloks von zwei Spezial-LKW s im Konvoi mit Begleitfahrzeugen vom Güterbahnhof Wolfurt nach Bezau gebracht.

3. März 1996: Abschied vom Waggon "Wälderschenke". Der beschlossene Bau von zwei weiteren Personenwagen nach dem Muster des Wagens Nr. 109 verlangt den Abbruch der Eigenkonstruktion aus dem Jahr 1989. Das Fahrgestell wird nach diversen Anpassungen für den neuen Waggon "Wälderschenke" verwendet. Vorher wird noch der kleine Rest an flüssigem Vorrat auf "mehrere Abnehmer" aufgeteilt.

23. März 1996: Bei der Haltestelle Reuthe werden Überreste einer Überschwemmung vom Jänner beseitigt - und als Lehre daraus - auch andere Bahngräben gesäubert.

30. März 1996: Auch wenn das Bild täuscht, die besondere Zusammenstellung des Fotogüterzuges mit den Dieselloks 2091.04 und 08 an der Spitze ist nur gestellt. Was die Filmleute in diesem Fall aus ihrer Trickkiste holen würden, kann die "Regie" vom Wälderbähnle auch. Die als Zuglok eingesetzte Diesellok Hilde wird geschickt aus dem Bild gerückt. Der dabei aufgetretene Heißläufer an einer Achse der Hilde ist allerdings echt.

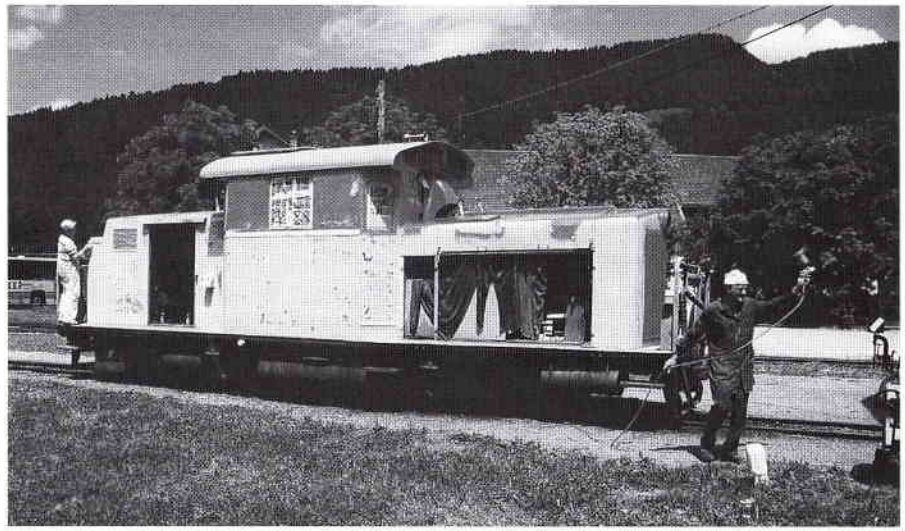
(Foto: Helmuth Lampeitl)

16. April 1996: Der "Hallerwagen" verläßt Bezau nun endgültig per LKW in- Richtung Innsbruck zur alten Heimat am Stubaitalbahnhof. Als Gegenleistung gehört einer der beiden, bis dahin noch im Besitz der Tiroler Museumsbahnen befindliche "Stubaierwagen" ab jetzt dem Museumsbahnverein.

29. April 1996: In der Arbeitswoche Nr. 7 steht außer den üblichen Fahrzeug- und Streckenerhaltungsarbeiten ein lang gewünschtes Großprojekt auf dem Programm. Mit Hilfe des Baggers und mehrerer "Tiefbauspezialisten" wird ein mannshoher Schacht für die Installation des Wasserkrans und die mehrere hundert Meter lange Wasserleitung errichtet. Gleichzeitig entsteht die erforderliche Abwasserdrainage und ein Schlackendepot mit Fassungsraum für eine ganze Saison.

25. Mai 1996: Eröffnung der 10. Betriebssaison.

15. Juni 1996: Unter der praktischen Anweisung des ehemaligen Lokführers und Dienstellenleiters der seit 1981 nicht mehr existierenden "Zugförderungsstelle Bregenz", Franz Burtscher, kann mit der Diesellok 2091.08 eine problemlose Probefahrt bis zum Bf. Schwarzenberg und zurück absolviert werden.



(Foto: Vereinsarchiv)

20. Juli 1996: Wie immer; die Zeit drängt. Acht Tage vor dem Termin der Loktaufe wird die 2091.08 für die Lackierung vorbereitet.

25. Juli 1996: Mit der Ankunft des dritten Personenwagens am Bahnhof Bezau ist die Neubaugarnitur vorerst komplett.

26. Juli 1996: Sowieso schon vom technischen Aufwand einer Fernseh-Livesendung beeindruckt, sollen den Vereinsfunktionären vor den ORF Kameras und Mikrofonen der im weiten Umkreis und über die Grenzen bekannten Sendung "Vorarlberg heute" auch noch möglichst gescheite Worte einfallen.

28. Juli 1996: "Tag der offenen Tür" mit Taufe der Diesellok 2091.08 (Lokpatin, Frau Annemarie Müller aus Reuthe) und Weihe aller anderen Fahrzeuge des Vereines durch Pater Manfred. Herrliches Wetter und ein sehr abwechslungsreiches Programm locken 3.500 Besucher an die Bahnhöfe Bezau und Schwarzenberg. Zur Bewältigung der 2.800 Fahrgäste des Tages sind elf Zugpaare erforderlich.

25. August 1996: Der 300.000ste Fahrgast wird erwartet. Ein völlig überraschter Urlauber aus Norddeutschland hat die Ehre, als besonderer Gast im Mittelpunkt der Fotografen zu stehen und darf einige Geschenke und einen Urlaubsgutschein entgegennehmen.

5. Oktober 1996: "Ratschings" im schönen Südtirol ist das Ziel des zweitägigen Ausfluges der aktiven Vereinsmitglieder. Zur Abwechslung gibt es diesmal keine Eisenbahn zu besichtigen. Auf dem Programm steht statt dessen eine Führung durch die Stollen des "Landes-Bergbaumuseums am Schneeberg". Die gemütlichen Stunden danach haben unser Handorgler Arnold und der Südtiroler Wein gestaltet.

15. Oktober 1996: Herr Landesstatthalter (Stellvertr. Landeshauptmann von Vorarlberg) Dr. Herbert Sausgruber nimmt sich ein paar Stunden Zeit und informiert sich in Bezau über die Freuden - und Nöte - des Museumsbahnvereines. Per Sonderzug geht es anschließend zur Besichtigung von zwei Gewerbebetrieben in der Umgebung.

(Foto: Jakob Bobleter)

26. Oktober 1996: Genau genommen wäre der Staatsfeiertag ja ein Ruhetag. Nicht bei der Museumsbahn! Das altgediente WC-Gebäude beim Bahnhof Schwarzenberg (Baujahr 1902) kann den Anforderungen an Einrichtungen dieser Art nicht im mindesten gerecht werden und muß unter Baggergewalt einem Neubau weichen.

29. Oktober 1996: Die Wiederinbetriebnahme einer Dampflok der Reihe 498 ist in die entscheidende Phase gerückt. Der erste Eindruck,

den die Ersatzteilspender-Lok 498.102 bei der Ankunft in Bezau bietet, konnte die verwunderten Beobachter zur Feststellung verleiten, daß die "Schrottlok" ihren hohen Kaufpreis wohl nicht wert gewesen ist. Allerdings sind damit die wichtigsten, und sicher auf keinem anderen Wege mehr zu beschaffenden Ersatzteile für die künftige Aufarbeitung gesichert worden.

15. November 1996: Erstmals wird der Verein für eine seiner Aktivitäten ausgezeichnet. Die "Abendfahrten mit Musikbegleitung" haben in den Augen der Tourismusverantwortlichen den Innovationspreis verdient.

24. November 1996: Anläßlich der Sitzung des Betriebsausschusses und der "Fahrplankonferenz" für 1997 wird Bilanz über das mit einem neuen Fahrgastrekord aufwartende Betriebsjahr gezogen.

1. Dezember 1999: Große Mengen an Neuschnee (40 cm) bringen den Fahrplan der zwei ausverkauften Nikolauszüge ins Wanken. Wenige Minuten vor der Abfahrt des ersten Zuges in Bezau steckt die Diesellok "Hilde" mit samt dem Schneepflug bei der Sporeneggbrücke fest und kann nur noch mit der Diesellok "Margreth" befreit werden.

31. Dezember 1996: Durch die Führung von Silvesterfahrten hat der Museumsbahnverein seine Aktivitäten endgültig auf das ganze Jahr ausgedehnt.

Mit der Folge 13 ist die Serie "Vereinsgeschichte" dem aktuellen Vereinsleben nun so nahe gerückt, daß nun wieder einige Zeit verrinnen darf, bis auch das derzeit Alltägliche zur Vereinsgeschichte wird.

Bis dahin grüßt, Jakob Bobleter

Die 13. Jahreshauptversammlung

Am 13. März 1999 fand die 13. Jahreshauptversammlung unseres Vereines im Hermann-Gmeiner-Saal in Alberschwende an. An Ehrengästen konnte Obmann KR Hans Meusburger begrüßen: NR Dr. Gottfried Feuerstein, die Bürgermeisterin der Marktgemeinde Bezau Anna Franz, den Regio-Obmann Hans-Peter Metzler, den Obmann des Bregenzerwald-Tourismus Helmut Blank, die Geschäftsführerin des Bregenzerwald Tourismus Mag. Ilona Authried, sowie Gottfried Win-

kel und Anneliese Egender als Vertreter des Tourismus der Gemeinden Bezau und Andelsbuch.
Schriftführer Jakob Bobleter verlas das Protokoll der 12. Jahreshauptversammlung, das ohne Anmerkungen von den Anwesenden genehmigt wurde.
In seinem Jahresbericht hob der Obmann hervor, daß das Vorjahresergebnis mit 40.000 Fahrgästen wieder erreicht werden konnte. Vor allem die 17 Nikolauszüge haben am Schluß der Saison zum Erreichen dieser Zahl beigetragen. Im Vergleich zum Vorjahr war ein Rückgang von 19 Sonderzügen zu verzeichnen, dafür hat sich eine Zunahme bei den Planzügen um 2.800 Fahrgäste eingestellt.
Um den musealen Wert der Zuggarnitur weiter aufzuwerten wurden während des Winters unter Leitung des Obmannes nochmals zwei Personenwagen nach den historischen Plänen aufgebaut. Nach deren Inbetriebnahme stehen dann fünf dieser Waggons zur Verfügung.
Zum Schluß seines Berichtes wurde der Problemkreis "Bau eines Geschäftszentrums in Bezau und damit verbundener Abbruch der Remise angesprochen. Der Obmann gab seiner Erwartung Ausdruck, daß die Belange der Museumsbahn dabei berücksichtigt werden.
Im Jahresbericht des Betriebsleiters Mag. Markus Rabanser wurde über die umfangreichen Arbeiten an den Fahrzeugen, an der Strecke sowie über die mit neuen Funktionen im Betriebsdienst betrauten Kollegen referiert.
Die Bürgermeisterin der Marktgemeinde Bezau Anna Franz stellte klar, daß es für den Abbruch der Remise nur eine gemeinsame Vorgehensweise mit dem Museumsbahnverein geben werde. Derzeit seien die Angelegenheit allerdings noch im Fluß. Sie gratulierte dem Verein zu seinen Leistungen und brachte zum Ausdruck, daß Bezau hinter seiner Museumsbahn stehe.
Der Rechnungsabschluß wurde vom Kassier Walter Künz vorgestellt. Der Antrag der Rechnungsprüfer auf Entlastung des Kassiers wurde einstimmig angenommen.
Nach Ablauf der dreijährigen Funktionsperiode standen die meisten Mitglieder des Vereinsvorstandes zur Neuwahl an. Zugleich kam es zu einer Umbildung in den Vorstandspositionen. Nach jahrelanger Tätigkeit an der Spitze des Vereines legte Schriftführer Jakob Bobleter sein Amt zurück. Er betont, daß er nach langjährigen Bemühungen um die Belange des Vereines nun nicht mehr in der ersten Reihe stehen möchte. Der Obmann dankte ihm für den Einsatz und hob hervor, daß Jakob Bobleter als Aktiver weiterhin zur Verfügung steht.

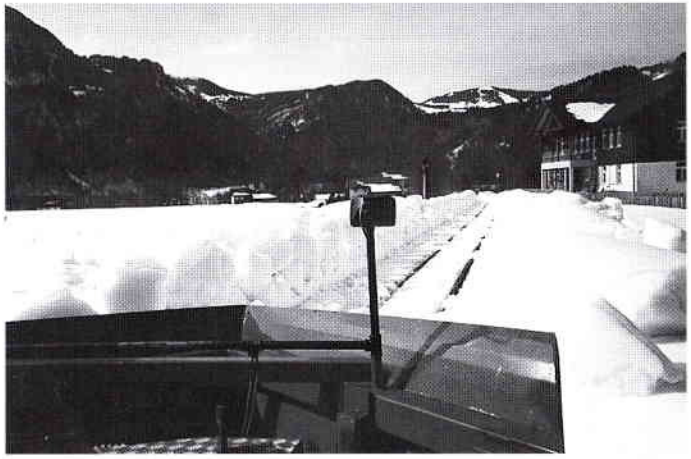
Im ersten Wahlgang wurden der Obmann KR Hans Meusburger und Beirat Ernst Cavegn in ihren Ämtern einstimmig bestätigt.
Zur Wahl als neuer Obmann-Stellvertreter (diese Position wurde durch den bereits erfolgten Rücktritt von Ernst Kronecker neu zu besetzen) wurde Christian Meusburger (Wirt des Gasthofes Sonne in Bezau) vorgeschlagen und einstimmig gewählt. Christian Meusburger ist Experte im Bereich des Tourismus und wird sein Wissen nun auch im Vorstand unseres Vereines einsetzen.
Als neuer Schriftführer wurde der bisherige Schriftführer-Stellvertreter und Betriebsleiter Mag. Markus Rabanser vorgeschlagen. Die Wahl in die neue Vorstandsposition erfolgte einstimmig. Als neuer Schriftführer-Stellvertreter wurde Martin Jopke vorgeschlagen. Er ist praktisch seit den Anfängen des Vereines als aktives Mitglied tätig. Diese Neuwahl erfolgte ebenfalls einstimmig. Alle Vorstandsmitglieder nahmen die Wahl an.
Als kooptierte Mitglieder werden dem Vorstand angehören: Siegfried Amann (Vertreter der Bergbahnen) sowie BM Helmut Blank (Obmann des Bregenzerwald-Tourismus).
Der Obmann dankte auch der als kooptiertes Mitglied aus eigenem Wunsch ausgeschiedenen Mag. Ilona Authried.
Im folgenden Referat von Helmut Blank wurde über die Neuorganisation des Bregenzerwald-Tourismus berichtet. Er dankte den aktiven Mitgliedern der Museumsbahn für ihr Engagement und unterstrich die Aussagen der BM Anna Franz, daß bezüglich der Remise in Bezau eine gemeinsame Lösung gefunden werde.
NR Gottfried Feuerstein gratuliert den Anwesenden zur abgelaufenen Saison, er selbst hat an einer der Nikolausfahrten teilgenommen.
Regio-Obmann Hans Peter Metzler dankt den Aktiven für die geleisteten Arbeiten und schlägt vor, daß bezüglich Remisen-Abbruch ein Gipfel aller Verantwortlichen einberufen werden sollte.
Jakob Bobleter dankt den Vorstandsmitgliedern und auch allen Mitgliedern, besonders jenen, die seit der ersten Stunde des Vereines zu den Aktiven gehören.
Obmann KR Hans Meusburger dankt allen Aktiven, bittet weiterhin um die Mitarbeit und schließt die 13. Jahreshauptversammlung.

Markus Rabanser

Aus dem Vereinsleben

Im November und Dezember des vergangenen Jahres mußten aufgrund der großen Nachfrage 17 Nikolauszüge in Verkehr gesetzt werden. Dazu waren wieder umfangreiche Vorarbeiten nötig.

Der Hl. Nikolaus und sein Knecht Ruprecht haben die Schlittenfahrt vom Wald zum Zug wohlbehalten hinter sich gebracht und werden dort freudig erwartet.
(Foto: Peter Schlacher)



(Foto: Fini Meusburger)

Zusätzlich sandte der strenge Winter seine ersten Vorboten. Vor allem am ersten Dezemberwochenende schneite es unaufhörlich und so war ein Teil der Vereinsmannschaft mit den nötigen Schneeräumungsarbeiten beschäftigt. Bei den zahlreich erforderlichen Räumungsfahrten konnte der neue Schneepflug zum ersten Mal so richtig seine Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen.

Für eine heimelige Winterlandschaft war jedenfalls gesorgt wie in einem Leserbrief in der lokalen Presse zum Thema Nikolausfahrten zu lesen war.
Foto: Peter Schlacher

Am Silvestertag wurde der traditionelle Silvesterzug geführt. Nach dem Einkehrschwung am Bahnhof Schwarzenberg hielt der Zug bei der Rückfahrt auf freier Strecke um den Fahrgästen die vorbereitete Silvesterüberraschung zu bieten.

Bei einem Glas Sekt stiegen vor den staunenden Fahrgäste viele bunte Raketen in den Sternenhimmel und zum Schluß wünschte das eingesetzte Vereinsteam allen ein PROSIT 1999.

Danach trat der Fahrdienst seine verdiente Winterpause an. Doch die Arbeiten selbst gingen natürlich auch in den folgenden Monaten nicht aus. Aufgrund der guten Aufnahme der in den Jahren 1995 und 1996 gebauten neuen Waggons bei unseren Fahrgästen wurde noch vor Weihnachten mit dem Bau von zwei weiteren begonnen.

(Foto: Peter Strauß)

Die versammelte Vereinsmannschaft wünscht allen Gästen ein Prosit 1999.

Auch an der Strecke begannen zwischenzeitlich die Arbeiten, u.a. wurden Schwellen getauscht.. (Foto: Fini Meusburger)

Bei der Dampflokomotive U 25 wurde die alljährliche Kesselprüfung durchgeführt. Nach fünf Jahren stand diesmal eine innere Untersuchung an. Der Kessel erhielt einen guten Befund und die Verlängerung um ein weiteres Jahr.

Für den Bau von zwei neuen Abstellgleisen im Bahnhof Bezau werden Weichen vom ehemaligen Bahnhof Kennelbach per Mobilkran auf das ab Mitte Mai vorbereitete Planum verlegt.
(Foto: Jakob Bobleter)

Ende April fand die 9. Arbeitswoche statt über deren Verlauf im nächsten Heft vom Dezember 1999 ausführlich berichtet wird.

Markus Rabanser

Die Lokomotive 2090.001

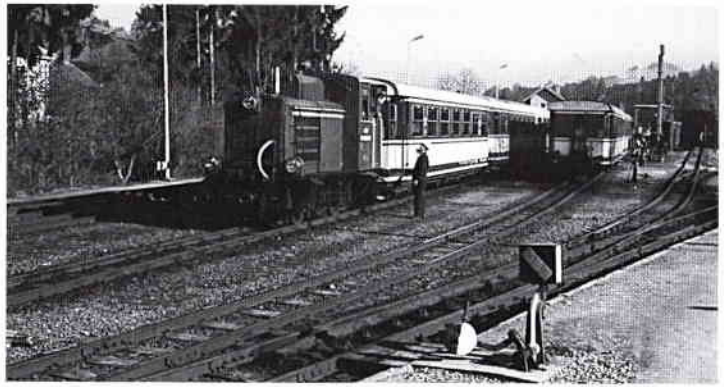
Im Jahre 1927 wurde diese Maschnine von Warchalowski gebaut. Sie hatte eine Leistung von 120 PS.

Da der dringende Bau von Triebwagen für die Zillertalbahn längere Zeit in Anspruch nahm, vermietete man der Bahngesellschaft ab August 1927 diese kleine, zweiachsige Gebus-Lokomotive mit benzinelektrischen Antrieb. Bis zur Lieferung der Triebwagen wurde sie für den Verschub- und Personenzugdienst verwendet. Anschließend - im Jahr 1930 - wurde die Maschine an die Bundesbahnen verkauft und als 2021/s bezeichnet. Dort wurde ihr auch statt dem Benzinmotor ein Dieselmotor eingebaut, und andere Umbauten durchgeführt (darum wahrscheinlich StEG/BBC/ELIN-Fabriksnummer). Seit dem Kauf durch die BBÖ wird sie auf der Ybbstalbahn eingesetzt und ist auch heute noch dort im Einsatz. Heute ist sie die älteste Diesellokomotive im Stand der ÖBB.

Technische Daten:

Bauart:	B0
Baujahr:	1930
Dienstgewicht:	14,0 t
Höchstgeschwindigkeit:	35 km/h
Lokbezeichnung:	2090.01
Fabriksnummer:	StEG/BBC/ELIN 4600/1930

Robert Köfler



Die 2090.01 beim Verschub in Waidhofen
(Foto: Markus Rabanser)

Die (Instandsetzungs)-Geschichte der Diesellok 2091.08

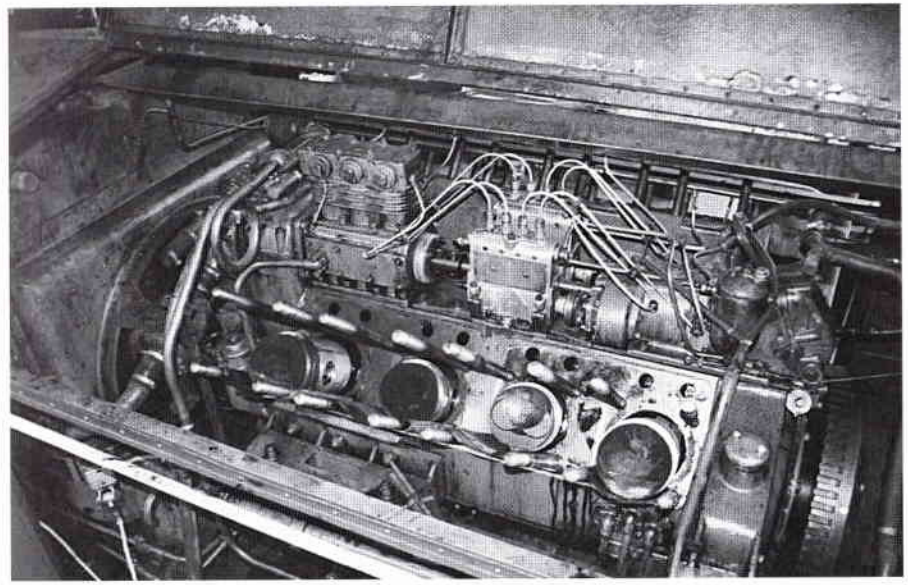
Seit April 1998, der Sanierung des Dieselmotors durch die Kollegen der Österreichischen Bundesbahn aus Waidhofen an der Ybbs sind laufend weitere Umbauarbbeiten durchgeführt worden. Die Sandung wurde fertiggestellt, Undichtheiten der Wasserschläuche behoben und Lichtleitungen neu verlegt.
Ständige Vakuumverluste an der Bremsanlage der 2091.08 machten uns schwer zu schaffen. Zur Behebung wurden Schalt- und Steuergeräte zerlegt, gereinigt, Schläuche ausgetauscht und neue Teile eingebaut, die vielfach erst angefertigt werden mußten. Ein Vakkummeter half uns, den Verlustort etwas einzugrenzen. Auf Vorrat für spätere Zeit wurden die üblichen Verschleißteile der Bremsanlage bei den ÖBB erworben. Bis zuletzt hofften wir, daß die Bremszylinder nicht ausgebaut werden müssen, da die Bedingungen durch die zu schmale Arbeitsgrube in Bezau nicht optimal sind. Am 24. und 31. Oktober wurden die Zylinder mit Hilfe von extra konstruierten Hilfsmitteln ausgebaut und schon war auch die Ursache gefunden. Brüchige und poröse Rollringe konnten nicht mehr verhindern, daß die Außenluft das Vakuum zerstörte.
Im Sommer konnte ich feststellen, daß der Boden im Führerstand an gewissen Stellen durchzubrechen droht. Vorerst mußten Behelfsstützen genügen, bis im Frühjahr 1999 die Zeit für einen komplett neuen Boden zur Verfügung stand.
Neben den normalen Wartungsarbeiten, wie Batterien überprüfen, Webasto-Vorwärmanlage reinigen usw. kündigte sich das nächste "Leiden" an. Beim Zylinder 1 (links vorne) war zwischen dem Zylinderkopf und dem Zylinderblock Wasseraustritt zu beobachten was uns das schlimmste befürchten ließ. Bei der letzten Nikolausfahrt im Dezember wirkte sich das anfängliche Gebrechen zum Schaden aus. Vom Verbrennungsraum des Motors gelangte der Kompressionsdruck in das Kühlsystem wodurch ein Kühlwasserverlust enstand. Der Thermostat der Vorwärmanlage, die wir diesen Winter wirklich brauchten, konnte die Temperatur nicht mehr richtig erkennen und verhinderte das Abstellen des Ölbrenners, sodaß dieser im wahrsten Sinne des Wortes "heißgelaufen" ist.
Wie allseits bekannt, hatten wir einen langen und schneereichen Winter. Aufgrund der Gegebenheiten in Bezau müssen die meisten

Arbeiten an den Fahrzeugen im Freien oder unter einem Flugdach durchgeführt werden. Deshalb kam auch die Erledigung des Arbeitsprogrammes sehr spät in Schwung.
Zusammen mit Josef Deuring, unserem Mechanikermeister, wurde ab 30. April 1999 mit dem Ausbau des defekten Zylinders begonnen. Es stellte sich dabei heraus, daß der obere Rand der Zylinderlaufbüchse abgebrochen war. Zur Ersatzteilbeschaffung diente wieder einmal die abgestellte Diesellok 2091.04. Der Motorblock und die Kolben wurden abgebaut und das beste daraus für die 2091.08 verwendet. Die gewissenhaft durchgeführte Arbeit nahm natürlich auch einige Zeit in Anspruch. In der Zwischenzeit hat auch die Bodensanierung im Führerstand begonnen. In den neu eingeschweißten Eisenrahmen wurden Mehrschichtplatten aus Holz eingepaßt und mit Alu-Riffelblech abgedeckt damit der Boden stabil und rutschfest wird. Die neue Konstruktion erlaubt es nun, Teile des Bodens problemlos wieder zu entfernen um an der Vakuumanlage oder an anderen Stellen unter der Bodenplatte Reparaturen durchführen zu können.

Abschließend hoffe ich, mit meiner kurzen Übersicht nicht allzu technisch geworden zu sein. "Otto Normalverbraucher" sieht üblicherweise nur das Fahrzeug im Ganzen und kann nicht ermessen, wieviel Arbeit dahinter steckt und daß sie hauptsächlich nur an Wochenenden und Urlaubstagen erledigt werden kann. Dasselbe gilt auch für alle anderen Fahrzeuge, ob es nun Lokomotiven, Woggons oder Baumaschinen betrifft die für die Streckenerhaltung gebraucht werden.

Peter Schlacher

Die vier Kollegen der Ybbstalbahn im April 1998



Einsicht in das Innenleben des Dieselmotors der 2091.08 (Fotos: Peter Schlacher)

Einladung

Fest im Zelt am Bahnhof Bezau vom Freitag, den 13. bis Sonntag, den 15. August 1999

Die Museumsbahn und viele Vereine aus Bezau bieten ein buntes Programm, Stimmung und Unterhaltung für Jung und Alt.
Samstag, den 14. und Sonntag, den 15. August ganztägig Dampfbetrieb.

Tag der offenen Tür

am Sonntag, den 15. August 1999

Einblicke hinter die Kulissen der Museumsbahn
Vorstellung der zwei neuesten Personenwagen
Große Tombola mit wertvollen Warenpreisen
Stimmung und Unterhaltung im Festzelt

Frühschoppen mit dem ORF Radio Vorarlberg
Von 11.00 bis 12.00 Uhr im Bildungshaus Bezau (Saaleinlaß ab 10.00 Uhr - Eintritt frei)
Das von Eva Maria und Otto Vonblon moderierte Programm wird live in ganz Österreich ausgestrahlt

Auf Anfrage informieren wir Sie gerne über nähere Programmdetails.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch

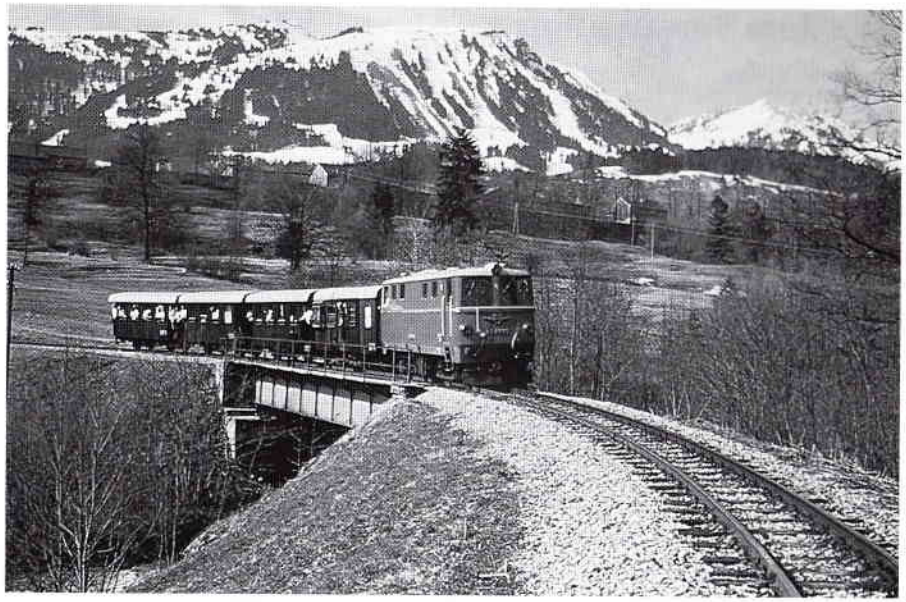
Aus dem Verinsalbum

Bregenzerwaldbahn.

Weissach-Brücke a d. Einmündungsstelle.

HELIOCOLORKARTE VON OTTMAR ZIEHER, MÜNCHEN.

Kartengrüsse von 1909, oben Weißachbrücke unten das Viadukt bei Egg



Die Schmittenbach-Brücke bei Egg
1978 und heute - Teil des Radweges

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 Pferdeeisenbahn 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!

Zwei weitere Neubauwagen

Von den Beteiligten wird ausdrücklich betont, daß der Entschluß vom Dezember 1998 nicht in einer "schwachen Stunde" gefällt worden sei. Vielmehr ist er der ernsten Tatsache entsprungen, daß entweder möglichst schnell oder nie mehr an den Bau von neuen Wagen nach dem bekannten Muster der Wagen Nr. 107 - 109 gedacht werden kann. Die geplante Neueinrichtung der Produktionsanlagen bei der Firma "Meusburger Fahrzeugbau" bedeutete also für den Museumsbahnverein die letzte Chance, wenigstens eine der Hallen noch für ein paar Monate zur Verfügung zu haben. Die Arbeiten sind Ende Dezember gestartet worden. In "weiser Voraussicht" und aus der Erfahrung des enormen Zeitaufwandes beim Bau der ersten drei Wagen gewarnt, hat sich der Vereinsobmann und inzwischen Seniorchef der Firma, gleich auch die tatkräftige Mithilfe von aktiven Vereinsmitgliedern "garantieren" lassen. Die zwei dazu verwendeten Fahrgestelle stammen von dreiachsigen Hochbord-Güterwagen der Mariazellerbahn.

Eine der beiden "Rohbauten" bei der Anpassung an das Fahrgestell.
(Foto: Robert Feurstein)

Oben: Der Boden ist fertig und die Wände werden laufend höher
Unten: Die Innensicht verspricht schon einiges.

(Fotos: Robert Feurstein)

Die Baureihen Tu 3 und T 47

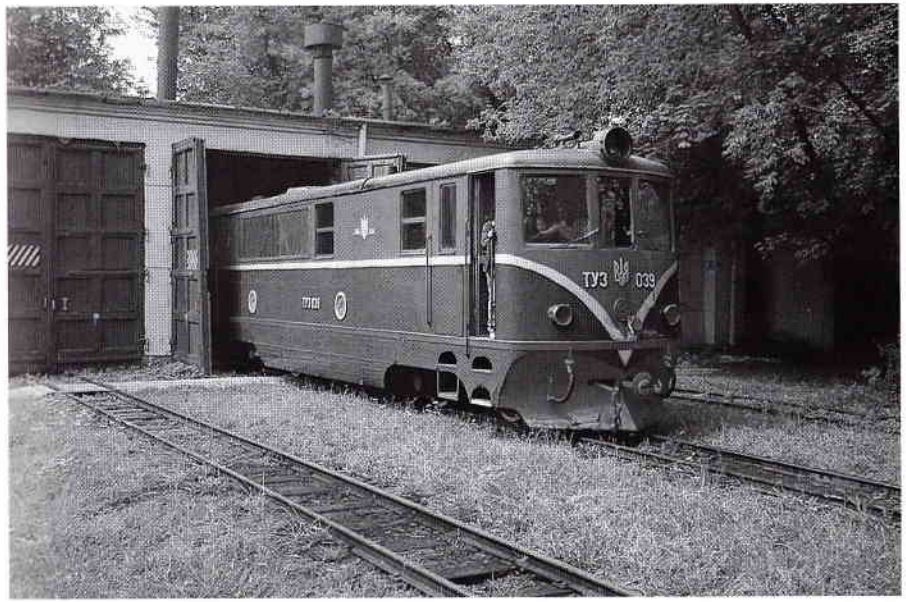
Nachdem wir in der letzten Ausgabe die Baureihen Tu 1 und Tu 2 behandelt haben, möchten wir nun die Lokomotiven der Reihe Tu 3 kurz vorstellen.

Die Tschechoslowakische Staatsbahn (CSD) bestellte 1954 für ihre Schmalspurbahnen der Spurweiten von 750 und 760 mm bei CKD, Praha, eine universell einsetzbare Diesellokomotive um den Betrieb dieser Schmalspurbahnen zu modernisieren. CKD Praha lieferte in einer ersten Serie sechs Stück diesel-elektrische Lokomotiven, die bei einem Dienstgewicht von 30,5 t eine Leistung von 295 kW erbrachten. Die vierachsigen Maschinen wurden mit einem V12 170 DR-Dieselmotor ausgestattet und konnten - als Baureihe T 47 bezeichnet - in den Jahren 1954 und 1955 ausgeliefert werden.

Nachdem sich die Fahrzeuge im Planbetrieb gut bewährten, bestellte die CSD im Jahre 1957 weitere 15 Maschinen, um alle noch vorhandenen Dampflokomotiven ersetzen zu können.
Auch heute noch wird der Gesamtverkehr auf den tschechischen Schmalspurbahnen (Jindrichuv Hradec - Obratan und Nova Bystrice sowie Tremesna ve Slezsku - Osoblaha) mit diesen Triebfahrzeugen abgewickelt.
Weitere 45 Lokomtiven wurden in den Jahren 1957 bis 1959 als Exportauftrag in die UdSSR geliefert. Sie weisen gegenüber den Maschinen der ersten Serie kleinere Änderungen auf. Unter anderem haben sie ein höheres Dienstgewicht (32 t).

Die bei den Sowjetischen Bahnen als Baureihe Tu 3 bezeichneten Fahrzeuge kamen überwiegend im Baltikum sowie in der Ukraine zum Einsatz. Wegen der aufwendigen Ersatzteilhaltung wurden nach und nach alle Lokomotiven ausgemustert. Bis heute sind neben den in Tschechien im Einsatz stehenden Fahrzeugen der Reihe T 47 (neu Reihe 705) nur mehr wenige Fahrzeuge der Tu 3 erhalten geblieben. Im Baltikum sind beim Eisenbahnmuseum in Lavassaare die Tu 3-002 sowie bei der Parkeisenbahn in Riga die Tu 3-035 vorhanden. In der Ukraine steht die Tu 3-039 bei der Kindereisenbahn von Lemberg (Lwiw) im Einsatz.

Helmuth Lampeitl



Oben: Die Tu 3-039 in eigenwilliger Lackierung bei der Kindereisenbahn in Lemberg; September 1998
Unten: Die 705 907 im Bahnhof Jindrichuv Hradec; 8. Dezember 1997.
(Fotos: Markus Rabanser)

Winterimpressionen im Bahnhof Bezau
(Foto: Robert Feurstein)

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: Offsetdruck Bezau

Erscheinungsort Langenegg
Verlagspostamt A-6941 Langenegg