
Wälderbähne

AKTUELL

MITTEILUNGSBLATT des Vereines
BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN

HEFT Nr. 37 - Dezember 2013 - Preis: EUR 3,50

FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS



Uh 102 mit einem planmäßigen Zug auf der Rückfahrt vom Bf. Schwarzenberg nach Bezaun

Aus dem Inhalt: Vorwort des Obmannes - Protokoll Jahreshauptversammlung 2013 - In eigener Sache - Wälderschenke - Arbeitswoche 2013 - Fahrzeugerhaltung - Jugendcamp - Mit Doppeltraktion ins Standesamt - Vereinschronik - Feuerwehrübung - Eisenmänner auf der Eisenbahn - ÖMT Tagung - Betriebsgesellschaft - Vereinsarchiv

Vorwort des Obmanns

111 ist fürwahr eine stattliche Zahl! Sie entspricht dem Alter unserer Dampflok U25, einem Juwel aus den Tagen der Eröffnung der Bregenzerwaldbahn im Jahre 1902.

Bei einer Serie von Arbeitstagen im Jahr 2012 wurde unter seiner Leitung die zukünftige Ausrichtung des Vereins vorbereitet. Themen der Mitgliedschaft, des Marketings und der Or-

ganisation, zukünftige Chancen und Risiken kamen aufs Tapet. Und auch das Bewusstsein, dass diese Museumsbahn einen wertvollen Teil der kulturellen Prägung dieser Region darstellt!

Die aus diesen Arbeitstagen hervorgegangenen neuen Vereinsstatuten sowie die Einrichtung einer Betriebsgesell-

schaft, wurden letztendlich am 13. April 2013 bei der Jahreshauptversammlung im Kloster Bezaun beschlossen. In einer Jahreshaupt-

Das laufende Jahr 2013, also genau 111 Jahre nach der Betriebsaufnahme der BWB, war auch für unseren Verein von entscheidenden Veränderungen geprägt: KR Hans Meusburger gab seine Obmannschaft nach 20 Jahren an der Spitze des Vereins in neue Hände – nicht ohne die Weichen für die Zukunft bereits gestellt zu haben.



Die U25 im Publikumsfokus



Weichenstellung nicht nur im Bahnhof Schwarzenberg, sondern auch fürs Wälderbahnle

versammlung, in der Hans Meusburger die Ehrenobmannschaft verliehen wurde und die mich in die Funktion seiner Nachfolge führte.

Meine neue Arbeit im Verein ruht auf den Fundamenten anderer! Auf dem Wirken von Hans Meusburger, durch dessen Einsatz die 1999 zerstörte Sporeneggbrücke wieder aufgebaut werden konnte. Damals stand nichts weniger als die Existenz der Bahn auf dem Spiel. Erinnern möchte ich auch an die tausenden ehrenamtlichen Stunden, die mein Vorgänger in den Bau von Waggonen, wie des Mehrzweckwagens und der Wälderschenke investiert hat. Nicht zu vergessen auch das Wirken von Gründungsobmann Erich Schäffler, der 1985 an der Wiege des Vereins stand und die Verfügbarkeit der Strecke – für ein paar Spinner, wie es damals noch hieß – gesichert hatte. Heute zieht dieser Gründungsimpuls bis zu 50.000 Besucher jährlich an! Die Augen nicht verschließen möchte ich freilich auch vor

all jenen Menschen, die in dieser Gründungsphase ganz entscheidende Impulse geliefert haben, auch wenn heute nicht mehr alle dem Verein angehören.

Vor allem aber ruht meine Arbeit auch auf dem unverzichtbaren Beitrag all jener Menschen, die als Vereinsmitglieder viel Schweiß und Herzblut in diese Bahn gesteckt haben. Seien es heutige aktive Mitglieder oder auch jene, die nicht mehr im Verein tätig sind. (In diesem Zusammenhang kann ich nur empfehlen, in den Vereinszeitschriften zu blättern, die auf der Internetseite www.waelderbaehne.at bis ins Jahr 1990 archiviert sind. Es lohnt sich! Alle diese Menschen haben die Museumsbahn erst zu dem gemacht, was sie heute ist. Dafür ein herzliches Dankeschön!

Würdigen möchte ich zudem auch unsere unterstützenden Mitglieder, deren Mitgliedsbeiträge für uns jedes Jahr wertvoll sind.



Die Vereinsmitglieder machen die Museumsbahn zu einer einzigartigen und gut besuchten Touristenattraktion.

Sie bereiten uns durch das Anwerben neuer Mitglieder noch zusätzliche Freude! Mit David Morgan, dem Präsidenten der Europäischen Föderation der Museums- und Touristikbahnen (FEDECRAIL), konnten wir heuer ein besonderes Mitglied neu gewinnen.



David Morgan (re.) im Gespräch mit Lokführer Werner Kohler und einem Teilnehmer des Jugendcamps als Heizer (li.)

Ein herzliches Dankeschön aus dem Brengenzwald geht an dieser Stelle auch in die Schweiz an Herrn Ernst Baum für seine großzügige finanzielle Unterstützung bei der Hauptuntersuchung der dieselektrischen Lok 2091.

Die mir seit der Wahl zum Obmann entgegengebrachten Gratulationen und aufmunternden Worte weiß ich zu schätzen. In die Fußstapfen meiner Vorgänger zu treten, kam im Frühjahr 2013 für meine Familie und mich durchaus überraschend! Zumal sich auch hauptberuflich einige unvorhersehbare Veränderungen ergeben haben, die mit erheblicher Mehrbelastung einhergehen und dafür sorgen, dass in meinen Aktivitäten für den Verein nicht alles so flott läuft, wie es mir eigentlich lieb wäre. In diesem Zusammenhang möchte ich meinem Stellvertreter Jakob Bobleter danken, der mir meine

Vereinstätigkeit durch seinen unermüdlichen Einsatz erst möglich macht.

Nun ist der Verein ins Jahr 2014 zu führen, in dem neue Vorstandswahlen auf dem Plan stehen.

Der Bahnbetrieb musste dieses Jahr mit einer Extradosis Elan in Angriff genommen werden: Die Erfüllung behördlich erforderlicher Auflagen, kurzfristige Reparaturen und Arbeiten an den beiden Dampflok, die Fertigstellung der Wälderschenke, Nachjustierungen an der 2091. Dies alles erforderte einen intensiven und geduldigen Einsatz unserer Mitglieder in vielen Teilbereichen. Im Rückblick denke ich dabei an den Ausspruch: „Ist man in den kleinen Dingen nicht

geduldig, bringt man die großen Vorhaben zum Scheitern“ (Konfuzius).

Gerade bei den historischen Fahrzeugbeständen ist man vor Überraschungen nie gefeit. Die Ausarbeitung und Erhaltung eines intakten Fahrzeugbestandes und einer guten Organisation im Hintergrund sind dem Verein daher auch weiterhin ein zentrales Anliegen. In diesem Sinne sei an eine Feststellung des Schweizer Schriftstellers Curt Goetz erinnert: „Man soll die Dinge so nehmen, wie sie kommen. Aber man sollte dafür sorgen, dass die Dinge so kommen, wie man sie nehmen möchte.“ Wir werden unsere Arbeit darauf fokussieren, dafür zu sorgen, dass die Dinge so kommen, wie wir sie nehmen möchten.

Es ist uns auch heuer wieder gelungen, zehntausende von Fahrgästen aus nah und fern

sicher und unfallfrei zu befördern. Allen aktiven Kolleginnen und Kollegen vom Bahnbetrieb an dieser Stelle ein großes Lob und Dankeschön für ihr Bemühen um die Sicherheit unserer Fahrgäste.

Zahlreichen Bahnfreunden und Besuchern aus nah und fern eröffnet sich durch ihren unermüdlichen Einsatz die Möglichkeit, faszinierende – und funktionierende! – Technik aus dem vergangenen Jahrhundert aus einer Nähe und in einer Unmittelbarkeit zu „begreifen“, wie sie bei anderen Bahnen nicht selbstverständlich ist.

Dabei ist die Museumsbahn auch durch etliche erfreuliche Ereignisse ins öffentliche Blickfeld und ins Interesse der Medien gerückt. In diesem Jahr durften wir den einmillionsten Fahrgast begrüßen, bekamen begeisterte Rückmeldungen für ein gelungenes Sommerprogramm mit Kindern und Jugendlichen, beherbergten ein internationales Jugendcamp mit besten

Referenzen, waren Teil einer Kunstaktion und konnten eine Hochzeit mit einer spektakulären Dampf-Doppeltraktion feiern. Den Saisonabschluss bildete eine Sicherheitsübung aller Einsatzkräfte im Vorfeld des Bahnhofs Schwarzenberg, in der ein Zug der Museumsbahn eine wesentliche Rolle spielte.

Vor der Tür stehen nunmehr die Organisation und Durchführung der Nikolausfahrten, die auch heuer bereits nach kurzer Zeit ausgebucht



Teilnehmer des FEDECRAIL Jugendcamps beim Abschlussfest im stilgerechten Ambiente des Lokschuppens



Zweizugbetrieb am Nachmittag des 28. September 2013. Die einfahrende Uh 102 kreuzt die abfahrtsbereite 2091.08 am Bahnhof Schwarzenberg.



Die 2091.08 führt mit Vorspann in der Dämmerung des 7. Dezember 2012 einen Nikolauszug von Schwarzenberg kommend in den Winterwald vor der Sporeneggbrücke. Als Lokführer im Führerstand mit Funkgerät ausgestattet fungiert Hans Meusburger.

waren. Nikolausfahrten im Eis und Schnee des Winterbetriebs durchzuführen bedeutet harte Arbeit und gute Organisation. Es ist dem gemeinsamen und starken Einsatz unserer Mitglieder zu danken, wenn es auch heuer wieder ein Leuchten in tausenden Kinderaugen gibt.

Alle diese Erfolge waren vor allem möglich durch das Zusammenspiel und die kräftiger Mithilfe zahlreicher Menschen, die im richtigen Augenblick die Ärmel hochgekrempelt und gemeinsam Dinge bewegt haben. Menschen, die ich in diesem Augenblick deutlich vor mir sehe, für die mir aber nicht der Platz bleibt, sie alle wie im Abspann eines Kinofilms aufzuzählen.

Es sind dies Erfolge, die vor allem auf dem Nährboden von Teamgeist, Toleranz, Vertrauen und Anerkennung sowie gegenseitigem Respekt gedeihen. Aber auch Erfolge, die gefährdet werden können durch Rechthaberei, Eitelkeiten, Animositäten, Misstrauen und Einmischung in die Verantwortung Anderer. Aus diesem Grund ist dem Erhalt der „Wälderbahnle-Kultur“ von den Vereinsmitgliedern auch für die Zukunft zentrale Bedeutung beigemessen worden (Workshopreihe 2012).

Den Wert unseres Vereins machen nicht nur die Gebäude und Maschinen aus, sondern – und zwar ganz wesentlich – auch die Menschen, die darin arbeiten und der Geist, in dem sie dies tun. Ich möchte in diesem Sinne alle Mitglieder deutlich ermutigen, ihr Engagement auch in Zukunft in einer offenen Geisteshaltung mit gegenseitiger Wertschätzung und Unterstützung fortzusetzen!

„Zusammenkommen bedeutet einen Anfang. Zusammenbleiben ist Fortschritt. Und Zusammenarbeiten heißt Erfolg.“

Dieser kräftige Satz stammt von keinem Geringeren als Henry Ford. Und der wusste offensichtlich, wovon er sprach.

So bleibt mir zum Abschluss noch, die 12 neuen Vereinsmitglieder mit der Vorfreude auf eine gute Zusammenarbeit zu begrüßen und allen Vereinsmitgliedern und Fahrgästen ein gutes, sicheres und erfolgreiches Jahr 2014 zu wünschen.



Mit Volldampf in die neue Saison 2014!

Oskar Müller

Auszug aus dem Protokoll

27. Jahreshauptversammlung am 13. April 2013 im Bildungshaus „Im Kloster Bezau“

Um 14.40 Uhr kann der Obmann Komm. Rat Hans Meusburger 55 Vereinsmitglieder und Gäste aus Politik und Fremdenverkehr begrüßen.

Besondere Grüße richtet er an die Nationalrätin Anna Franz, Landesrat Ing. Erich Schwärzler, an den Obmann der Regionalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald Anton Wirth, an den Präsidenten des Bregenzerwald-Tourismus, Vorstandsmitglied und Bürgermeister, Helmut Blank, an die Bürgermeister von Reuthe, Arno

Scharler und Georg Fröwis aus Bezau sowie an Herrn Walter Geser.

Nach dem zwischenzeitlich die laut Statuten geforderte Frist von 15 Minuten abgelaufen ist, stellt der Obmann die Beschlussfähigkeit der Versammlung fest.

Das von Schriftführer Jakob Bobleter verlesene Protokoll der 26. Jahreshauptversammlung wird ohne Einwand zur Kenntnis genommen.

Im Bericht des Obmannes nehmen der Bau von weiteren Übernachtungszimmern im Bahnhofsgelände Bezau und die Erneuerung von Gleis 1 gewichtige Stellen ein. Weitere Schwerpunkte sind der Neubau des Waggons „Wälderschenke“ auf einem vierachsigen Fahrgestell, sowie die Erdarbeiten und die Betonsockel für die künftige Überdachung von Gleis 1 und 2.

Die Finanzierung der betreffenden Objekte forderten Sonderausgaben von rund 115.000,-- EURO, was im Endeffekt auch zum Jahresverlust von rund 36.000,-- EURO beigetragen hat.

Zufällig trifft dieses Ausgabenplus auf ein Minus an Fahreinnahmen, für das der Fahrgastrückgang von 3.500 Personen verantwortlich ist. Mit 47.700 Fahrgästen zählt das Wälderbähnle jedoch weiterhin zu den erfolgreichsten Museumsbahnen in Österreich.

Um dieses hohe Leistungsniveau erst einmal zu erreichen und nun in eine sichere Zukunft zu führen, braucht es viele Idealisten für deren Einsatz sich der Obmann bei allen bedankt.

Rund 40 Mitglieder leisten ihren Einsatz ehrenamtlich und weitere 320 unterstützen die Aktivitäten des Vereines mit ihren Jahresbeiträgen und Spenden. Gemeinsam sichern sie für die Region Bregenzerwald nicht nur den Bestand und die Erhaltung des Kulturgutes Bregenzerwaldbahn als lebendes Museum, sondern auch eine erstrangige Tourismusattraktion.

Das Jahr 2012 war auch in anderen Bereichen eine Besonderheit:

Die von den Behörden streng angelegten

Sicherheitsbelange erfordern Maßnahmen, die sehr viel Geld kosten. Zu erwähnen sind die Dampflokomotive U 25, die Diesellokomotive 2091.08 und diverse Arbeiten an der Strecke, die das Jahr 2013 mit rund 135.000,- EURO belasten werden.

Beim Neubau des Waggons „Wälderschenke“ hat der Obmann persönlich an die 2.000 Stunden und damit rund 80 % der Arbeitsleistung eingebracht.

Aktuell stellt die Umstrukturierung des Vereines die wichtigste Investition in die Zukunft dar. Erreicht werden soll damit, dass die Geschicke der Museumsbahn weiterhin von den Mitgliedern bestimmt werden kann und dass die auf allen Schultern lastende Haftung durch die Gründung einer Betriebsgesellschaft entscheidend eingeschränkt wird. Auch die Finanzgebarung entspricht längerfristig den Vorgaben der Steuergesetzgebung.

Der Obmann dankt dem anwesenden Herrn Walter Geser als Chef der Geser & Partner Wirtschaftstreuhand – Steuerberatung GmbH in Andelsbuch für die Beratung und Begleitung sowie Herrn Mag. (FH) Alois Mätzler von der Firma mprove in Andelsbuch für die Leitung des offenen Gestaltungsprozesses mit den aktiven Mitgliedern.

Zum Schluss bittet der Obmann die Vereinsmitglieder, ihre Verantwortung für die Zukunft des Vereines wahr zu nehmen und im Sinne der zwei später folgenden Anträge zu stimmen.

Der Kassier Gottfried Winkel berichtet über den Jahresbericht, der auch offen auf den einzelnen Tischen zur Einsicht aufgelegt ist. Einnahmen

minus Ausgaben ergeben einen Jahresverlust von 35.961,89 EURO.

Die Rechnungsprüfer Hildegunde Amann und Walter Künz bescheinigen dem Kassier die ordentliche Kassenführung und beantragen die Entlastung des Vereinsvorstandes. Ihr Antrag wird ohne Gegenstimme angenommen.

Walter Geserer erläutert ausführlich die in Zusammenarbeit mit einem Rechtsanwalt im Laufe des Jahres 2012 entworfenen Unterlagen zu Punkt 6 - Änderung der Vereinsstatuten und zu Punkt 7 - Beschluss zur Errichtung der Betriebsgesellschaft.

Die Anträge werden mit einer Gegenstimme angenommen.

Zu Punkt 8 - Neuwahlen - erläutert der Obmann die Beweggründe für die ausnahmsweise auf ein Jahr beschränkte Funktionsdauer. Durch sein Ausscheiden wie auch das seines Stellvertreters Christian Meusburger ist die Neubesetzung von zwei Funktionen erforderlich, die zumindest bis zur routinemäßigen Neuwahl des Vereinsvorstandes im Jahr 2014 besetzt werden müssen.

Mit besonderer Freude berichtet der Obmann über den Abschluss der Bemühungen um seine Nachfolge, die mit dem aktiven Vereinsmitglied Prof. Dr. Oskar Müller aus Schwarzenberg besten Erfolg hatten.

Dr. Oskar Müller stellt sich in Wort und Bild vor:

In seiner Jugend hat er die Dampflochzeit in der Oststeiermark erlebt. Durch den beruflichen Umzug an die Fachhochschule Vorarlberg in

Dornbirn und das Modellbahnhobby seines Sohnes Florian haben sich Anknüpfungspunkte zur Museumsbahn ergeben. Die Beanspruchung als Vizerektor lässt ihm derzeit leider nur einen engen Zeitrahmen. Der Verein liegt ihm jedoch sehr am Herzen. Mit der Unterstützung des Vereinsvorstandes und der aktiven Mitglieder als die eigentlichen Experten traut er sich die Funktion zu.

Das Vorstandsmitglied Helmut Blank übernimmt den Vorsitz, stellt drei Wahlvorschläge vor und lässt per Handzeichen abstimmen.

Obmann: Prof. Dr. Oskar Müller
Obmannstellvertreter: Jakob Bobleter (vormals Schriftführer)
Schriftführer: Dipl. Ing. Martin Methner (vormals Schriftführer-Stellvertreter)

Die Funktion Schriftführer-Stellvertreter wird laut aktuell beschlossener Statutenänderung nicht mehr besetzt.

Komm. Rat Hans Meusburger übernimmt wieder den Vorsitz, gratuliert den gewählten Funktionären und dankt seinem Stellvertreter Christian Meusburger für seine 15 Jahre im Vereinsvorstand.

Die Mitglieder Ing. Lothar Beer und Robert Witzemann werden ohne Gegenstimme als neue Rechnungsprüfer bestellt.

In seiner Laudatio für den scheidenden Obmann stellt Helmut Blank die verschiedenen Stationen seines Lebenswerkes Museumsbahn vor und beleuchtet die besonderen Charaktereigenschaften. Als Gründungsmitglied und von Anfang an im Vereinsvorstand

tätig, hat Hans 1993 die Vereinsleitung von seinem Vorgänger Altbürgermeister Erich Schöffler übernommen. Im Jahrestakt folgten Sanierungen von Fahrzeugen, Gebäude und Strecke. Schwere Rückschläge, wie die Hochwasserereignisse 1999 mit dem Einsturz der Sporeneggbrücke und 2005 mit der Unterspülung der Bahnstrecke in Bezau konnten ihn nicht erschüttern. Hans hat den Museumsbahnverein seit nunmehr 20 Jahren erfolgreich geführt. Der Vereinsvorstand, die aktiven und unterstützenden Mitglieder sowie die Region Bregenzerwald sind ihm zu großem Dank verpflichtet.

Als höchste Anerkennung für sein Lebenswerk ernennt ihn der Verein mit heutigem Tag zum Ehrenobmann.

Komm. Rat Hans Meusburger bedankt sich in bewegten Worten für die Ehrung, besonders bei seiner Frau Fini, Walter Künz und Jakob Bobleter.

Frau Nationalrätin Anna Franz, Landesrat Ing. Erich Schwärzler, der Obmann der Regio Bregenzerwald Anton Wirth und die Bürgermeister Arno Scharler und Georg Fröwis bedanken sich für das große Engagement von Hans und des Museumsbahnvereines. Die heute beschlossene Neustrukturierung wurde schon länger erwartet und ist ein guter Weg in die Zukunft.

Es folgen weitere Wortmeldungen.

Um 16.50 Uhr schließt der Vorsitzende Komm. Rat Hans Meusburger die Versammlung, bietet weiterhin seine Mitarbeit an wo er gebraucht wird und wünscht allen eine gute Heimfahrt.
J. Bobleter

In eigener Sache ...

Dieser Ausgabe von Wälderbähnele-Aktuell Nr. 37 liegt wieder ein Zahlschein bei für den Mitgliedsbeitrag 2014. Bitte verwenden sie das Original – es erleichtert uns die richtige Zuordnung und Verbuchung. Für Beiträge, die bis Mitte Februar 2014 eintreffen, wird die Mitgliedsmarke mit der Einladung zur Jahreshauptversammlung zugestellt. Später eintreffende Beiträge werden im Laufe des Jahres bestätigt.

Ankündigung

Die 28. Jahreshauptversammlung findet am Samstag den 22. März 2014 statt. Ort und Zeit folgt mit der Einladung an die Mitglieder.

MITGLIEDSBEITRAG

Für die neu dem Verein beitretenden, aktiven Mitglieder beträgt der Mitgliedsbeitrag Euro 25.- Nach dem ersten aktiven Einsatzjahr wird er jedoch nicht mehr eingehoben.

Unsere Beitragssätze:

Aktives und

unterstützendes Mitglied: € 25,- / SFR 40,-

Schüler und Lehrlinge: € 10,- / SFR 13,40

Bankverbindungen:

Sparkasse Egg, BLZ 20603,

Kto.-Nr. 2000/040226

BIC: SPEGAT21

IBAN: AT052060302000040226

St. Gallische Kantonalbank,

BLZ 78123, Kto.-Nr. 90/2022/3

Wälderschenke - mehr Platz für Leib und Seele

Die Tradition, einen „Wälderschenke“ genannten Barwagen mitzuführen, geht ja noch bis auf die Bregenzerwaldbahn zu Zeiten der ÖBB zurück. Nicht verwunderlich also, dass auch die heutige Museumsbahn seit 1996 einen Waggon (Nr. 108) mitführt, der gerne besucht und allseits unter dem klingenden Namen „Wälderschenke“ bekannt ist. Oder besser: mitführte. Die Zeiten des Zweiachsers mit der Nr. 108 im Schankbetrieb sind nämlich vorbei.

Um mehr Platz zu finden, wurde die alte Wälderschenke durch den Umbau eines ehemaligen vierachsigen Güterwagens der Waldviertler Schmalspurbahn-verein ersetzt, der heute als neue

Wälderschenke unter der Bezeichnung „C4i/s 105“ geführt wird. Dabei wurde die flüssig-gasbetriebene Heizung vom alten Barwagen übernommen.



Ing. Harald Baminger (Mitte), Verbandssekretär des ÖMT (Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen) beim fachlichen Austausch mit Zugführer Reinhold Vith in der Wälderschenke am 3. August 2013



Die neue Wälderschenke überquert die Bregenzerache auf dem charakteristischen Fachwerk der Sporeneggbrücke und vor dem Hintergrund schroffer Felswände.

Die neue Wälderschenke ist ausgelegt für 37 Personen, davon 26 Sitzplätze, 10 Stehplätze an der Bar und eine Person als Bedienungspersonal hinter der Ausschank. Im nunmehr größeren Fahrgastraum haben jetzt auch kleine Reisegruppen Platz und können die Fahrt bei Kaffee oder einem kühlen Getränk genießen. Betreut wird der Barwagen von einer Mann- bzw. Frauschaft, die sich zu ExpertInnen der Gastronomie entwickelt haben und mit Charme fürs leibliche Wohl der Gäste sorgen.

Seit dem 22. Juni 2013 steht die neue Wälderschenke im planmäßigen Einsatz und liefert ihren Beitrag zum Geschäftserfolg der Museumsbahn. Ihre Einnahmen sind immerhin dazu geeignet, die Werbekosten des Vereins wesentlich abzudecken.

Eine führende Rolle beim Umbau kommt

Altobmann Hans Meusburger zu, der seit dem Jahr 2012 in mehreren tausend Arbeitsstunden Konstruktion und Aufbau (gemeinsam mit den Firmen Fahrzeugbau Meusburger in Bezau und der Tischlerei Wilfried Lingg in Au) geschaffen hat. Unterstützt wurde er von Herrn Walter Künz (Elektrik) und weiteren Vereinsmitgliedern. Frau Irma Bobleter und Frau Isolde Vith haben den neuen Barwagen durch „Wälder-Spitze“ wohllich gemacht.

Für den alten Wagen mit der Nummer 108 bedeutet der neue gastronomische Vierachser jedoch noch lange nicht das Aus: Umgebaut zu einem „klassischen“ Personenwagen der „dritten Klasse“ soll er sich zukünftig wieder in die historische Garnitur einreihen und den Fahrgästen Freude in einem schönen Ambiente vermitteln.

Oskar Müller

Arbeitswoche 2013

Auch wenn die Berichte über den Ablauf der Arbeitswochen inzwischen wie regelmäßige Wiederholungen klingen mögen: Von Anfang bis Ende umfassen sie eine besondere Zeitspanne im Vereinsjahr. Wer ist neu, wie harmoniert die aus bunt gemischten Berufen und Wohnorten aus der Schweiz, Deutschland und Österreich zusammengesetzte Frau/Mannschaft mit den „Wäldern“ (Vereinskollegen aus dem Bregenzerwald) und was kann bis Samstag erledigt werden?

Die Anforderungsliste erneuert sich in gewissen Bereichen von selbst, besonders wenn sie im Einfluss der Natur stehen. Die Streckenmannschaft arbeitete sich von einer markierten

Schwelle zur nächsten, um den Austauschbedarf von 58 Stück für 2013 zu erfüllen, bis sie gegen Ende der Woche schon vom Bahnhof Bezau aus zu sehen war. An den jeweiligen Aufenthaltsorten des Bauzuges sind auch Bahngräben geräumt, Büsche geschnitten und kleine Steinschläge beseitigt worden.

Außergewöhnlich Pläne für die Arbeitswoche verfolgte die Werkstattmannschaft mit dem Ausbau der Achsen bei der U 25, um sie für den Transport in die Zillertalbahnwerkstätte in Jenbach bereit zu stellen. Auch die Dampflok Uh 102 ist für die Probefahrt vorbereitet worden.



In der Wochenmitte stellte sich mit Sandy ein seit kurzer Zeit bereits aktiv tätiges Vereinsmitglied zu ihrem ersten Einsatz während

einer Arbeitswoche ein und verstärkte das bisher exklusiv männlich zusammengesetzte Dampflokteam bei ihrer Tätigkeit.



Am Donnerstag zählte die Wartezeit auf den Transport und das Abladen des „Fiebigwaggons“ zum unterhaltsamen Abendprogramm.



Der neue Waggon „Wälderschenke“ präsentiert bereits sein endgültiges Erscheinungsbild, beschäftigte aber die beteiligten Kollegen um den Ehrenobmann Hans noch mit vielen technischen Ergänzungsarbeiten für die am 3. Mai geplante behördliche Abnahmefahrt.

Zum Rundumservice der Wagengarnitur zählen die Außenreinigung wie auch die gewissenhafte Versorgung aller Türscharniere und anderer beweglicher Teile mit dem nötigen Tropfen Öl.

Am Samstagnachmittag, kurz vor dem Abschluss der Arbeitswoche, verschwanden zwei Kollegen in Arbeitsmontur und tauchten in fescher Uniform als Lokführer und Zugführer wieder auf, um mit der Diesellok 2091.08 einen Sonderzug für eine Reisegruppe zu führen.

Ein herzliches Dankeschön wieder an Alle für die gute Zusammenarbeit. Ein Extradank geht

an die Küchenbesatzung am Bahnhof Bezau und für die Einladungen an die Familie Wohlgenannt vom Erlebnistagesthaus Kanisfluh in nächster Nähe zum Bahnhof Bezau.

Wir freuen uns wieder auf viele Bekannte und besonders auf den einen und anderen neuen Teilnehmer/In zur Arbeitswoche 2014.

Termin:

Montag 28. April bis Samstag, 3. Mai 2014.

J. Bobleter

Fahrzeugerhaltung

Betreffs einsatzfähiger Lokomotiven war das Jahr 2013 eine sehr turbulente Zeit. Auf Grund von Bescheiden der BH Bregenz mussten die Dampfloks U 25 und die Diesellok 2091.08 bis zur Erledigung der Behördenforderungen abgestellt werden.

Für die 2091.08 wurde eine Hauptuntersuchung und bei der U 25 eine Überholung der Radreifen an der ersten Kuppelachse vorgeschrieben.

2091.08:

Die 2091.08 konnte bei der Firma LSB in Hinwil in der Schweiz untergebracht werden. Nach den Lastfahrten auf unserer Strecke wurden noch diverse kleine Mängel entdeckt, welche von Fachleuten der Firma schnell behoben wurden, da die 2091.08 besonders im Sonderzugbetrieb das Rückgrat unserer Sonderzüge ist. Es wurden über das Jahr auch einige Modifikationen vorgenommen, um die Zuverlässigkeit der Maschine sicherzustellen.

U25:

Laut Bescheid der Bezirkshauptmannschaft und eigenen Überlegungen ist beschlossen worden, die Radreifen der ersten Kuppelachse neu profilieren zu lassen (Qr- Mass war unterschritten).

Da das Abdrehen nur einer Achse bei Stangenlokomotiven wegen der daraus resultierenden unterschiedlichen Abrollumfänge praktisch unmöglich ist, wurden bei den Zillertaler Verkehrsbetrieben 4 Hebebocke ausgeliehen und alle Achsen ausgebaut.

Unser „Haustransporteur“ absolvierte die jeweiligen Transporte nach Jenbach und

zurück. Nach Rücksprache über den Zustand der Achslagerschalen wurde beschlossen, diese neu anfertigen zu lassen, was einen Lieferverzug zur Folge hatte, da diese Schalen Einzelanfertigungen sind.

Bei den Radreifen mussten im Durchmesser fast 35mm abgedreht werden. Die abgedrehten Radreifen samt Achsen und neuen Achslagerschalen wurden erst kurz vor Saisonsende angeliefert und durch ein Team der BWB und 2 Mitarbeitern der Zillertalbahn eingebaut.

Am 24.09. ist die erste Belastungsfahrt ohne Zuggarnitur durchgeführt worden, bei der es keine feststellbaren Mängel (heisse Lager, etc.) gab. Danach wurde eine erneute Belastungsfahrt von Bezaun nach Schwarzenberg durchgeführt, bei der die Stammgarnitur am Zughaken hing. Mehrere Vereinsmitglieder nutzten die Chance und waren mit an Bord.

Das schönste Erlebnis war, dass das sogenannte Wanken - eine Hin und Herbewegung der Maschine - nicht mehr auftritt, und dass die Leistungsfähigkeit Dank der neuen Lagerung bedeutend besser geworden ist. Bei der Doppeltraktion am 11. Oktober konnte sie ihre Leistungsfähigkeit erneut unter Beweis stellen!

Uh102:

Die Uh102 war diese Saison an fast allen Dampfbetriebstagen im Einsatz. Dank der Leistungsfähigkeit ist die Maschine der Liebling bei den Dampflokmannschaften.

Mitten in der Hochsaison wurde jedoch ein warmgelaufenes Achslager festgestellt.

Die erste Kuppelachse samt Achslagerschalen musste ausgebaut werden. Die Achslagerscha-

len wurden neu ausgegossen und eintouchiert. Nach der Anlieferung in Bezau wurden alle Teile sorgfältig montiert. Nur 6 Stunden nach der Montage ist die Lok wieder angeheizt worden und zog die 3 Planzüge des Tages, wobei die Achslagertemperaturen ständig beobachtet wurden. Diverse kleinere Reparaturen werden im Winter durchgeführt. Eine Hauptuntersuchung samt innerer Kesseluntersuchung ist auf Herbst 2014 vorgesehen.

D1 Hilde:

Für die meisten Bauzüge und Verschubleistungen ist die D1 im Einsatz. Nach einem Schaden an einem Silentblock (Gummipuffer der Motoraufhängung) musste auch sie kurz abgestellt werden. Neue Blöcke konnten zeitnah besorgt und eingebaut werden. Auch

das Sorgenkind Anlasser wurde mit dem Austausch gegen einen neuen behoben. Somit sollten auch heuer im Winter wieder die nötigen Verschub- und Schneeräumtäigkeiten von der D1 übernommen werden.

Ich habe absichtlich nur die größten Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten aufgeführt, da diese ansonsten die Kapazität von Wälderbähnle Aktuell sprengen würden.

Abschließend möchte ich mich für die Teamarbeit und jede Hilfe in der Werkstatt herzlich bedanken! Ohne die Zusammenarbeit hätten viele Reparaturen und vorbeugende Instandhaltungen nicht durchgeführt werden können!

Andreas Häfele

Fedecrail Youthcamp 2013 Österreich – Bezau – Hirschwang – Mistelbach

Zum 7. Mal wurde heuer das Fedecrail Youthcamp (Föderation für europäische Museums- und Touristikbahnen) in Kooperation mit dem ÖMT veranstaltet. Jedes Jahr findet dieses Camp für junge MuseumsbahnerInnen aus ganz Europa zwischen 15 und 24 Jahren in einem anderen europäischen Land statt, mit dem Hauptziel einen interkulturellen Erfahrungsaustausch zwischen den teilnehmenden Nationen untereinander und dem Gastgeberland zu schaffen. Diese Jugendcamps bestehen zu einem Teil aus Arbeiten bei der gastgebenden Museumsbahn und zum Anderen aus einem Kulturprogramm.

Für das Jahr 2013 wurde Österreich zum Gastgeberland ernannt. Dabei nahmen heuer

insgesamt 26 Jugendliche (davon 2 Mädchen) aus Deutschland, Holland, Italien, Polen, Rumänien, Schweden, Ukraine und Österreich selbst teil. Die Organisation und Durchführung des Camps wurde vom ÖMT und drei früheren österreichischen Jugendcampteilnehmern unternommen.

Die Dauer dieses Jugendcamps mit insgesamt zehn Tagen wurde auf die drei folgenden Standorte aufgeteilt: Bezau (BWB), Hirschwang (Verein Höllentalbahn) und Mistelbach (Verein Neue Landesbahn). Der Start war am Freitag, den 2.8. in Bregenz, wo eine Mehrheit der Teilnehmer im Laufe des Tages angereist war, um gemeinsam nach Bezau zu fahren. In Bezau waren wir im Jugendgästehaus

„Erlengrund“, zwischen Bahnhof und Schwimmbad, untergebracht. Dieses Haus inklusive des Haushälters Jodok war für alle TeilnehmerInnen ein Erlebnis, angefangen von der originalen Einrichtung bis zum gemeinsamen Abendausklang bei Lagerfeuer mit dem Haushälter selbst. Zum offiziellen Beginn des Camps war auch Herr Mr. David Morgan (Präsident von Fedecrail) aus London angereist und war gleich vom Bregenzerwald und der Bahn begeistert. Am Wälderbähne konnten die Jugendlichen gemeinsam mit Vereinsmitgliedern ein Stumpfgleis am Bahnhof Bezau abtragen, neu aufbauen und die Denkmal-Dampflok U24 nach dem Entrosten mit Rostschutzfarbe streichen.



Neben diesen Arbeiten fand auch ein Ausflug auf das Sonderdach mit der neuen Bezauer-Seilbahn statt, was für einige Teilnehmer aus flacheren Gegenden ein Highlight war. Zum Abschluss des Aufenthalts in Bezau organisierten die Vereinsmitglieder der BWB eine nette Grillfeier in der Remise, welche aber teilweise bei den Teilnehmern eher traurig angenommen

wurde. Jene hatten bereits den Bregenzerwald, die Museumsbahn samt Mitglieder und den Gästehaushalter Jodok ins Herz geschlossen.

Die Kommunikation aller Teilnehmer wäre offiziell Englisch gewesen, was sich aber zu einer Mischung aus den Muttersprachen



mit Englisch und Handzeichen entwickelt hat. Die Verköstigung der „Mannschaft“ wurde in Eigenregie von den teilnehmenden und organisierenden Jugendlichen gemeinsam unternommen.

Nach dem Aufenthalt in Bezau fand eine längere Bahnfahrt ins niederösterreichische Höllental statt, wo ebenfalls am Gleis der dortigen Lokalbahn mit den Jugendlichen gearbeitet wurde. Ein Ausflug über das Weltkulturerbe Semmeringbahn inklusive Südbahnmuseumsbesuch in Mürzzuschlag konnte die österreichische Eisenbahntradition sehr gut vermitteln. Vor der letzten Station des Camps in Mistelbach konnte eine Stadtrunde mit einem historischen Wiener Straßenbahntriebwagen durch Wien von den Teilnehmern genossen werden.

In Mistelbach beim Verein Neue Landesbahn war eine Schienenverwerfung an der Draisenstrecke von Ernstbrunn nach Asparn an der Zaya zu beheben und weitere kleinere Arbeiten an der Strecke durchzuführen. Am

Kulturprogramm standen der Besuch einer Buschenschank mit Heurigenjause, um auch einen Einblick in die ostösterreichische Kultur zu geben, eine Fahrt mit der Fahrraddraisine und am letzten Tag der Besuch des Wolforschungszentrums in Ernstbrunn. Das Ende des diesjährigen Camps wurde mit einer Feier am Bahnhof in Asparn an der Zaya unter der Anwesenheit der dortigen Vereinsmitglieder und Herrn Sten-Erson Wester (Verantwortlicher für die Jugendcamps – Fedecrail) aus Schweden. Der Abschied am Sonntagmorgen, wo alle Teilnehmer ihre Wege zurück in die Heimat aufnahmen, erfolgte mit dem Versprechen auf ein Wiedersehen beim nächstjährigen Camp in den Niederlanden.

Marco Meusburger

Das Wälderbähnle in China!

Nein, man muss nicht die transsibirische Eisenbahn sein, um von Europa nach China zu gelangen! Auch die U25 schaffte den Sprung ins Reich der Mitte. Wie das geht?

Günther Klebes, 65-jähriger Buschauffeur aus Erlangen, sammelt alles, was irgendwie mit der Eisenbahn zu tun hat. Seinen jüngsten Fund hat er über die Vorarlberger Nachrichten kundgetan: Eine chinesische Telefonwertkarte, die das Wälderbähnle mit der Lokomotive U25 zeigt. Das Motiv für die Telefonwertkarte entstammt einer im Jahre 2007 in Österreich

aufgelegten Sondermarke. Klebes hat die Wertkarte in China für ungefähr zwei Euro ersteigert.



Mit Doppeltraktion ins Standesamt...

Und dieses Standesamt war – richtig! – direkt am Bahnsteig des Bahnhofs Bezau. In den Bahnhof der Ehe eingelaufen sind am 11. Oktober 2013 Sandy Furthner und Andy Häfele, Heizerin und Lokführer beim Wälderbähne.

tigams wurde von einem langen Dampflokom-Pfiff begleitet. Dass die Ringe standesgemäß auf einer Kohleschaufel gereicht wurden, versteht sich von selbst. Als Trauzeugen fungierten die Vereinsmitglieder Walter Schöch, an diesem



Eingehüllt in dichte Dampfwolken stampft und schnaubt die Doppeltraktion vor verschneiten Bergspitzen dem Bahnhof Bezau entgegen.

In einer beeindruckenden Doppeltraktion und eingehüllt in dichte Dampfwolken, schnaubten und stampften die Lokomotiven Uh102 und U25 – mit dem Brautpaar als Lokführer und Heizerin in der führenden Lok Uh102 – von der Achsbrücke in den Bahnhof Bezau, um die Garnitur pünktlich um 14 Uhr direkt vor der Standesbeamtin anzuhalten. Die zweite Lok steuerten der Vater des Bräutigams Egon Häfele (Lokführer) und Michael Slee (Heizer).

Das Jawort der Braut (die auf ein weißes Brautkleid großzügig verzichtete) und des Bräu-

Tag Fahrdienstleiter, und Heizer Michael Slee.

Zahlreiche mit Kameras bewaffnete Eisenbahnfans, Verwandte, Freunde und Vereinsmitglieder begleiteten das Brautpaar auf ihrer anschließenden Fahrt mit Fotohalten und Scheinanfahrten. Vor dem Hintergrund frisch beschneiter, weiß leuchtender Bergspitzen, bei strahlendem Sonnenschein und bei feuchtkaltem Wetter zeigten die wolken speienden Lokomotiven eindrucksvoll, was „Dampf und Kraft“ bedeuten kann.

In zahlreichen Zeitschriften wurde über dieses Ereignis berichtet. Die Hochzeitsreise des Brautpaares erfolgt stilgerecht mit der Bahn. In Doppeltraktion wollen Andy und Sandy ihren weiteren Lebensweg dann auch fortsetzen. Wir gratulieren und wünschen für diesen Weg das Beste.

Historischer Zufall: Fast auf den Tag genau, am 13. Oktober 1995, führte Dampflokführer Ernst Cavegn seine Braut Gisela von ihrem Elternhaus in Bizau zum Traualtar. Die Hochzeitsfahrt führte die beiden Vereinsmitglieder Ernst und Gisela ebenfalls mit der Dampflok von Bezau nach Schwarzenberg.

Oskar Müller



Das Brautpaar mit Trauzeugen, Vater des Bräutigams und Tochter der Braut vor den Zugmaschinen am Bahnhof in Bezau

Kinderbesuchstag

Am 12. Aug. und am 2. Sept. wurden wir von Kindern besucht. Auf Wunsch des Familienverbands Bezau konnten wir ihnen zeigen, warum eine Eisenbahn fährt und was da alles dazu gemacht werden muss. Für die erste Neugier wurde der Mehrzweckwagen mit seiner Hebebühne besichtigt und ausprobiert. Mit Eisenbahnmodellen konnte dann gezeigt werden, wie klein unsere Schmalspurbahn neben den Normalspurlokomotiven wirkt. Beim anschliessenden Bahnhofrundgang erlebten ein paar eifrige Buben, dass ihre Kräfte für den

schweren Weichenhebel nur knapp reichten. In der Halle waren viele Türen und Deckel zu öffnen, und mit Elan kletterten Mädchen und Buben auf die Lokomotiven. Was da unter den Motorhauben alles zum Vorschein kam! Als der grosse Motor ansprang gab es zuerst erschrockene Gesichter, aber als alle für eine Probefahrt in den Wagen steigen durften, war die Begeisterung gut zu sehen und zu hören. In vier Gruppen konnten die Kinder abwechselungsweise auf der Lok mitfahren – und so richtig ausgiebig zu pfeifen war wohl die Krönung der Fahrt, wenigstens für diejenigen, die genug Kraft für den Druckknopf aufbringen konnten.

Hansueli Romann

Vereinschronik, ein Streiflicht durch das Vereinsleben



Bahnhof Schwarzenberg in der Winterruhe

Redlich bemüht, den frostigen Ausklang des Jahres 2012 mit Massen von Schnee und über 10 Grad Minus nicht als Leitfaden in seine Ausführungen einfließen zu lassen, berichtet der Chronist doch besser über ein arbeits- und ereignisreiches Vereinsjahr 2013.

Erwünschter und unerwünschter Schnee

Wie zur Belohnung der Vereinsmitglieder für die aufwändigen Vorbereitungen auf die Nikolausfahrten hat die Landschaftskulisse einen Tag vor dem Start am 28. November durch rund 10 cm Schnee einen willkommenen Neuanstrich erhalten.

Neben den vielen herzlichen Erlebnissen mit den Zuggästen wird den Beteiligten aber die Erinnerung an die Zeit vom 2. bis 9. Dezember

besonders wach bleiben, als fast durchgehender Schneefall den Räummannschaften viele anstrengende Einsätze zur Freihaltung der Weichen und Kreuzungen mit den Straßen einbrachte. Auch der Schneepflug und die Diesellok Hilde mussten mit Personal besetzt werden, um die Strecke befahrbar zu halten.

Die 26 Nikolauszüge von 2012 konnten wieder ihren ganz wesentlichen Beitrag zum guten Jahresergebnis beisteuern.

Etappe im Innenausbau im Bahnhof Bezau

Als Weiterführung der mehrjährigen Ausbauarbeiten im Bahnhof Bezau wurden im Frühjahr 2013 der Dachboden und der Aufenthaltsraum (Küche) von einem Fachbetrieb wärmedämmend isoliert. Im Nebenraum entfernten Ver-

einsmitglieder den Holzboden und betonierten eine Bodenplatte. 2 Handwerksbetriebe aus Bezau verlegten in drei Räumen Kunststoffböden und bauten 3 neue Türen ein.

Fahrzeugangelegenheiten

Die auf ganz Österreich ausgedehnte Suche nach fachkundigen Werkstätten für die behördlich vorgeschriebene Hauptuntersuchung der Diesellokomotive 2091.08 ergab vielversprechende Zusagen für die Auftragsannahme, die aber schlussendlich doch nicht zum Erfolg führten. So ist der Blick vom Bregenzerwald aus in die nahe Schweiz gerichtet worden, wo mehrere privat geführte Reparaturwerkstätten mit spezieller Bahnausrichtung bestehen. Im Oktober 2012 konnte mit der Firma LSB

Lokservice Burkhardt AG in Hinwil ein Vertrag vereinbart werden. Diese hatte sich sowohl in fachlicher wie auch terminlicher Hinsicht angeboten. Mit der fast stundengenauen Terminbestimmung an das Transportunternehmen für die Anlieferung der Lokomotive in ihrer Werkshalle hatte sich der Chef jedenfalls bereits den ersten Vertrauensvorschuss verdient.

Am 22. April 2013 erfolgte der Rücktransport nach Bezau. Nach dem Eintreffen des positiven Bescheides der BH Bregenz wurde die 2091.08 wieder im Fahrbetrieb eingesetzt.



Am Morgen des 10. Jänner 2013 trafen 2 Mobilkräne aus Lustenau (Vorarlberg) in Bezau ein und hoben die Lokomotive auf das Spezialfahrzeug der Spedition Emil Egger in St. Gallen zum Transport in das rund 150 km entfernte Hinwil.



Im Winter 2012/2013 teilten sich der neue Barwagen und der Dienstwagen in der Remise ein Gleis. Während bei der Wälderschenke der technische Einbau und die Inneneinrichtung im Gange waren, sind beim Dienstwagen einige Bodendielen und mehrere beschädigte Wandbretter ausgewechselt worden, bevor der ganze Waggon neu lackiert wurde.

Die unermüdliche Überzeugungsarbeit eines Bahnfreundes aus Bregenz hatte beim Museumsbahnverein Erfolg und so traf am 2. Mai ein interessanter Spezialwagen in Bezau ein. Von seinem Ursprung sind leider nicht viele Stammdaten bekannt:

Vermutlich Mitte der 20er Jahre von den Eisenwerken Kurt Fiebig in Waldenburg (Schlesien) gebaut, kam der Waggon für den Transport schwerer Kraftwerksausrüstung zur Vermunt- Höhenbahn, die zusammen mit

dem Schrägaufzug und der Schmalspurbahn Tschagguns – Partenen die Materiallieferungen beim Bau der Vorarlberger Illwerke und Stauseen gewährleistete. In den letzten Jahren wurde der Wagen noch zum Transport des Lünensee-Fahrgastschiffes „Silvretta“ in das Winterquartier verwendet. Die rigorose Räumaktion im April und Mai 2013 hat neben dem Rest der Gleise samt Portalkran und Lokschuppen in Tschagguns auch eine Diesellok und Güterwagen in Normal- und 760mm Schmalspur betroffen.

Der „Fiebigwagen“ ist nun als Dauerleihgabe in der Obhut des Museumsbahnvereines - und dem freundlichen Personal bei den Illwerken sei an dieser Stelle ausgerichtet - dort auch in guter Behandlung!

Inzwischen ist seine besondere Ausführung mit der großen Tragkraft von 15 Tonnen und

der „arbeitsfreundlichen“ Oberkante über Gleis von 60 cm in mehreren Varianten als Tieflader für den Bagger, als Arbeitswagen für die Streckenerhaltung und als Tragwagen für das Kulturobjekt „Masi und Rati“ (siehe eigener Beitrag) verwendet worden.

In der Arbeitswoche 2012 ist der „Stubai-erwagen“ BWB 103 noch als gewöhnlicher Reparaturfall betrachtet worden und forderte gleich die Arbeitskraft von zwei Kollegen für die Vorarbeiten zur Neulackierung und zur Erneuerung der Tritte und Plattformen. Die später durchgeführte Radreifenvermessung ergab ein Untermaß im Millimeterbereich die nur mit deren Erneuerung zu beheben war. Da für den Stubai-erwagen kein Ersatz vorhanden ist, gab es auch kein Abwägen, sondern nur die Entscheidung für „Weitermachen“.

Der Waggon wurde in der Remise angehoben, die Achsen ausgebaut und zur Zillertalbahn transportiert, um neue Radreifen aufzuziehen. Im Innenraum des Wagens sind die Wandverkleidungen entfernt und die Befestigungsstreben saniert und gestrichen worden. Vor der Montage der neuen Wandverkleidung mussten 2 tragende Stützholme aus Holz ersetzt werden. Die Decke, Gepäckträger und Bänke wurden neu lackiert. Zuletzt sind weitere Arbeiten erledigt worden, bevor der Waggon kurz vor seiner Einreihung in die Nikolausgarnitur neu lackiert werden konnte. Neu sind jetzt auch die beiden Plattformen aus Alu-Riffelblech und verzinkte Gitterroste als rutschsichere Tritte. Die Arbeiten wurden zum überwiegenden Teil in Eigenleistung erbracht und erreichen fast das Ausmaß einer Generalüberholung.

Streckenerhaltung

Mit dem Ausbau und der Sanierung der Weiche 8 samt dem Verbindungsgleis zu Weiche 9 und einiger Gleisberichtigungen an der Strecke durch die Bahnbaufirma Rhomberg, konnte in der Sparte Gleissanierung auf erledigte Teilabschnitte der letzten Jahre aufgebaut werden. Der restliche Bereich in Richtung „Altes Flugdach“ stellt sich als überschaubar dar.

Im Laufe des Jahres wurden auch 2 Fahrbahnabdeckungen von Privatwegen aus Holz erneuert, die Eingangsböden zur Sporeneggbrücke eingerichtet und gestopft, eine weitere Gleisabsenkung behoben und gestopft, Bahngräben geräumt und 3 Gleisbettsicherungen gegen das Abrutschen von Schotter angebracht. Zu den gewöhnlichen Erhaltungsarbeiten zählt Holz und Büsche schneiden sowie das Mähen der Bahndämme und Plätze.

Fotos mit mindestens 30 jähriger Vergangenheit zeigen die Kraft der Natur in Sachen nachfolgendem Baumwachstum auf. Obwohl laufende Aktionen zur Freischneidung der Strecke angesetzt werden, fehlt doch meistens die Profiausrüstung für die schwereren Brocken, denen sich heuer einige Mitglieder angenommen haben. Als Gewinn der Arbeiten steht zu Buche, dass jetzt die Sonne wieder in dunkle Stellen eindringen kann was die Lebensdauer der Schwellen entscheidend verlängern wird. Den Vergleich des angefallenen Brennholzes mit dem Jahresbedarf für ein Einfamilienhaus möchten die Beteiligten gleichzeitig als Leistungsnachweis verstanden wissen.

Auch die Brücken, Wasserdurchlässe und

Stützmauern erfordern laufende Beachtung und Pflege, für die uns Dipl. Ing. Klaus Hinz seit vielen Jahren sein Wissen und Erfahrung als Gutachter zur Verfügung stellt. Dies betrifft auch die Dielen (Laufbohlen) auf der im Jahr 2000 neu eröffneten Sporeneggbrücke, die damals frisch vom Sägewerk (ohne Imprägnierung) montiert wurden. Die notwendige, aber auch die vorbeugende Auswechslung einer größeren Anzahl (nun vom Rudl aus Innsbruck in gewisserhafter Ausführung imprägnierte Dielen) verschafft in dem Bereich wieder eine kleine Erhaltungspause.

1 Million Fahrgäste in 26 Betriebsjahren

Laut Jahresabschluss 2012 näherte sich die erfreuliche Besuchermarke mit der Differenz

von 4.300 der Million und kündigte sich damit für das erste Viertel der Saison 2013 an.

Am Donnerstag, den 13. Juni war für ein Reisebusunternehmen aus der Schweiz ein Dampfsonderzug mit rund 90 Personen zu führen bei dem der Jubiläumsgast erwartet wurde. Im Trubel der umsteigenden Fahrgäste fand der Zugführer in der Person eines der beiden Busfahrer den scheinbar einzigen Menschen der den Eindruck erweckte, für seine Überraschungsanrede und für das noch Kommende die nötige Zeit zu haben.

Für Herrn Andreas Huber aus Neukirch bedeutete die Wahl zum millionsten Fahrgast eine Fügung, da er als Abteilungsschef von Heini Carreisen in Kreuzlingen und als Eisenbahnfreund viele solcher Reisen organisiert und auch privat selbst unternimmt.



V. li. Zugführer Walter Schöch, Obmann Dr. Oskar Müller, Jakob Bobleter, Lisa Kaufmann vom Tourismusbüro Bezau, Ehrenobmann Komm. Rat Hans Meusburger, Andreas Huber, Mag. Cornelia Kriegner vom Bregenzerwald-Tourismus, Bürgermeister Georg Fröwis, Bezau.

Bei der Ankunft des Sonderzuges im Bahnhof Bezau von Gratulanten umringt, begrüßten ihn der Vereinsobmann wie auch der Bürgermeister in kurzen Ansprachen recht herzlich. Beim obligaten Glas Sekt - der Jubiläumsgast als Busfahrer bat um ein Glas Wasser - wurden ihm als Erinnerung noch kleine Geschenke überreicht, bevor er zu Interviews mit dem Radio und einer Tageszeitung gebeten wurde.

Statistik: Für den 500.000sten Fahrgast vergingen 15 Betriebsjahre, für die zweite Hälfte gut 11 Jahre.

Wetterkapriolen

Der viel beklagte, kühle und nasse Frühsommer brachte der Museumsbahn keine nennenswerten Nachteile im Fahrgastaufkommen.

Bekanntlich von früheren Ereignissen hart getroffen, werden beim Wälderbahnle Situationen wie die ungewöhnlich starken Regenfälle am 31.5./1.6. streng beurteilt und so führte der Betriebsleiter Egon Häfele frühzeitig vor der ersten planmäßigen Zugfahrt am 1. Juni eine Kontrollfahrt durch, bei der dann aber keine Gefährdung der Bahntrasse zu erkennen war.

Gegenteilige Wettereffekte mit der Hitzewelle, führten am 28. Juli auf eigene Veranlassung für einen Tag zur Einstellung des Dampfbetriebes und zur Umstellung auf Dieselbetrieb. Eine



derartige Einschränkung musste seit Beginn der Museumsbahngeschichte noch nicht verfügt werden.

Die Konservierung der Dampflokomotive U 24 wie auch die Erneuerung des Stützgleises 4b standen in der Prioritätenliste nicht direkt vorne. Dank der großen Gruppe des Europäischen Jugendcamps konnten beide Projekte gemeinsam mit Vereinsmitgliedern angegangen werden - siehe eigener Bericht.

Das in drei Tagen abgebaute und bis zum Gleisrost erneuerte Gleis wurde in einem späteren Einsatz von Vereinsmitgliedern eingerichtet und geschottert wie auch bei der entrosteten U 24 noch 15 kg Schutzfarbe verarbeitet wurden.

Erfolgreiche Saison 2013

144 planmäßige- und 76 Sonderzüge bedeuten jeweils ein Plus gegenüber 2012 ebenso wie die derzeit nur als Zwischenergebnis vorliegende Fahrgastabrechnung.

Die Sonderveranstaltungen "3 Bahnfahrten" waren 2012 wie 2013 ein großer Erfolg. Das Kontingent von 200 Fahrgästen war jeweils in kürzester Zeit ausverkauft. Die Besonderheit der Veranstaltung besteht im "Luxus", dass die betreffenden Zugfahrgäste des planmäßigen Mittagszuges mit „Kurts Dorfzüge“ am Bf. Bezau abgeholt und zur Seilbahn Bezau gebracht werden, wie auch am Nachmittag von der Talstation der Andelsbucher Seilbahnen zu ihrem Ausgangspunkt am Bf. Schwarzenberg zurück. Die Mitglieder des Vorarlberger Familienverbandes - Ortsgruppe Bezau stellen ein attraktives Kinderprogramm zusammen.

Das in Zusammenarbeit mit den beiden Seilbahnbetrieben geschaffene Angebot der Kombikarte kann auch an jedem anderen

Betriebstag der Museumsbahn erworben werden mit dem Ziel, damit eine etwas andere Ortsverbindung zu nutzen und einen ganztägigen Wanderausflug bis in 1.700 m Seehöhe zu gestalten - dann allerdings ohne Kurts Dorfzüge und Kinderprogramm.

Am 2. November verkehrten die letzten Sonderzüge des Jahres womit die Diesellok 2091.08 nach der Überholung im Frühjahr in alter Verlässlichkeit bereits wieder über 90 Museumsbahnzüge geführt hat und mit den bevorstehenden 25 Nikolauszügen erneut voll ausgelastet sein wird.

2013 können wir 12 neue Vereinsmitglieder begrüßen, wovon sich drei als aktive Mitglieder engagieren werden.



Die verschiedenen Teams der Nikolausmann- und Frauschaft (im Bild die Lebkuchenbäcker am 9.11.13) sind bereit und freuen sich auf den spannendsten Betriebsabschnitt des Jahres.

J. Bobleter freut sich auch auf Ihr geschätztes Wiederlesen im Dezember 2014.

Vereinsausflug 2013

Der diesjährige Vereinsausflug führte 34 aktive Mitglieder und Partner in die bayerische Landeshauptstadt München. Am frühen Morgen des 26. Oktober (Staatsfeiertag) starteten wir mit dem Bus von Bezau aus in Richtung Bayern. Nach einer kurzen Kaffeepause erreichten wir am Vormittag München und nutzten die Zeit für eine Besichtigung der Innenstadt, insbesondere des Viktualienmarkts. Unterhalb des Rathauses gelegen, ist der Markt ein Wahrzeichen mit seinen zahlreichen Schmankerln. Auch das Wetter spielte mit und bereitete uns einen wahrhaft goldenen Oktobertag.

Anschließend stand das Mittagessen in der Gaststätte der Augustiner Brauerei auf dem Programm, bei dem niemand hungrig oder durstig den Tisch verlassen musste. Frisch gestärkt ging es zu Fuß zum Verkehrszentrum des Deutschen Museums auf der Theresien-

höhe. Diese Ausstellung zeigt das Thema Mobilität mit all seinen Facetten. Vom Fahrrad über Kraftfahrzeuge bis hin zum Krokodil der Rhätischen Bahn ist alles vertreten.

Dank einer Baustellenumleitung handelten wir uns auf dem Weg zum Kloster Andechs zwar eine Verspätung ein, konnten aber dafür einen Blick auf den Ammersee und das Alpenpanorama im Abendlicht erhaschen. Das 1455 gegründete Benediktinerkloster Andechs ist oberhalb des Ammersees gelegen und in Bayern nicht nur als Wallfahrtsort, sondern auch für sein Starkbier bekannt. Im Volksmund wird die Anhöhe, auf der das Kloster errichtet ist, auch „heiliger Berg“ genannt. Dort angekommen, konnte im letzten Tageslicht das Kloster besichtigt und der bekannte Andechser Doppelbock probiert werden. Nach dem Abendessen hieß es wieder einsteigen und wir fuhren zurück nach Vorarlberg.

Anton Nerb

Feuerwehrübung

Am Samstag, den 19. Oktober fand eine Großübung der Rettungskräfte mit Einbeziehung des Wälderbahnle-Zugbetriebes statt.

Übungsannahme:

Auf Höhe des Bauhofes des Landestraßenbauamtes an der Landesstraße 200 gerät ein PKW ins Schleudern, schießt über den Fahrbahnrand hinaus und kollidiert mit einem fahrenden Zug. In weiterer Folge stürzt der PKW 50 m in steilem Gelände in einen Graben ab. Die Bergung der 35 Verletzten im Zug bzw. der 2 Schwerverletzten im PKW gestaltete sich auf Grund der sehr beengten und steilen Geländeverhältnisse als sehr schwierig. Vor Ort

waren 8 Fahrzeuge der Feuerwehren mit 56 Wehrmännern, 3 Fahrzeuge vom Roten Kreuz mit 14 Rettungssanitätern und 2 Notärzte. Insgesamt ist die Übung gut und lehrreich für alle Beteiligten verlaufen. In der Nachbesprechung der Einsatzleitung konnte noch auf einige, nicht optimale Abläufe hingewiesen werden, z. B. muss der Zugführer des Zuges in die Einsatzleitung einbezogen werden, die Einsatzkräfte müssen sich informieren, ob der Zug - besonders im 20 Promille Gefälle - gesichert abgestellt ist und wo einige weitere Besonderheiten im Zusammenhang mit einem Personenzug zu beachten sind

Egon Häfele



Untersützt durch die Drehleiter der Feuerwehr Andelsbuch als Personenkran bemühten sich die Einsatzkräfte um die Bergung der verletzten PKW-Insassen

"Erfolgreiches Geothermie-Projekt" im Bregenzerwald



Auflösung: Ein Schnappschuss anlässlich des in Doppeltraktion geführten Sonderzuges am 11. 10. 2013 (Hochzeitsfahrt) Die U 25 und die Uh 102 warten auf den Abfahrtsbefehl zur Scheinahrt für die Fotografen.

Eisenmänner auf der Eisenbahn

Mit einem besonderen Kunstprojekt ließ der Nenzinger Künstler Marcel Dengel aufhorchen: Ließ er doch zwei 3,5 Meter große Eisenmänner durch Vorarlberg reisen. Die beiden Figuren aus Stein, Holz und Metall machten von den Steinkreisen am Bürserberg bis zu den Pfahlbauten in Überlingen Station vor vielfältigen Denkmälern der Bodenseeregion. Als reisende Skulpturen lassen sie dabei neue Sichtweisen auf die von ihnen besuchten Denkmäler entstehen.



Reise der Eisenmänner auf einem Niederflurwagen der Bregenzerwaldbahn. Der Wagen wird am Bahnhof Schwarzenberg umgekoppelt.



Die Eisenmänner, am Streckenrand im Bereich des dem Bahnhof Schwarzenberg vorgelagerten Bauhofs, weichen vor den indiskreten Objektiven zahlreicher Fotografen zurück.

Eines dieser Denkmäler war das Wälderbähnle. Gilt die heutige Museumsbahn doch als das Denkmal für die einstige verkehrstechnische Erschließung des gesamten Bregenzerwaldes durch die Bregenzerwaldbahn. Die Skulpturen

wurden ab dem 20. September am Bahnkörper im Bereich des Bauhofs vor dem Bahnhof Schwarzenberg stationär aufgestellt.

Höhepunkt war eine Fahrt der beiden, auf dem besonderen "Tiefladewaggon" montierten, Eisenmänner von Bezau nach Schwarzenberg und retour mit der Uh102 am Samstag, dem 5. Oktober 2013 um 13:45 Uhr unter Begleitung des Künstlers. Die Kunstaktion entlang der Bahntrasse war nicht nur begehrtes Fotoobjekt für zahlreiche Touristen, sondern wurde auch filmisch dokumentiert.

Oskar Müller

ÖMT – Tagung 18. – 20. Oktober in Jenbach und Innsbruck

Die diesjährige Tagung bot mit interessanten Fachvorträgen einige Einblicke in die Situation von Touristik- und Museumsbahnen. Die Referenten berichteten von ihren Aktivitäten und Sorgen, aber auch voll Energie von laufenden und künftigen Projekten. Auch zu sehen gab es viel:



Der erste Besuch galt der Zillertalbahn. Seit 1898 wird die gegenwärtig 32 km lange Strecke befahren. 2012 benützten rund zwei Millionen Fahrgäste die Bahn, und die acht dazugehörigen Buslinien transportierten 1,28 Mio Personen. Zur Verfügung stehen 9 Diesellok, 6 Triebwagen mit 5 Steuerwagen und 10 Mittelwagen



sowie 35 Linienbusse. Im Nostalgieverkehr können 5 Dampfloks mit 27 Personenwagen eingesetzt werden.

Die Bahn verkehrt in einem Touristikgebiet mit 6,6 Mio Hotelübernachtungen und 34'000 Einwohnern. Rund 240'000 Gäste werden zu den 7 grossen Skigebieten der Region transportiert. Für die Feriengäste stehen 150 Elektrofahrräder kostenlos zur Verfügung! Teilweise ist die Linie doppelspurig, und der gegenwärtige Ausbau „Rotholz“ soll die Anschlüsse an die ÖBB erheblich verbessern und die Umsteigezeit auf rund 5 Minuten reduzieren. Eine weitere Verbesserung der Betriebssituation bietet die neue Fernsteuerung der ganzen Bahnstrecke. Auf mehreren Bildschirmen kann die aktuelle Betriebslage verfolgt



werden, und jede Bewegung von Fahrzeugen und Weichen ist klar erkennbar.

Leider hat der Güterverkehr stark abgenommen und der Personalbestand musste reduziert werden. In der bahneigenen Werkstätte werden zur verbesserten Auslastung auch für andere Bahnen Revisionsarbeiten am Rollmaterial ausgeführt.

Am zweiten Tag stand eine Fahrt mit der Achenseeabahn auf dem Programm. Seit 1889 fährt die reine Touristikbahn mit Dampflokomotiven. In gemächlichstem Tempo schiebt die Lok ihre 1-2 Wagen von Jenbach zur Station Eben. Weil nun bis zum Achensee ein leichtes Gefälle folgt, muss hier die Lok an die Zugspitze umgestellt werden.



Die Steigung von 160 Promille wird mit dem Zahnstangensystem Riggenbach bewältigt. Talwärts wird der Zug mit der Riggenbach-Gegendruckbremse der Lok kontrolliert. Ausserdem hat die Lok eine Bandbremse, und für Notfälle stehen dem Schaffner zwei Handbremsen zur Verfügung – die eine wirkt auf das Bremszahnrad, die andere auf die Laufachsen.

Die vier Dampfloks leisten je 180 PS und gehören zu den ältesten betriebsfähigen der Welt. Damit sie noch viele Jahrzehnte störungsfrei im Dienst stehen können, wurden sie bis jetzt im Winterhalbjahr von der Mannschaft komplett

zerlegt und revidiert.

Seit einiger Zeit bestehen Projekte zur Elektrifizierung und Betrieb mit Zahnradtriebwagen der ehemaligen St. Gallen-Gais-Appenzell Bahn (SGA). Diese leistungsfähigen Fahrzeuge könnten möglicherweise ab 2016 frei werden. Sie sind in sehr gutem Zustand. Wie sich diese Umstellung auf die Bahnzukunft und den Dampfbetrieb auswirken wird ist schwierig voraussehbar.

Am dritten Tag wurden wir am Hauptbahnhof Innsbruck vom Triebwagen 19 mit Beiwagen 147 abgeholt und zu den Tiroler Museumsbahnen gebracht. Bis 1954 fuhren die Wagen bei der Strassenbahn Zürich, dann in Innsbruck.



Im ehemaligen Verwaltungsgebäude ist seit 1985 ein sehr interessantes Bahnmuseum untergebracht, während in der ehemaligen Remise seit 1984 19 historische Fahrzeuge mit viel Fachkenntnis revidiert und zu neuem Leben gebracht wurden. Alles sieht aus wie frisch ab Fabrik: Eine sehr grosse Leistung von wenigen aktiven Mitgliedern.



Gegenwärtig neigt sich nach rund 25 Jahren die letzte Revisionsetappe beim TW 4 dem Ende zu. Nach so langer Zeit muss die Freude an der ersten Fahrt mit eigener Kraft sehr gross gewesen sein!



Am frühen Nachmittag begann die grosse Stadtrundfahrt mit den TW 28 (Strassenbahn Basel bis 1952, dann Innsbruck) und TW 1 (Stubaitalbahn). Das war Nostalgie pur!



Die Revision von TW 1 der L.B.I.H.i.T. benötigte nur rund fünf Jahre. Es waren viele Holzteile zu ersetzen, und die neue Farbgebung erforderte peinliche Sorgfalt. Seit Juli 2005 ist der Wagen wieder unterwegs.



Nach mehrjähriger Aufarbeitung ist seit Juni 2012 auch der Triebwagen Nr. 53 der ehemaligen Localbahn Innsbruck-Hall in altem Glanz wieder einsatzbereit. Er zeigt sich im Zustand 1935/40.

Nach der Führung im Museum endete die ÖMT-Herbsttagung und mit TW 19 wurden die Teilnehmer wieder zum Bahnhof geführt.

Hansueli Romann

Betriebsgesellschaft – Unterstützung für den Verein

„Wie stellen wir sicher, dass die Bregenzerwaldbahn auch in Zukunft ihren Weg gehen bzw. fahren kann?“

Regelung von Rollen und Zuständigkeiten in der Vereinsorganisation und – als ganz wesentlicher Punkt – den Erhalt der „Wälderbahn“



Diese Frage stand im August 2012 am Anfang einer von Altobmann Hans Meusburger initiierten Reihe von Arbeitssitzungen des Vereins Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn, extern moderiert und begleitet von Alois Mätzler und Walter Geser. Wir haben im Vereinsheft von 2012 bereits darüber berichtet.

Bei Durchsicht der Protokolle zeigt sich, dass sich die Mitglieder den Fragen nach passenden Zielen und Visionen sowie der zukünftigen belastbaren Stabilität des Vereins stellten. Eingehend besprochen wurde die Balance zwischen Kapazität und Umsatzzielen, d.h. das Ausmaß des weiteren Wachstums, das mit den derzeit vorhandenen Ressourcen vereinbar ist. Vor dem Hintergrund zunehmender Arbeitsbelastung bedeutet dies auch eine adäquate

Kultur“ im Umgang miteinander. Der Wunsch nach einer Anpassung der Organisation des Werkstattbetriebs wurde dabei ebenso deutlich, wie die Wichtigkeit der Gewinnung neuer Mitglieder und deren Karriereentwicklung im Rahmen eines weiterentwickelten Ausbildungskonzeptes.

Die Museumsbahn als Gewinne erwirtschaftendes „Profitcenter“ bei gleichzeitiger Auszahlung von Lohnkosten zu führen, erweist sich als wirtschaftlich nicht gangbar. Mit anderen Worten: Ein gedeihlicher Betrieb der Museumsbahn kann sich auch weiterhin nur auf ehrenamtlicher Basis lohnen und entwickeln – operativ getragen von Menschen, die Freude an der Sache haben und ihre Begeisterung in



Alte Baukultur und Technik: Fotohalt einer Gruppe von Eisenbahnfreunden aus England am 23. August 2013 vor einem Bregenzerwälderhaus beim Vorsäß Stiegeln

die Bewahrung dieses Wälder Kulturerbes und heutigen Tourismusmagneten stecken.

Dieser Umstand warf bereits 2012 unmittelbar die Frage auf, wie für einen ehrenamtlich getragenen, gemeinnützigen Verein eine ausgewogene und steuerrechtlich längerfristig passende Finanz-, Investitions- und Rücklagenplanung möglich ist. Ebenso wurde beschlossen, vor den neuen Gegebenheiten auch Versicherungs- und Haftungsfragen juristisch neu abklären zu lassen.

Als wichtigstes Ergebnis dieser Arbeitstagen kann die Übereinkunft gesehen werden, dass der Verein in seiner Gemeinnützigkeit bestehen bleiben, der Betrieb jedoch durch eine neu zu errichtende Betriebsgesellschaft durchgeführt werden soll. Folgende Ziele sollen damit erreicht werden:

Erstens: In organisatorischen Belangen (Kundenverkehr, Buchungen und Bestellungen, Tourismus und Marketing, Behörden, Finanzamt) wird die dringend benötigte personelle Entlastung geboten.



Zweitens: Im Risikobereich wird die breite Haftung unserer ehrenamtlichen Mitglieder bei Verschulden Dritter wesentlich entlastet. Gleichzeitig ist das Vermögen des Vereins (inkl. des historischen Fahrzeugbestandes) besser geschützt und somit dessen Fortbestand nicht durch Haftungsfragen gefährdet.

Drittens: Die Museumsbahn hat hohe Kosten für die Erhaltung der historischen Anlage zu tragen, für die entsprechende Rücklagen zu bilden sind. Sollten zukünftig Gewinne anfallen, so sind diese für genau diesen Zweck willkommen und können steuerlich klarer vom Regelbetrieb getrennt werden.

Der Verein bleibt also als gemeinnütziger Verein in seiner Zusammensetzung im Wesentlichen bestehen. Der Bestand an Sachvermögen (z.B. Lokomotiven, Waggons, etc.) bleibt ebenfalls weiterhin im Eigentum des Vereines und wird von diesem erhalten.

Was ändert sich dann durch die neue Betriebsgesellschaft strukturell und organisatorisch wirklich?

In den Vereinsstatuten gab es dazu zwei wesentliche Anpassungen, deren Anzeige bei der Vereinsbehörde mittlerweile erfolgt ist: Neu als „Mittel zur Erreichung des Vereinszwecks“ in die Statuten aufgenommen wurde die „Beteiligung an Gesellschaften“. Dies war erforderlich, um den Status der Gemeinnützigkeit zu erhalten. Ferner wird künftig der Vorstand aus fünf Personen bestehen, unter einer möglichen Beiziehung von bis zu fünf weiteren kooptierten Beiräten zur Klärung von Fachfragen.

Der Verein gründet auf dieser Basis als alleiniger Gesellschafter unter der Bezeichnung „Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn Betriebsgesellschaft mbH“ eine Gesellschaft mit Sitz in Bezau, die für die Durchführung, Organisation und Förderung des Fahrbetriebes verantwortlich ist. Die Gesellschaft übernimmt versicherungstechnisch die Haftung für den Fahrbetrieb, versteuert eventuelle Gewinne und erledigt auch die organisatorischen Belange.

Künftig werden damit zwei klar getrennte Budgets erstellt: Eines, das dem Verein und eines, das der Betriebsgesellschaft zugeordnet werden kann.

Die Organe der Betriebsgesellschaft sind deren Geschäftsführung, ein Beirat und die Generalversammlung. Letztere ist das oberste Organ der Gesellschaft, für das der Vereinsvorstand bzw. dessen Vorsitzender mit einer Stimme spricht. Der bestehende Betriebsausschuss wird in einen Beirat für die neue Gesellschaft übergeführt und kann so der Geschäftsführung beratend zur Seite stehen. Der Beirat besteht aus mindestens fünf aktiven Mitgliedern unseres Vereins, die von der Generalversammlung gewählt und abberufen werden.

Außer einer unterstützenden Assistenz für die Geschäftsführung ist keine weitere „lohngebundene Professionalisierung“ angedacht. Die Entwicklung einer Zweiklassengesellschaft, in der entlohnte und ehrenamtliche Mitarbeiter gleichen Tätigkeiten nachgehen und sich in der Zuständigkeit konkurrieren, soll damit bewusst vermieden werden. Unsere ehrenamtlichen Vereinsmitglieder sollen sich auch weiterhin ihren gewünschten und geschätzten

Tätigkeiten voll widmen können.

Das in den Arbeitstagen erarbeitete und hier vorgestellte Konzept sowie dessen Umsetzung wurde letztendlich am 13. April 2013 bei der Jahreshauptversammlung des Vereines „Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn“ per Abstimmung genehmigt, der Vorstand mit dessen Umsetzung beauftragt.

Eine geeignete Person für die Geschäftsführung muss in diesen Tagen noch gefunden werden. Danach kann die Eintragung der Betriebsgesellschaft ins Firmenbuch erfolgen. Der Vorstand macht sich die Suche nach geeigneten Kandidatinnen und Kandidaten in der Tat nicht leicht. Wir suchen eine gereifte Persönlichkeit, die sowohl Führungs- und Lebenserfahrung einbringen kann und ein

Gespür für die Situation ehrenamtlicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat. Entsprechend der Mission der Museumsbahn sollte sie Verständnis für die kulturellen Besonderheiten des Bregenzerwaldes mitbringen sowie auch Potenzial für eine Vernetzung und Kontakte zu Personen und Einrichtungen aus dem kommunalen, touristischen und kulturellen Umfeld. Die erforderliche technische Beratung erfolgt aus dem Beirat heraus.

Wir sind uns dessen bewusst, dass dies ein äußerst anspruchsvolles Profil ist, das den infrage kommenden Persönlichkeiten gleichzeitig Idealismus und Identifikation mit den Zielen der Museumsbahn und der Region abverlangt. Auf der Suche nach solchen Persönlichkeiten stehen wir derzeit in gedeihlichen Gesprächen. Das gegenwärtige Ziel ist nach wie vor eine GmbH-Gründung mit Beginn 2014.

Oskar Müller

Aus dem Vereinsarchiv



Haltestelle Reuthe - welcher Lokführer würde hier nicht anhalten?



Bau der Betonfundamente für das neue Flugdach im November 2012



Darstellung der geplanten Überdachung am Bahnhof Bezau



Seltener Anblick am Bahnhof Schwarzenberg (11.10.2013)



Wer kann Angaben zu dem historischen Foto machen:

Außer dem Umfeld - Bahnhof Egg - ist uns nichts bekannt. Wer kennt die Draisine bzw. kann sie beschreiben und in welchem Jahr könnte die Aufnahme entstanden sein? Danke für Ihre Mitarbeit!

Ihre Angaben bitten wir per E-Mail oder Post zu senden an:

info@waelderbaehne.at oder Verein BWB, Bahnhof 147, 6870 Bezau

Unter den Einsendern verlosen wir das im Handel vergriffene Buch „Eine Bahn im Rhythmus der Zeit“



Sonderzug mit der U25 anlässlich einer Winterfahrt am 22.02.2009

*Allen unseren Mitgliedern, Freunden und Förderern
ein frohes Fest und ein gutes neues Jahr 2014*

Fotos: J. Bobleter, O. Müller, HU. Romann, R. Schneider, P. Strauß,
R. Witzemann, Vereinsarchiv

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

Anfragen und Informationen: Verein BWB, A-6941 Langenegg 39, Tel. 0664/4662330
Internet: www.waelderbaehnle.at
E-Mail: info@waelderbaehnle.at

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

Satz: Hubert Bobleter

Druck: Druckhaus Gössler, Bezau

Erscheinungsort Langenegg
Verlagspostamt A-6942 Krumbach

