

## Verwischte Spuren (im Eigenverlag)

**(nur in der Landesbibliothek einsehbar)**

---

Anfang August 2008 erschien im Eigenverlag, in kleiner Auflage (150) und als Digital-Druck der Bildband "Verwischte Spuren", 102 Seiten, ca. 200 Abbildungen, größtenteils aus dem Archiv von Norbert Fink.

Am 25.8.08 erschien bereits die 2., korrigierte Auflage alle Auflagen sind absolut ausverkauft. Danach meldete sich der Sutton Verlag bei mir und wir machten das Buch

[Die Bregenzerwaldbahn 1902-1983](#). Auch aus urheberrechtlichen Gründen darf das Buch nicht mehr verkauft werden.



Fink / Warger Verwischte Spuren - Das Wälderbähnle seit 1983

## Verwischte Spuren

Das Wälderbähnle seit 1983



Ein Bildband von Dr. Norbert Fink  
und  
Thomas Warger

## Anlass: Vor 25 Jahren begann der Abbau der Bregenzerwaldbahn

**1983:** Vor 25 Jahren fuhr das „Wälderbähnle“ (BWB) gerade noch von Bregenz bis Kennelbach. Man konnte ahnen, dass der Betrieb bald ganz eingestellt

wurde. In dieser Zeit nahm ich öfters meinen Fotoapparat mit ins Amt, um nach der Arbeit im „Hauptbahnhof“ Vorkloster das Wagenmaterial zu fotografieren. Mit einem Freund, der bei der Vorarlberger Landesregierung als Sozialarbeiter arbeitete, Wolfgang Mayr, fuhr ich mit selbst gebastelten Schienenfahrzeugen die Strecke ab, fotografierte und filmte sie.

Der Verkehr an der Rheinstraße und Heldendankstraße wurde damals durch Schranken angehalten. Die Bilder zeigen aber noch weitere Dinge, die man sich heute im öffentlichen Raum kaum mehr vorstellen kann – etwas das Plumpsklo des Bahnhofs Vorkloster und die dazugehörige Jauchekelle.

Heute, 25 Jahre später, haben diese Fotos einen besonderen Reiz. Ich scannte alle Farbdias, Negative und Schwarzweißfilme ein und bearbeitete sie mit Photoshop. Zufällig erhielt ich einen Gutschein einer Digitaldruckerei für einen Probedruck eines Buches. Dies war der Anlass, dieses Buch zusammen zu stellen.

Die überaus positiven Reaktionen ermuntern mich nun, nachzufragen, ob dieses Buch nicht doch veröffentlicht werden soll. Der Bucher Verlag Hohenems zeigt sich gesprächsbereit.

Herr Ing. Lothar Beer, der Autor mehrerer Bücher über die BWB, korrigierte mir noch einige Fehler. Zusammen mit meinem Kollegen Thomas Warger überarbeiteten wir Mitte Juli das ganze noch einmal, korrigierten noch einige Fotos und Texte, fügten Fakten und ein paar historische Bilder dazu und es entstand die vorliegende „Beta1-Version“

**Zielgruppe:** Alle Menschen, die früher einmal mit der BWB gefahren sind und die traurig darüber sind, dass es die BWB nicht mehr gibt.

Es zeigt Fotos vieler Bahnhöfe, vom alten Bahnhof Bregenz, über Vorkloster, wo die Garnituren zusammengestellt und gewartet wurden bis Bezau. Ferner werden auch die Eisenbahnfans daran Interesse haben, wie man am starken Aufkommen von Eisenbahnromantik- Beiträgen in allen Fernsehsendern, von „bahn-tv“ bis „arte“ sehen kann. Auch Nostalgie-Bahnfahrten mit Dampfloks erfreuen sich steigender Beliebtheit; immer mehr ausgemusterte Dampfloks werden mit extrem hohem ideellem und finanziellem Aufwand wieder fahrtauglich gemacht.

Ich sehe mein Buch als Sachbuch, als Bilddokumentation, nicht als Kunstband. Natürlich habe ich mich auch um einige verspielte, künstlerisch ambitionierte Fotos bemüht, aber es ging mir in erster Linie um das Einfangen der Stimmung, die damals herrschte. Wenn ich meine Bilder mit denen der anderen Bücher vergleiche, fallen bei mir viele Details auf, die andere nie zeigten: Kupplungen, Hemmschuhe, Drehgestelle, usw.

Dazu gehörten auch einige mit Frauen belebte Fotos, die der an sich schon toten Wälderbähngle-Strecke einen gewissen Reiz hinzufügten. Während ich mich manchmal mit kleinen Details an Waggons und am Rande der Gleise befasste, hat mein Kollege Thomas Warger ein Auge fürs Weite – seine extremen Weitwinkel und HDR-Fotos von den letzten heute noch anzutreffenden Resten der BWB, wie die Tunnels und ein paar Kuriositäten um die ehemalige Kohle-Verladestation Wirtatobel runden das Werk ab.

#### **Themen:**

Die Bahnhöfe

Die Strecke

Das rollende Material

Verbotene Fahrten

Zusatz von Thomas Warger: HDR (High Dynamic Range)- und Fischaugen-Fotos von 2005 und 2008.

Umfang: 102 Seiten, ca. 190 Abbildungen.  
Format A4 – günstig für Digitaldruck

### **Der Autor:**

Dr. Norbert Fink, geboren 1954, Großeltern väterlicherseits aus dem Bregenzer Wald (Langenegg), fuhr als Kind öfters mit der BWB (einige wenige Fotos von 1960-64 sind auch im Buch enthalten).

Matura 1972 in Dornbirn. Studium der Psychologie und Psychopathologie an der Universität Salzburg (1972-77).

Seit 1978 Beamter des Landesarbeitsamtes, jetzt AMS in div. Funktionen (Reha, EDV/IKT, Psychologischer Dienst).

In der Kunstszene bekannt als Obmann des Filmkulturclub Dornbirn, seit 1979.

Ehem. Mitglied der Vbg. Volksbildungs- und Kunstkommission (Filmkommission).

Eifriger Beobachter der Bildenden Kunst, Besucher vieler Museen und bedeutender Ausstellungen von der Documenta Kassel bis zum „Museo de Arte Moderno“ in Sao Paulo, dem Oscar Niemeyer Museum in Curitiba u.v.a. weltweit.

Amateurfotograf seit der Pubertät, früher mit eigener SW- und Farbdunkelkammer.

Mitglied des Foto Clubs Dornbirn seit rund 40 Jahren.

Zuletzt 1, 3 und 5 Rang beim Roco-Club Bahnreisewettbewerb 2007.

Thomas Warger, ist ein Kollege vom AMS Dornbirn (jetzt AMS Graz). Er ist Spezialist für HDR, interaktive Fotos und Fischaugen-Bilder. Während ich auf kleine Details achte, hat er ein gutes Auge für große Räume. Einer seiner Verwandten war nach dem Krieg im Kohlebergwerk Wirtatobel interniert. Deshalb auch die besondere Affinität zur Verladestation Wirtatobel des Wälderbähnle. (10 großformatige Fotos).

---

## **Vorwort**

Dieser Bildband ersetzt keines der bestehenden Werke über die Bregenzerwaldbahn (*von mir liebevoll „Wälderbähnle“ genannt*), die Kommentare sind so knapp wie möglich, denn die Bilder sprechen für sich. Wer sich näher mit dem Thema befassen möchte, seien wärmstens die Bücher im Hecht-Verlag von Lothar Beer („Eine Bahn im Rhythmus der Zeit“, 2007; „Die Geschichte der Bahnen in Vorarlberg“, 1999) und das Werk von Markus Rabanser und Martin Hebenstreit („Die Bregenzerwaldbahn“) empfohlen (1989, 2. Auflage 1990).

Da ich beim Landesarbeitsamt, jetzt AMS Vorarlberg, in Bregenz von 1978 bis 2013 arbeitete, war das Wälderbähnle in meiner Sichtweite. Vom 4. Stock des früheren Gebäude Rheinstraße 32 (*heute Bundessozialministeriumsservice*) sah man auf die Betriebswerkstätte Vorkloster. In dessen Gebäuden wurde das vom AMS finanzierte „Jugend am Werk“ untergebracht, und so hatte ich manchmal die Möglichkeit, dieses Gebäude zu betreten und zu fotografieren. Heute ist unvorstellbar, dass die viel befahrene Rheinstraße (*hinter dem Interspar*) und die Heldendankstraße (*heute beim „Hofer“-Markt*) durch Bahnschranken

abgetrennt waren.

Als am 21. April 1980 wegen “Unterspülung des rechten Widerlagers der Rotachbrücke“ bei km 12,45 der Zugverkehr bis 16.6.80 vorübergehend eingestellt wurde und das Wälderbähnle zwischen Kennelbach und Egg unterbrochen war, ahnte man noch nicht, dass es noch dicker kommen sollte: eine Hangrutschung am 3. Juli 1980 hinter Kennelbach bei km 7,45 und danach wegen heftiger Regenfälle am 14.7.80 eine zweite mit rund 6000 m<sup>2</sup> Steinen und Geröll bei km 7,2 bedeuteten das endgültige Aus. Am 13.8. wurden die Aufräumarbeiten eingestellt, da es erneut zum Nachrutschen der Erdmassen kam. Ein geologisches Gutachten der ÖBB vom 19.9.80, wonach ein Betrieb der BWB aus Sicherheitsgründen nicht mehr vertretbar sei, führte zur offiziellen Einstellung der Bahn. Am 20.10.80 fuhr der letzte Zug auf der Strecke Bezau-Egg.

Am 11.4.81 gab es noch einen letzten Dampfzug zwischen Bregenz und Kennelbach. Am 10.1.83 endete auch der Verkehr zwischen Bregenz und Kennelbach. Mit dem Sommerfahrplan 1984 verschwand die Strecke aus dem Kursbuch der ÖBB. Am 29.1.1985 wurde im Amtsblatt die definitive Einstellung der Wälderbahn kundgemacht.

Mit Farb- und Schwarzweißfilmen bewaffnet, fotografierte ich die in Vorkloster stehenden Lokomotiven und Waggons, schritt verbotenerweise die Trasse ab, oder fuhr sogar mit von Wolfgang Mayr selbst gebastelten Gefährten auf der Trasse, um sie zu fotografieren. Die meisten Bilder entstanden im Frühjahr 1983. Ich danke auch nachträglich meinen Fotomodellen Caroline Lindorfer, Liselotte Trojer, Monika Wachter u.a. die durch ihre Präsenz einen Kontrast zur Traurigkeit darstellen bzw. in den gestellten Selbstmordszenen die Morbidität der Bilder unterstreichen sollten.

Rund 25 Jahre schlummerten diese Bilder im Archiv, wurden dann eingescannt und nachbearbeitet und nun ergab sich ein Anlass, dieses Werk einmal zusammen zu fassen.

Dank gebührt auch Ing. Lothar Beer für manche Tipps und Korrekturen der Urfassung, sowie meinem Kollegen Thomas Warger, der einige Spezialfotos der Strecke und Recherchen zur Verladestation Wirtatobel beisteuerte.

**Dr. Norbert Fink**, Dornbirn, im Juli 2008

---

## Fakten zum „Wälderbähnle“

**Quelle: Wikipedia (Stand Anfang Juli 2008)**

Erste Projekte einer Bahnverbindung in den Bregenzerwald gehen bis auf das Jahr 1864 zurück, 1871 wurde ein bereits sehr detailliert ausgearbeitetes Projekt in einer Volksversammlung abgelehnt.

1891 stellte neuerlich ein Konsortium ein Ansuchen um die Bewilligung einer Schmalspurbahn von Bregenz nach Bezau, welchem letztendlich stattgegeben wurde.

Am 25. Mai 1900 wurde die Bregenzerwaldbahn AG gegründet, am **7. September 1900 wurden mit dem ersten Spatenstich** die Bauarbeiten begonnen, welche jedoch

durch Hochwasser und damit verbundene wirtschaftliche Krisen der Baufirma erheblich beeinträchtigt waren.

Die **Eröffnung der Bahn fand am 15. September 1902** statt. Die Streckenführung war, im wesentlichen den älteren Projekten entsprechend, von Bregenz durch das Tal der Bregenzer Ache und über die Ortschaften Egg, Andelsbuch und Bersbuch nach Bezau gewählt worden. Eine Verlängerung der Bahn nach Schoppernau war geplant, kam aber wegen des Ersten Weltkriegs nicht mehr zur Ausführung.

**Die Streckenlänge betrug 35,3 km.**

Mit der Betriebsführung waren die die kaiserlich-königlichen Österr. Staatsbahnen (kkStB) beauftragt, an Triebfahrzeugen standen in den ersten Jahren vier Lokomotiven der Reihe U zur Verfügung. In den ersten Jahren brachte die Bahn der Region den erwünschten wirtschaftlichen Aufschwung, als großes Problem erwies sich jedoch die Linienführung durch das teilweise schluchtartige Engtal der Bregenzer Ache. Immer wieder führten Hangrutschungen und Zerstörungen durch Hochwässer zu Streckenunterbrechungen und minderten so das wirtschaftliche Ergebnis der Bahn. Auch waren die Stationen in diesem Streckenabschnitt weit abseits der zugehörigen Orte gelegen, erst ab Egg lagen sie günstig zu den Ortszentren. Während des Ersten Weltkrieges wurden mehrere Fahrzeuge zum Kriegsdienst abgegeben, die zum Teil nicht mehr zurückkehrten. 1932 ging die Konzession für den Betrieb an die BBÖ (heutige ÖBB) über, und schon 1936 wurde ein erster Antrag auf Einstellung der Bahn eingebracht, welcher jedoch mit dem Hinweis auf fehlende alternative Straßenverbindungen abgelehnt wurde. 1937 wurden die ersten Diesellokomotiven der Reihe 2041 (später ÖBB 2091) eingesetzt, die die bisherigen Dampflokomotiven ablösen und somit die Traktion wirtschaftlicher gestalten sollten. Ab den 60er-Jahren kamen die damals neu beschafften Lokomotiven der Reihe 2095 zum Einsatz und sollten bis zur Streckenstilllegung die Hauptlast des Verkehrs tragen.

Im Jahr 1974 kehrte die **Dampflokomotive** auf die Bregenzerwaldbahn zurück. Mit Unterstützung der Schweizer Organisation EUROVAPOR wurde ein Nostalgiebetrieb mit einer von der Zillertalbahn stammenden Dampflokomotive aufgenommen, später folgte als Ergänzung eine 699, die vom Verein Club 760 angemietet wurde. Diese Nostalgiezüge waren ein voller Erfolg und brachten der Wälderbahn, die zu dieser Zeit bereits als akut einstellungsgefährdet galt, dringend benötigte Zusatzeinnahmen.

Ein Felssturz zwischen den Bahnhöfen Kennelbach und Doren-Sulzberg verlegte Anfang Juli 1980 die Strecke, sodass der Gesamtverkehr von Kennelbach bis Egg vorübergehend eingestellt werden musste.

Wenige Tage später folgte ein zweiter, wesentlich mächtigerer Felssturz, Hangrutschungen bedrohten die Aufräumarbeiten, die daraufhin abgebrochen und nicht wieder aufgenommen wurden. Im Oktober des selben Jahres wurde dann auch der verbleibende Inselbetrieb zwischen Egg und Bezau und am 10.1.1983 schließlich der restliche Gesamtverkehr von Bregenz nach Kennelbach eingestellt. Mit dem Sommerfahrplan 1984 verschwand die Strecke aus dem Kursbuch der ÖBB.

Die **offizielle Einstellung der Bahn kam am 29. Januar 1985** durch eine Ermächtigung des Landesstatthalters von Vorarlberg, bereits kurz darauf wurden in einzelnen Abschnitten die ersten Gleise abgetragen.

---

## Bilder aus dem privaten Buch

# Die Bahnhöfe und Haltestellen des Wälderbähnle



Die Bahnhöfe Egg und Kennelbach.





Bahnhof  
Kennelbach





„Schnellfahrstrecke“ entlang der Bregenzer Ach.  
 unten: Haus bei Kennelbach - Zweischiengleis bei der Betriebswerkstätte Vorkloster.



Das von Giovanni Ferdinando Bertolini erbaute  
 Pfisterbachviadukt bei Andelsbuch km 25.

Vorsäß zwischen Reutte und Schwarzenberg.



# Das rollende Material



Es begann mit dem Versuch, zwei Fahrräder aneinander zu schweißen, doch die Führung durch Kugellager erwies sich als untauglich bei Weichen und Brücken.

Andere versuchten es mit Drahsinen, die z.T. vom Schrott zurück gekauft wurden.

Besonders aufwändige Konstruktionen erwiesen sich als zu schwer, so benötigte ein 20 köpfiges Team von Bezau nach Doren im Oktober 1983 7 Stunden, weil das Gefährt (Lok + 4 Waggons) immer wieder über Hindernisse getragen werden musste. (Neue, 10.10.83, siehe Seite 64)

Erfolgreicher war das Gartenstuhl-Bähnle, das von einem alten Mopedmotor angetrieben wurde. Der Konstrukteur dieses Verkehrsmittels, das sogar vom ORF für Dokumentaraufnahmen genutzt wurde, war Wolfgang Mayr aus Kennelbach.



"Das rollende Material"

"Illegale Verkehrsmittel auf der stillgelegten Trasse"



HDR-Foto von Thomas Warger

---

**Korrigierte Seiten der 2. Auflage:**



Zwischen der Haltestelle Rieden und dem Riedentunnel bei km 2,5, in der Nähe der Landstraße ist das Wohnhaus Kumenweg 8 in Bregenz. *(in Fahrtrichtung Bregenz)*



Haltestellen Unterbach *(oben)* und Weissachbrücke *(links unten)*  
Die Macht der Natur - überschwemmte Gleise hinter Kennelbach. *(rechts unten)*

Winterszene beim Bahnhof Kennelbach.





Bei Bersbuch.

Auffahrt vor Schwarzenberg.





Historische Aufnahmen (rechts aus 1872) des alten Bregenzer Bahnhofes. (Quelle: unbekannt)



Bahnhof Bregenz: (Archivmaterial) der Ö.G. für Tirolerische Bahn, Ansicht von der Westseite (1872)

Unten: Hier sieht man den Übergang von Normal- auf Schmalspur, vor allem zum Umladen des Stückgutverkehrs.



### Andere illegale Verkehrsmittel (aus einem Video von N. Fink).



Diese Leute kauften vom Schrotthändler eine Draisine zurück und statteten sie, so wie wir unsere Gartenstühle, mit einem Mopedmotor aus, um Holz aus dem Bregenzerach -Tal für den Kachelofen zu transportieren. Zur Dokumentation der Ereignisse durfte dabei auch eine Schreibmaschine nicht fehlen! 2. Reihe, 4. Bild: Unser „Gartenstuhlbähnle“.



Neben diesen Fahrzeugen gab es noch mehrere andere, wie die „Neue“ am 10.10.83 berichtete und auch wir bei unseren Fahrten feststellen konnten. Demnach haben Mitglieder verschiedener Dornbirner Betriebe eine Lokomotive aus einem Einzylinder-Benzinmotor gebastelt und 4 Waggons angehängt. (2. Reihe, 3. Bild). Eine besondere Attraktion war immer die Ruine der Verladestation Wirtatobel (s. auch unter Bilder von Thomas Warger), man sieht noch



heute, dass ursprünglich Platz für ein zweites Gleis zum Verladen war. Gut erhalten ist noch die Treppe und oben das Fundament für die einstige Materialseilbahn, mit der vom Stollen die Kohle hierher transportiert und auf die Bregenzerwaldbahn verladen wurde. Die betreibende Firma ging bald in Konkurs, weshalb dieses Bauwerk nur 1920-21 genutzt wurde. In Bregenz gab es früher eine „Bergwerksbrücke“ auf der Kohle Richtung Bahnhof und Hafen transportiert wurde. (3. Reihe; 4. Bild)



**Johann Bertolini**  
(Giovanni Ferdinando Bertolini \* 28. Dezember 1859 in Romallo, Trentino; † 31. Dezember 1931 in Egg, Vorarlberg), erbaute mehrere Bahnhöfe und Brücken und Tunnel des Wälderbähnle. Rechts: der Bahnhof Egg im Urzustand.  
(vgl. Das Buch „Stein auf Stein“ im Bucher-Verlag. (Quelle: Wikipedia))





Der Bahnhof Schwarzenberg wurde damals offenbar als Wohnhaus benutzt.

Bahnhof Bezau im Jahre 1983.



Bahnhof Langenegg





**Die Rickenbachbrücke** über den Wirtatobelbach. Bis 2005 lagen hier noch die Bahnschwellen.  
2005 wurden diese vom Hochwasser weggespült. Nur der Weg auf der rechten Seite wurde wieder hergestellt.

(Fischaugenfoto von Thomas Warger)

[zurück](#)