

Wälderbahnle

AKTUELL

MITTEILUNGSBLATT DES VEREINES **BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN**

HEFT NR. 39 - JÄNNER 2015 PREIS: EUR 3,50



Aus dem Inhalt: Die Bregenzerwaldbahn • eine besondere Bahn
Impressionen vom Nikolaus 2014 • Ein ereignisreiches Jahr im Bregenzerwald
Kultur und Gesellschaft • Veranstaltungen an der Bahn • Bahn und Handwerk
Kurzmeldungen zur Bregenzerwaldbahn im Web • Ganz besondere Verheiratungen
Familienzuwachs – oder: Rückkehr einer Legende • Was geschah heute vor ...
Ein Streifzug durch die Geschichte in 10 ½ Absätzen • Kuriosum.



Die Bregenzerwaldbahn – eine besondere Bahn

Wir alle engagieren uns für eine besondere Bahn. Abgesehen von der aus der Geschichte herrührenden gesellschaftlich-kulturellen Bedeutung beeindruckt die Bregenzerwaldbahn auf den ersten Blick durch ein Miteinander von alter Ingenieurskunst mit gewachsener Natur. Dies galt für die Strecke durch das Achtal, dies gilt auch heute noch für die verbliebene Strecke zwischen Bezau und Schwarzenberg. Die Bahnanlage wirkt verwachsen mit der Natur, wirkt als Begleiterin des Flusses und auch durch den Lauf der Jahreszeiten beinahe wie ein natürlicher Bestandteil der ursprünglichen Landschaft. Die Wälderbahn ist vor dieser großartigen Kulisse in besonderem Maße eine „Erfahrungsbahn“.

Im Wechselspiel von „Wald und Bahn“ erleben die Besucher das Entstehen von Kraft

und Bewegung aus den Grundelementen Feuer, Wasser und Luft. Ein Spiel in Resonanz mit all unseren Sinnen. Das Ohr hört das rhythmische Rattern der Räder und das Klappern von Gelenken, den ungeduldig durch Rohre und Ventile zischenden Dampf, den dumpfen und rhythmischen Schlag, der tief aus dem Bauch der Maschine dringt, wenn sich deren Kraft im Bergansteigen entfaltet. Das Auge erkennt die klaren Linien der Bahn in einer wilden Ur- aber auch Kulturlandschaft, sieht die turbulenten, sich nur langsam wälzenden Rauch- und Dampfschwaden, die als flüchtiger Rest unerwartete Muster unter die Wolken zeichnen, erhascht den feinen Sprühregen glitzernder Dampfwölkchen. Die Nase erschnuppert den Geruch von Kohle und Öl, aber auch von feuchter Erde und Moos und, beizeiten, von würzigem Heu am Streckenrand. Der Körper



Die U25 im Publikumsfokus

erspürt das Zittern des Stahles und die Wärme, die das ansonsten kalte Metall abstrahlt, nimmt das Vibrato schleudernder Treibräder vor schweren Zügen wahr, fühlt das Vorbeistreichen lauer Sommerluft durch die Waggon, quer über die Holzbänke und über die Haare hinweg.

Die Wälderbahn ist eine vielschichtige Bahn, deutbar nicht nur auf geschichtlicher und kultureller Ebene, nicht nur vor einem beinahe archaischen technischen Hintergrund. Die Bahn im Wald ist vor allem auch deutbar mit den Sinnen. Sie ist eine sinnliche Bahn.

Und dann sind da noch die "Menschen der Bahn". Unsere Mitglieder also. Sie widmen sich dieser Eisenbahn mit Leidenschaft, halten sie zischend und klappernd in Bewegung, sorgen für lächelnde und staunende Gesichter bei unseren Gästen. Die „Menschen der Bahn“ sind wie Heilkundige, die diesen Organismus am Leben erhalten und immer wieder reparieren und in Ordnung bringen, wenn er nach über hundert Jahren

müde wird und da und dort Verfallserscheinungen zeigt. Mit viel Liebe pflegen sie die historischen Kostbarkeiten, halten sie in stand und – vor allem! – betreiben die seltenen Objekte für unsere Besucherinnen und Besucher. Sie teilen einen gemeinsamen Traum. Und die „Menschen der Bahn“ wissen Geschichten zu erzählen. Geschichten aus alten Zeiten, Geschichten von Bahnerlebnissen, von Schicksalen, von Menschen und von Beziehungen.

Ich freue mich über unsere Mitglieder und ihre Leistungen, welche die Faszination dieser Bahn lebendig erhalten. Sie verdienen Anerkennung. Und ich danke auch allen Freunden außerhalb des Vereins, die uns mit Rat und Tat und wertvollen Tipps zur Verfügung stehen – seien sie technischer, rechtlicher, finanzieller, geschichtlicher oder medialer Art.

Für den Verein Bregenzerwaldbahn ist jede neue helfende Hand wertvoll – egal ob mit Eisenbahnvorwissen oder nicht! Unsere Mit-



Erlebnis Kraft, Feuer, Wasser & Luft

glieder führen nicht nur Züge, sondern organisieren, verkaufen, betreuen, erledigen handwerkliche Tätigkeiten als Maurer, Tischler, Elektriker, Schlosser, Bäcker, schlagen Holz, servieren, fotografieren und dokumentieren. Auf unzähligen verschiedenen Einsatzgebieten tragen alle im Konzert dazu bei, jährlich tausenden von Menschen aus aller Welt ein besonderes Eisenbahnerlebnis zu bieten. Ein Erlebnis für Gäste, die diese Bahn kennen und lieben gelernt haben und sie in Erzählungen und auf unzähligen Fotos wieder hinaus tragen in die ferne Welt.

Und wir freuen uns über die zahlreichen Fahrgäste aus allen Himmelsrichtungen, die zu uns in den Bregenzerwald kommen, und von denen wir in diesem Jahr wieder deutlich mehr als in den Vorjahren begrüßen durften. Fasziniert von Technik und Landschaft, von "Bahn und Wald", reisen etliche von weit her und lassen es sich einiges kosten, diese Eisenbahn in Sonderarrangements zu erleben. Wir finden sie nicht nur als fröhliche, manchmal verzauberte Mitreisende auf der Suche nach einer vergange-

nen Zeit. Wir finden sie auch entlang der Strecke, lauernd, magischen Augenblicken und besonderen Blickwinkeln nachspürend und in unzähligen Bildern festhaltend. Sogar wenn die Saison bereits vorüber ist und die Bahn im Dämmer Schlaf nur noch ein geheimnisvoller Bestandteil der Landschaft zu sein scheint, findet man Menschen entlang der Bahnanlagen.

Und da gibt es noch etwas, das dieser besonderen Bahn einen eigenen Charakter verleiht. Es ist die Art Bühne zu sein für künstlerische und kulturelle Aktivitäten. Seien es überdimensionale Figuren, die über Nacht auftauchen und sich wie knorrig Riesen am Streckenrand erheben, sei es eine Referenz an das für unsere Generation nur mehr schwer nachvollziehbare Schicksal der Schwabenkinder, seien es Experimente und Erkundungen von Studierenden zu einer geheimnisumwitterten Bahntrasse. Wer immer eine Rolle spielte in dieser Bahn, Künstler, Besucher, Mitglieder: Auf Reisen sind bzw. waren letztendlich alle diese Akteure!



Die Wälderbahn, die wir heute am Atmen und Pulsieren erhalten, war einst für viele Einheimische der erste Weg in die Welt hinaus. Für manche auch der letzte. Vor 100 Jahren fuhren auf diesen Schienen zahlreiche auf kaiserlichen Befehl Einberufene an die Front des ersten mit Massenvernichtungsmitteln geführten Krieges. Viele in der trügerischen Hoffnung, zu Weihnachten wieder zurück zu sein.

Dieser Strang in die Ferne, auf dem Menschen wegfuhr und ankamen, legt es nahe, die lokale Verwurzelung dieser Bahn zu öffnen für Ereignisse von überregionaler Bedeutung. So heißt sie ein internationales Festival für Musik willkommen. Ein Festival für Musik aus allen Richtungen (die Bezaubert) oder auch ein europäisches Jugendcamp. Das Wälderbähnle hat sich damit zu einer offenen Hülle für einen pulsierenden regionalen Kulturraum entwickelt. Offen für Ortswechsel und für Spurwechsel.

Im Jahr 2015 feiert der Verein Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn sein 30-jähriges Jubiläum. Wir freuen uns darauf, dieses Jubiläum im Kreis unserer zahlreichen Freunde und Interessierten feiern zu können – und wenn möglich auch mit einer neuen Lokomotive in Betrieb!

Die Bregenzerwaldbahn ist in der Tat eine besondere Bahn. Eine Bahn wie die Region, in der sie sich wiederfindet. Mit Eigenleben und Eigenheiten. Und mit besonderen Menschen, denen das „Wälderbähnle“ wertvoll ist, die es unterstützen und erhalten. Menschen aus der Region, aber auch Menschen, die von weit her kommen.



Oskar Müller

Impressionen vom Nikolaus 2014





Ein ereignisreiches Jahr im Bregenzerwald

Ein Höhepunkt des Jahres 2014 war für die Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn zweifellos der Erwerb einer dieselhydraulischen Lokomotive der legendären Baureihe 2095. Er erweitert den Bestand an historischen Fahrzeugen um ein für die Bregenzerwaldbahn charakteristisches Triebfahrzeug. Näheres dazu jedoch später in dieser Ausgabe.

Der Verein hat die durchaus erfolgreiche Saison mit der 28. Jahreshauptversammlung eingeleitet. Dabei wurde nicht nur der Vorstand für die kommenden drei Jahre bestätigt, sondern mit der Gründung einer Betriebsgesellschaft auch eine neue Ära im organisatorischen Bereich begonnen. Die Betriebsgesellschaft ist künftig für die Abwicklung des Fahrbetriebs und von Veranstaltungen zuständig. Sie entlastet damit den Verein von den immer umfangreicher werdenden organisatorischen Alltagsgeschäften und mietet dafür die Infrastruktur aus dem Besitz des Vereins an. Der Verein selbst bleibt weiterhin gemeinnützig. Wir haben diesen Schritt schon in der letzten Ausgabe unserer Vereinszeitschrift näher beleuchtet.

Mit Walter Rüb konnte ein erfahrener und in der Region gut verankerter Geschäftsführer gewonnen werden. Ihn und seine Mitarbeiterinnen wollen wir an dieser Stelle herzlich begrüßen. Sie alle waren von Anfang an stark gefordert, galt es doch nicht nur abseits von Routine eine Rekordanzahl von Fahrgästen zu bewältigen, sondern gleichzeitig in einer sensiblen Startphase als Zusatzarbeit neue Strukturen zu entwickeln und aufzubauen. Für das kommende Jahr

stehen als große Pakete die Überarbeitung des Erscheinungsbildes und der Aufbau einer geeigneten Internetplattform an, welche die Buchungen und Reservierungen erleichtert und gleichzeitig auch als interne Informationsplattform für Vereinsmitglieder dienen kann. Dass die weitere Ausgestaltung der Zusammenarbeitsregelungen innerhalb und zwischen dem Verein und der Betriebsgesellschaft nach den Erfahrungen des ersten Jahres angepasst und für die Zukunft weiterentwickelt wird, gehört zum Entwicklungsalltag. So ist das eben, wenn Neues entsteht.

Geprägt war das Jahr 2014 aber vor allem auch durch große Investitionen in die Zukunft der Museumsbahn. Nicht nur durch den Zukauf historischer Objekte, sondern auch durch Reparaturen an der Infrastruktur, die Hauptuntersuchung der Dampflokomotive Uh102 in der Werkstätte der Zillertalbahn in Jenbach sowie angefallene Transportleistungen. Die für 2014 vorgesehene Errichtung eines Flugdaches am Hauptgleis musste vor dem Hintergrund dieser finanziellen Sonderbelastungen auf das Folgejahr 2015 verlegt werden.

Der Betrieb selbst wurde bereits im April mit ersten Sonderfahrten aufgenommen. Unbeschadet der außergewöhnlichen Witterungssituation – einem verregneten Sommer folgte ein strahlender Herbst – konnte ein neuer Besucherrekord verbucht werden. Bei dem am 2. August durchgeführten Zweizugbetrieb war der Bahnhof Schwarzenberg Kreuzungspunkt von mit der Uh102 bespannten Personenzügen und von durch die 2091.08 gezogenen Personen- und Güterzügen.



Der Zweizugbetrieb war eine Attraktion für zahlreiche Besucherinnen und Besucher. Dass wir dabei unsere Kollegen vom feinen Rheinbähngle als „echte Rhibähnlere“ begrüßen durften (sie haben uns übrigens auch bei der Jahreshauptversammlung die Ehre gegeben) und es einen eisenbahnerischen Austausch gab, freut uns besonders. Es wird auch 2015 wieder einen Zweizugbetrieb geben. Für das kommende Jahr wird aufgrund des gewachsenen Interesses an der Dampftraktion eine zusätzliche vierte Fahrt an den stark frequentierten Donnerstagen eingeplant.

Als regionaler Partner trat das Wälderbähngle im August bei der Handwerksausstellung in Bezau in Erscheinung. Einen der großen Sonderzüge zum Abschluss der Saison bildeten im September an die 200 Wirtschaftsingenieure, die als Absolventen der FH-Vorarlberg das 10-jährige Bestandsjubiläum ihres Studienganges feierten. Auch die Nikolausfahrten erwiesen sich einmal mehr als Publikumsmagnet. Dass nach 29 Nikolauszügen lediglich zwei (!) der insgesamt 2.800 eigenhändig gepackten Nikolausäckle übrig geblieben sind, darf als historische Punktlandung betrachtet werden!





Die zur Aufrechterhaltung des Betriebes zu Jahresbeginn getroffene Arbeitsplanung konnte eingehalten werden und dokumentiert die umfangreichen Tätigkeiten, die von Reparaturen bis zu Holzarbeiten zur Streckensicherung reichen. Dafür an dieser Stelle nochmals der besondere Dank der Vereinsleitung an unsere Mitglieder, die sich in die Arbeitslisten eingetragen und die wichtigen Arbeiten in unzähligen Stunden erledigt haben.

Der Dank gilt auch unserem Kollegen Thomas Neureiter, der durch seinen Einsatz und sein Know-how unseren Dieselspezialisten Günther bei einer schwierigen Operation am Herzen der dieselelektrischen Lokomotive 2091.08 unterstützt und die historische Perle

mit ihrem Alter von 74 Jahren wieder auf ihre einstige Höchstform gebracht hat.

Eine Aufgabe, die ebenfalls 2014 in Angriff genommen wurde, aber erst 2015 abgeschlossen werden kann, ist die Generalsanierung der Grebenbachbrücke. Und ganz nebenbei saniert wurde ein Kanal, in den die Anrainer Oberflächenwasser einleiten und der unter anderem das Dachwasser des bestehenden Flugdaches aufnimmt. Der verstopfte Kanal, an dessen Verlauf sich niemand mehr erinnern konnte, führte zur Versumpfung einer anliegenden Wiese. Auf Veranlassung des Vereins und durch akribische Recherche konnte sein Verlauf rekonstruiert und das Gebrechen für alle Beteiligten behoben werden.



Zur freudigen Überraschung wurde uns von neun Mitgliedern des MEC Bruckhäusl aus Tirol jene alte Haltescheibe übergeben, die zu Zeiten der ehemaligen Bregenzerwaldbahn in Bregenz den Abschluss des Schienenstranges aus Bezau markierte. Die Übergabe der Bronzetafel erfolgte im Rahmen eines Sonderzuges beim GalloMat am 11. Oktober 2014. Somit ist jener Zeitzeuge, der nach dem Abbruch des Bahnhofs Bregenz auf verschlungenen Wegen nach Wörgl gefunden hatte, seinem alten Standort wieder näher gerückt. Wir freuen uns und danken den Mitgliedern des MEC Bruckhäusl ausdrücklich für die beherzte Rückführung.

An dieser Stelle der Appell und die Einladung an alle, die zur Rückführung weiterer Sammlerstücke an die Museumsbahn beitragen können, seien es originale Tachometer, Pfeifen, Sauger und ähnliches... Sie sind herzlich willkommen und werden mit Freude empfangen!

Das Vereinsleben wurde 2014 auch bereichert durch gemeinsame Unternehmungen und Feiern. In guter Erinnerung ist der Besuch im Heizhaus des Eisenbahnclubs Mh.6 in Obergrafendorf zu Anfang Juni, der sich anlässlich eines Besuches in St. Pölten zwecks Verhandlungen in Sachen Baureihe 2095 ergab.

Der Vereinsausflug führte uns gegen Ende Mai zu den Eisenbahnfreunden an die Südbahn nach Lienz und in einem großen Bogen weiter über die Pinzgauer Lokalbahn und die Krimmler Wasserfälle zur Zillertalbahn. Bei diesen Ausflügen zeigt sich immer wieder die freundschaftliche Verbundenheit und Unterstützungsbereitschaft, die es zwischen den Mitarbeitern bzw. Mitgliedern dieser Bahnen gibt. Eine Verbundenheit in einer gemeinsamen Sache, die für uns alle von Wert ist.

Schön ist es immer wieder auch, alte und von fern angereiste Freunde wiederzusehen. Wie zB am 27. Juni unser Vereinsmitglied Furuya Kenichi aus Japan, der uns in Jahresabständen im Bregenzerwald besucht. Schön ist es zudem, neue Freunde gewonnen zu haben: Im Jahr 2014 haben sich immerhin 19 neue Mitglieder dem Verein angeschlossen. Eine gute Entwicklung – und wir laden auch weiterhin zur Mithilfe durch Beitritte ein!

Ein herzliches Dankeschön gebührt auch allen unseren unterstützenden Mitgliedern, die uns durch ihre Mitgliedsbeiträge behilflich sind, die anfallenden hohen Kosten zu bewältigen. Bei den Ausgaben zur Erhaltung und Entwicklung des historischen Fuhrparks und der Infrastruktur, die im Jahr 2014 wie-





der in die Hunderttausende gegangen sind, ist uns jede finanzielle Unterstützung bedeutsam.



Neben den zahlreichen erfreulichen Ereignissen, die unser Jahr anreicherten, überschattete auch ein trauriger Todesfall den Verein. Freud' und Leid liegen oft nahe beieinander. Wir widmeten unserem auf die Reise gegangenen Martin Methner einen Nachruf in der Ausgabe Nr. 38 von "Wäldebahnle aktuell".

Oskar Müller





Kultur und Gesellschaft – Veranstaltungen an der Bahn

Bezau Beatz + Dampfschläge = Steam Beatz

Vom 7. Bis 9. August verwandelte sich die Remise des Wälderbähnles in einen stimmungsvollen Konzertsaal. Im Format eines Drei-Tage-Festivals zog Alfred Vogel mit seinen Bezau Beatz prominente Künstler nach Bezau, um im Heizhaus der Dampfloks neuerdings auch Freunden neuer und unkonventioneller Musik kräftig einzuheizen. Der Hauch der weiten Welt wehte aus allen Richtungen von Madagaskar, Ghana, New York und Zürich bis nach Berlin. Er wehte über Schienensträngen, die vor vielen Jahrzehnten den Ausgang in eine weite Welt bedeuteten.

Das Festival setzte in einem großartigen Ambiente musikalische heiße Eisen und Rhythmen den rhythmischen Schlägen der Dampflokomotiven entgegen: Monika Njava und Linley Marthe mit Island Jazz, De Beren Gieren aus Belgien, Holler My Dear und The Neubauten aus Berlin, Kofi Quarshie's Agoo Group aus Ghana und Hendrix Ackle aus der Schweiz sorgten für Hörgenuss.

Begleitet wurde das Festival an allen drei Abenden von den Landjäger-Kürzestfilmfestspielen in einem exklusiv dafür zum Wälderbähnle-Kino umgebauten Waggon: 12 Sekunden Filme während 259.000 Sekunden Musik!



Presse-Echo? Die JazzZeitung resümierte: „Erstmals fand dieses kleine Festival heuer unter Dach statt, in einer leer geräumten Bahnremise. Als Konzertreihe mit ‚Musik aus allen Richtungen‘ gestartet, saßen die Besucher in diesem Jahr neben historischen Dampflok in der umgebauten Halle des Wäldlerbähnles. Eine pittoreske Umgebung mit dem dicken Geruch von Öl, Schmierfett und Ruß.“ Im Umfeld einer sinnlichen Bahnebene, wie wir ergänzen wollen. Die Gesellschaft Freunde der Künste schrieb in ihrer Zeitung: „Der Bregenzerwald scheint wohl eine der trendigsten alpinen Regionen jenseits des Mainstream-Tourismus in Österreich zu sein.“ Und die Zeitschrift Kultur

fasste zusammen: „Ungestüme ghanaische Lebensfreude am Wälderbähnle: ein fulminanter Abschluss der Beatz in einer ungewöhnlich stimmigen Kulisse.“ Im Hintergrund dieser Veranstaltung wurde auch eine spanische Fernsehstation bei Dreharbeiten an der Strecke gesichtet.

Gab es bei der Planung im Frühjahr 2014 noch einige Bedenken bezüglich der Organisierbarkeit – die Beatz fallen in die Hochsaison des Bahnbetriebes – hat letztendlich das gute Zusammenspiel der Organisatoren mit dem Verein den Beweis für eine problemlose Durchführung geliefert. Eine Wiederholung für das Jahr 2015 ist vorgesehen.



Filmdreharbeiten am Bahnhof Schwarzenberg

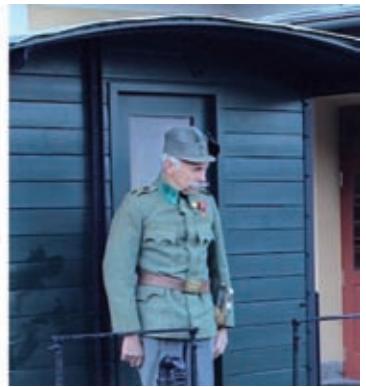
Ende Oktober stand am Bahnhof Schwarzenberg die historische U25 für Filmszenen zur Verfügung, die für den 11. Dokumentarfilm des Andelsbucher Filmemachers Tone Bechter zum Thema „Frauensicksale im 1. Weltkrieg“ gedreht wurden. Zentraler Stellenwert kommt dabei den bei Kriegsausbruch daheim gebliebenen Frauen und Müttern zu.

Diese mussten anlässlich der Mobilmachung innerhalb von 24 Stunden die Männerrollen übernehmen und die wirtschaftliche Situation alleine aufrecht erhalten. Wurde man doch im Glauben gelassen, dass die Einberufenen in nur drei bis vier Wochen wieder in der Heimat zurück sein würden. So musste die Frau eines einberufenen Ober-

doch sie hatten etwas, das andere nicht hatten – sie hatten zu essen. Geplagt von Hungersnöten wussten viele Frauen nicht, wie sie die Mäuler ihrer Großfamilien stopfen sollten. Doch das Befinden der Daheimgebliebenen interessierte die Obrigkeit freilich nur wenig.

Die aktive, gesellschaftspolitische Rolle der Frau setzte sich in den Nachkriegsjahren fort. So reisten Wälderfrauen in ihren schwarzen Juppen nach Genf zum Völkerbund, um die Freilassung ihrer Männer, Väter und Söhne aus der Kriegsgefangenschaft zu erreichen.

Der Film wird zum Teil an Originalschauplätzen – wie bei der Wälderbahn – gedreht. Mit



lehrers nicht nur die kleine Landwirtschaft weiterführen, sondern auch seinen Schulunterricht übernehmen. Die Künstlerin Stefanie Hollenstein aus Lustenau rückte als Stefan Hollenstein für „Gott, Kaiser und Vaterland“ zu den Kaiserjägern ein und hielt an der Front ihre weibliche Identität versteckt. Bauernfrauen leisteten Schwerstarbeit,

eindrücklichen Szenen werden die tragischen Gegebenheiten der Frauen möglichst authentisch dargestellt.



Bahn und Handwerk

Als regionaler Partner wurde das Wälderbähnle im August bei der Handwerksausstellung in Bezau sichtbar. Als Marktplatz für Bregenzerwälder Handwerkskunst strahlt diese Ausstellung mittlerweile weit übers Rheintal bis in die Schweiz und nach Süddeutschland aus. Die Bewerbung der letztlich gut besuchten Ausstellung an den Bahnhöfen Bezau und Schwarzenberg sowie auf den touristisch stark frequentierten Waggons der Bregenzerwaldbahn, aber auch die Anwesenheit der umgebauten ehemaligen Wälderschenke auf dem Ausstellungsgelände in Bezau wiesen auf eine Verbindung hin, die das Wälderbähnle mit dem heimischen Handwerk bereits seit vielen Jahren hegt.

Nicht nur, dass in die Wartung und den Betrieb der Bahnanlage nicht unerhebliches handwerkliches Geschick unserer Mitglieder einfließt, ist die Bregenzerwaldbahn zugleich Einkäuferin im regionalen Handel und Auftraggeberin bei regionalen Handwerksbetrieben. Eine interne Statistik über einen Zeitraum von 20 Jahren zeigte auf, dass stolze 63 % der durchaus beträchtlichen Ausgaben der Museumsbahn im Bregenzer-

wald selbst getätigt werden. Für das Geld, das fast ausschließlich von den tausenden angereisten Fahrgästen in unsere Kassa kommt (andere Einnahmen haben wir praktisch nicht) heißt das mit anderen Worten: Von drei durch Fahrgäste beim Wälderbähnle ausgegebenen Euros fließen rund zwei wieder zurück in Betriebe des Bregenzerwaldes.



Radio „Mittendrin“ beim Wälderbähnle

Den 15. Juni verbrachte Philipp Wüstner, Moderator vom ORF-Landesstudio in Dornbirn, beim Wälderbähnle. Einen Sonntag lang berichtete Radio Vorarlberg in der Sendung „Mittendrin“ von einem erlebnisreichen Tag auf den Schienen zwischen Bezau und Andelsbuch, interviewte Fahrgäste sowie Vereinsmitglieder und brachte Berichte aus den Waggonen, dem Barwagen und vom Führerstand der Dampflok. Die Kollegen vom Rundfunk wollten dabei vor allem eines wissen: Wie gut kennen die Vereinsmitglieder nun eigentlich das Wälderbähnle-Lied, das ja (neben „O Vorarlberg“ der Vorarlberger Künstler Michael Köhlmeier und Reinhold Bilgeri) zu den heimlichen Landeshymnen des Ländle zählt. Ein Mit-

schnitt der Sendung wird über die zukünftige Homepage des Vereins zugänglich gemacht.

**Also:
Fahr' mer
no a kläle?**



Kurzmeldungen zur Bregenzerwaldbahn im Web

Tourismus. Das Wälderbähnle war eine der Hauptdarstellerinnen für ein im September gedrehtes Video des Schwarzenberg Tourismus'. Ein vorab erstelltes Kurzvideo ist als Trailer auf youtube unter dem Titel „Sommer in Schwarzenberg“ zu sehen.



Cold Water Challenge. Die Cold Water Challenge hat auch vor den Eisenbahnern nicht Halt gemacht. Nachdem die Recken der Zillertalbahn samt und sonders auf einem Güterwaggon in den Fluten ihrer Waschanlage untergetaucht sind, wurde von denselben die Bregenzerwaldbahn zum medienrächtigen „Sprung ins kalte Nass“

aufgefordert. Die Vereinsmitglieder, die diese Herausforderung angenommen hatten, wurden bei den Dreharbeiten allerdings vom Abschied Martin Methners überrascht und haben daraufhin das Video spontan zu einem Spendenaufruf für die Krebshilfe Vorarlberg erweitert. Sämtliche Videos sind auf youtube zu finden.



Ganz besondere Verheiratungen

Seit einiger Zeit wird das Wälderbähnle für den Hochzeitstag gewünscht. Nicht nur für eine Fahrt im Bregenzerwald, sondern als Ort der Trauung. Dank der Mitwirkung der Bezauer Standesbeamtin werden die jungen und älteren Paare in rustikaler Umgebung

rechtskräftig verheiratet. Eine landwirtschaftliche Holzbrücke dient dabei als „Trauzimmer“ und Aperoplaz.

Wir freuen uns, die Jungverheirateten auf ihrem ersten Weg im neuen Zivilstand zu begleiten.



Alles ist bereit



Sicher ist sicher - Flucht unmöglich



Bei unpassendem Wetter können wir die Trauungszeremonie in unsere rollende Wälder-schenke verlegen.

Bildbericht Hansueli Romann



Familienzuwachs – oder: Rückkehr einer Legende

Keine Ausgabe von *Wälderbähngle aktuell* ohne eine Lok, die durch die Luft fliegt. Haben wir in Heft Nr. 37 noch die dieselelektrische Lok 2091.08 gezeigt, wie sie im Jänner 2013 mit dem Kran zum Abtransport nach Hinwil auf den Transporter gehievt wurde, so schwebt in dieser Ausgabe eine weitere Legende durch den Luftraum über dem Bahnhof Bezau: eine waschechte Lok der Baureihe 2095!

Lokomotiven der Baureihe 2095 bildeten seit Anfang der 1960er-Jahre das Rückgrad der Bregenzerwaldbahn. Über 20 Jahre hat dieser Loktypus den Bahnbetrieb zwischen Bregenz und Bezau ganz wesentlich geprägt. Die von der SGP konstruierte Baureihe 2095 stellte bei ihrer Einführung eine verkehrstechnische Innovation dar, war sie doch mit rund 600 PS die stärkste Diesellokomotive ihrer Zeit für diese Spurweite.

Zahlreiche Menschen der Region zählen noch zu jenen Zeitzeugen, bei denen diese Lok auch heute noch fest in der Erinnerung verankert ist: als die „Rote Lok“ – oder die „Stangenlok“, wie sie von einem Anrufer aus England bezeichnet wurde. Die „Rote Lok“ hat Schüler zur Schule gebracht, Menschen zur Arbeit oder zum Einkaufen geführt und Familienmitglieder zu ihren Verwandten.

Legendär die Unfälle nach Erdrutschen und Felsstürzen. Legendär auch die Geschichten, die ehemalige Lokführer aus ihrem Alltag mit dieser Lok zu erzählen wissen. Nach der Streckenunterbrechung ab dem 14. Juli 1980 wurde die letzte im Bregenzerwald eingeschlossene Lokomotive dieser Art, die 2095.05, von den ÖBB am 14. November 1980 aus Bezau in Richtung Bregenz abtransportiert und nur drei Tage später nach Niederösterreich überstellt.

Abtransport der letzten im Bregenzerwald befindlichen 2095 im November 1980 (links) und Rückkehr derselben Baureihe im August 2014 (rechts). Auf beiden Bildern durchquert der Autotransport den Bersbucher Wald. 34 Jahre nach dem Abtransport allerdings in die richtige Richtung.



Die beiden letzten noch in Bregenz verbliebenen Maschinen dieser Baureihe verließen Vorarlberg einige Jahre danach: Am 19. Juli 1982 wurde die 2095.06 mit der Destination Zell am See verladen, am 4. Mai 1983 ging die 2095.07 nach Gmünd ins Waldviertel.

Wenn also noch eine wesentliche Lokomotive im Repertoire der Museumsbahn gefehlt hat, dann war es eine Maschine der Baureihe 2095. Die Vervollständigung des historischen Fahrzeugbestandes mit diesem Triebfahrzeug ist für die Region von geschichtlicher Bedeutung und von kulturellem Interesse. Da es lediglich nur noch 13 dieser Lokomotiven gibt und die Museumsbahn bisher nicht über ein solches Exponat verfügen konnte, war die Rückholung und – wenn möglich – Aufarbeitung dieses Loktypus' ein lange angestrebtes Ziel der Museumsbahn.

Nach einigen Anfragen bei der NÖVOG, die ihren Betrieb auf der Mariazellerbahn schwerpunktmäßig auf die neuen, als „Himmelstreppe“ bezeichneten Triebwagen umgerüstet hat und dabei alte Lokomotiven außer Dienst stellt, und nach einigen Besuchen in St. Pölten war allerdings klar, dass die NÖVOG selbst bei der Umstellung auf neue Garnituren nicht beabsichtigt, funktionsfähige Lokomotiven zu verkaufen. Ein Kompromiss konnte jedoch dahingehend gefunden werden, dass wir eine nicht funktionsstüchtige Lokomotive erwerben konnten, deren Aufwand zur Wiederherstellung für die Verkäuferin nicht mehr vertretbar war und welche daher zur Ausmusterung abgestellt wurde. Dies war ein gangbarer Kompromiss insofern, als wir mit dieser Vorgangsweise einerseits zumindest eine Denkmallok in Bezau abstellen konnten und uns die Verkäuferin andererseits bei der Suche nach noch vorhandenen Ersatzteilen zur Aufarbeitung großzügig behilflich war.





Die langjährigen und intensiven Bemühungen haben somit letztendlich Früchte getragen. Es ist uns gelungen, die als Ersatzteilstpenderin am Alpenbahnhof in St. Pölten abgestellte Lokomotive 2095.013-5 zu erwerben und am 27. August zu verladen. Der Umstand, dass die 2095.13 nicht in Bezau stationiert war, sondern auf der Mariazellerbahn (und übrigens noch anderen Strecken) ihren Dienst versehen hatte, tut der Freude sicher keinen Abbruch. Und wer weiß – vielleicht ergibt sich ja nach weiteren drei Jahrzehnten wieder einmal ein Rücktausch verständnisvoller Art mit einer anderen funktionstüchtigen 2095... Die Fahrt der 2095.13 durch den Bersbacher Wald in Richtung Bezau ist für den Verein und die Bevölkerung durchaus das symbolische Gegenstück zu jenem Bild von 1980, auf dem die letzte 2095er aus Bezau abtransportiert wurde. Somit ist dieser Loktyp nach gut einem drittel Jahrhundert Abwesenheit erstmals wieder im Bregenzerwald anzutreffen.

Am 28. August bog in Bezau ein Schwertransport mit einer beeindruckenden Lokomotive im Huckepack zum Bahnhofsgelände ein, vorbei an verdutzten Wartenden bei der Bushaltestelle, vorbei an staunenden Gästen der Eisdielen und des Bahnhofs. Der anschließende Höhenflug durch den BWB-Luftraum mit sanfter Landung auf den Schienen vor der Remise wurde zum Spektakel für die zahlreich anwesenden Schaulustigen. Nach dem erfolgreichen Eingleisen wurde die 2095.13 von den anwesenden Eisenbahnfreunden mit kräftigen Pfiffen aus sämtlichen verfügbaren Lokomotiven lautstark willkommen geheißen.

Es wird übrigens gemunkelt, dass der Vereinsobmann mit Familie für dieses Ereignis extra einen Frankreichurlaub unterbrochen habe.

Unsere ehrenamtlichen Mitarbeiter werden somit (mit entsprechender Unterstützung durch technisches Know-how von österreichischen Fachkollegen und Bahnliebhabern) ihre Energie in der nächsten Zeit intensiv einer möglichen Aufarbeitung der 2095.13 widmen. Allein der Zustand des Getriebes löst allerdings einige Sorgenfalten aus und es wird über die Wintermonate wohl einiges an Arbeit, Zeit und Kosten aufzubringen sein, um das gemeinsame Ziel zu erreichen.

Die 2095.13 als unser "Jahresprojekt 2014+" ist derzeit als nicht betriebsfähig am Bahnhofsgelände abgestellt. Wenn die Reanimation und der planmäßige Einsatz dieser Maschine durch unsere hoffnungsfrohen Mitglieder gelingt, soll das im nächsten Frühling Grund genug für ein fröhliches Bahnhofsfest sein, zu dem wir alle Freunde der Bregenzerwaldbahn herzlich begrüßen möchten.

Auch wenn die 2095.13 selbst nicht in Bezaun stationiert war, stellt sie doch eine den Standort bereichernde historische Lokomotive dar. Der Zuwachs ist für den Verein ein großer Schritt in die richtige Richtung. Ein Schritt, der bereits jetzt (und ohne begleitende Medienarbeit) ein großes Echo ausgelöst hat! Fachzeitschriften begannen zu berichten, in Foren wurde gepostet, Vorarlbergerinnen und Vorarlberger besuchen seither ihre „Denkmalloks“ bereits jetzt in der

Remise und erzählen erfreut – und mitunter auch gerührt –, dass dies „die“ Lok aus ihren Jugendtagen und ihrer Erinnerung sei. Wir danken in diesem Zusammenhang allen Eisenbahnfreunden, die uns selbstlos mit fachlicher Expertise bei der Aufarbeitung unter die Arme greifen sowie auch dem Land Vorarlberg und der Regionalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald für die Unterstützung, die wir im Rahmen dieses Erwerbs erfahren durften.

Oskar Müller

Was geschah 2014 vor ...

- ... 150 Jahren:** Die Idee einer Pferdeeisenbahn nach Bezau wird geboren (1864).
- ... 130 Jahren:** Eröffnung der Arlbergbahn (1884).
- ... 120 Jahren:** Sitzung im Vorarlberger Landtag zur Errichtung der Bregenzerwaldbahn. Auslieferung der ersten Baureihe U an die Murtalbahn (1894).
- ... 115 Jahren:** Erteilung der Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Lokalbahn Bregenz-Bezau für die Dauer von 90 Jahren (1899).
- ... 110 Jahren:** Das Vorarlberger Volksblatt schreibt über die BWB: „Es ist geradezu unerhört, in welcher Weise das Personal bei diesem Unternehmen ausgebeutet wird. Unter normalen Verhältnissen beträgt der Dienst des Zugpersonales in 6 Tagen 95 ½ Stunden mit einer Ruhezeit von nur 48 ½ Stunden, die Sonn- und Feiertage mit verstärktem Verkehr eingerechnet. Das trifft auf den Tag durchschnittlich 16 Stunden.“ (1904)
- ... 100 Jahren:** Ausbruch des 1. Weltkriegs. Eingeschränkter Personenverkehr und Abgabe von 2 Lokomotiven und 6 Wagen für den Kriegseinsatz. Zahlreiche Bregenzerwälder fahren mit dem Wälderbähnle über Bregenz an die Front. Der Krieg vereitelt zudem den Plan einer Verlängerung der Bahn bis Schoppernau (1914).
- ... 75 Jahren:** Umbenennung des Fuhrparks nach den Vorgaben der deutschen Reichsbahn (1939). Bahnunterbrechung im Mai nach lang andauernden Regenfällen und Murenabgang bei km 10,3.
- ... 40 Jahren:** Aufnahme von Dampfzügen der Eurovapor als touristische Attraktion (1974).
- ... 35 Jahren:** Die Zahl der mit Dampfzügen transportierten Fahrgäste erhöht sich auf 30.000 (1979).
- ... 30 Jahren:** Überführung des Schienenersatzverkehrs in einen ausgeweiteten Busfahrplan. Protestmärsche und erste Forderungen nach einer Museumsbahn (1984).
- ... 25 Jahren:** Die Museumsbahn nimmt den Betrieb bis zur Haltestelle Bersbuch auf. Im Einsatz ist die Lok D1-Hilde, 29.600 Fahrgäste werden befördert. Ankauf der Stubaier-Wagen. Das Buch „Die Bregenzerwaldbahn“ von M. Rabanser und M. Hebenstreit erscheint (1989).
- ... 20 Jahren:** Loktaufe der U25 auf den Namen „Bezau“ mit LH Martin Purtscher, BM Weiß und zahlreichen Ehrengästen (1994).
- ... 15 Jahren:** Nachdem es innerhalb von 24 Stunden 200 Liter/m2 Wasser geregnet hatte, kam es am 22. Mai zur Unterspülung eines Pfeilers der Sporeneggbrücke und zu deren Einsturz. Dabei kippte ein 8m langer Gewölbebogen und das 30m lange Tragwerk stürzte in den Fluss (1999).
- ... 10 Jahren:** Der Streckenabschnitt Bersbuch-Schwarzenberg musste zu unserem Bedauern aufgelassen werden (2004).
- ... 5 Jahren:** Generalsanierung des Bahnhofgebäudes in Bezau (2009).
- ... 0 Jahren:** Eine Lokomotive der Baureihe 2095 konnte erworben werden (2014).

Literaturhinweise: M. Rabanser & M. Hebenstreit: „Die Bregenzerwaldbahn“, Hecht, Hard 1990;
L. Beer: „Eine Bahn im Rhythmus der Zeit“, Hecht, Hard 2007;
N. Fink: „Die Bregenzerwaldbahn 1902 - 1983“, Sutton, Erfurt 2009.



Ein Streifzug durch die Geschichte in 10 ½ Absätzen.

In einer der abwechslungsreichsten Landschaften des Alpenraumes liegen die 22 Dörfer des Bregenzerwaldes. Ihre Menschen verbindet Kultur und Tradition, Herzlichkeit und Gastfreundschaft. Diese Dörfer wurden ehemals erschlossen und geöffnet durch die Bregenzerwaldbahn.

Im Bregenzerwald des 19. Jhd. zählten Viehzucht und Milchwirtschaft zu den wichtigsten Erwerbszweigen. Nur wenige Menschen hatten allerdings größeren Grundbesitz und ein damit verbundenes ausreichendes Einkommen. Die Hälfte bis zu einem Dreiviertel der Bauern konnte vom Ertrag ihrer Höfe auch schon damals nicht leben. Viele Familienmitglieder mussten zusätzlich Geld verdienen: Als Heimarbeiter, Saisonwanderer und später als Fabrikarbeiter.

Die Fahrt mit der Postkutsche von Bregenz nach Bezau dauerte vor Errichtung der Bre-

genzerwaldbahn rund fünfeinhalb Stunden! Eine Reise vom Bregenzerwald ins Montafon oder an den Bodensee war für die meisten Menschen ebenso unerschwinglich und beschwerlich wie eine Reise ins Ausland. Die Bevölkerungsentwicklung des Bregenzerwaldes wies in dieser Epoche einen starken Rückgang durch Abwanderung auf.

Vom Bau der Bregenzerwaldbahn erhoffte man sich Vorteile für Produktion, Gewerbe und Fremdenverkehr. Man erwartete eine Aufwertung der Grundstücke, eine Erhöhung des Viehbestandes und bessere Arbeitsplätze für heimische Arbeitskräfte. Auch der verlustreiche Holztransport auf der Bregenzerache sollte durch die Bahn ein Ende haben.

In der Tat brachte die 1902 eröffnete Bregenzerwaldbahn einen erheblichen Aufschwung in die Region. Sie verband Bezau

mit dem 35 km entfernten Bregenz. Das Vorarlberger Tagblatt schrieb am 14. September 1927, dass „...seit der Eröffnung der Bregenzerwaldbahn der Handel und das Gewerbe im Bregenzerwald einen ungeahnten Aufstieg hatten und erst seither der Fremdenverkehr einsetzte.“

Dabei gab es einige heute nicht mehr bekannte technische Innovationen. Zum Beispiel den Einsatz von dieselektrischen Lokomotiven der Baureihe 2091, die bereits in den späten 30er-Jahren erfolgreich Verbrennungs- und Elektromotor kombinierten. Die Bahn diente vor allem dem Transport von landwirtschaftlichen Gütern sowie der Reise von Pendlern zum Arbeits- und Ausbildungsplatz. Noch in den 70er Jahren beförderte die Bahn rund 300.000 Personen jährlich. Wo früher noch ein großer Teil der Bevölkerung zum Broterwerb in die Fremde gezogen war, kamen nun die „Fremden“ selbst in die Talschaft.

Großeltern erzählen ihren Enkelkindern noch heute, dass die Bahn für sie ein großes Stück Freiheit bedeutete: Waren sie doch unter den Glücklichen, die bereits einmal im Jahr nach Bregenz fahren konnten.

Die Bregenzerwälder Bevölkerung sieht die Bregenzerwaldbahn heute als ein Stück Erinnerung an die gute alte Zeit. „Fahr mer no a kläle...“ – das gern gesungene Wälderbahnlied ist auch heute noch ein Stück Identifikation mit dem Bregenzerwald und mit Vorarlberg. Als musikalisches Landessymbol rangiert das Lied an 3. Stelle, gleich nach

der Landeshymne und dem Lied „O Vorarlberg“ (Studie zu Vorarlberger Landessymbolen, 2003).

Heute werden vom Wälderbähnle jährlich um die 50.000 Fahrten verkauft, nicht gezählt die Kinder, die gratis fahren. Begeistert und mit lachenden Gesichtern. Die Bahn trägt damit erheblich zum Tourismus bei, einem wichtigen und mit Landwirtschaft und Handwerk vernetzten Wirtschaftsfaktor im Bregenzerwald.



Daran, dass die Dörfer des Bregenzerwaldes durch die Wälderbahn erschlossen wurden, erinnern noch heute die Wartehäuschen der Wälder Bushaltestellen. Sie wurden in Erinnerung an die Bahn so gestaltet, dass sie einem Personenwaggon aus deren Anfangszeit ähneln. Ausgeführt und entworfen in der für den Bregenzerwald typischen gestalterischen und handwerklichen Qualität.

Auch das ist ein Zeichen der Verbundenheit mit der eigenen Geschichte.

Oskar Müller





Kuriosum.

Durchbruch in Richtung Volltourismusbahn verhindert.

Der Vereinsvorstand hat unter dem Arbeitstitel „Bahn der Zukunft“ eine Studie mit dem Ziel in Auftrag gegeben, die Bahn vor Witterungseinflüssen besser zu schützen, energieautonom zu machen und gleichzeitig besser ins Ortsbild einzufügen. Die von Fachexperten in Zusammenarbeit mit dem Ortsverschönerungsverein ausgearbeitete Lösung zielt auf einen zusätzlichen Schutz der westseitig gelegenen und der Witterung besonders stark ausgesetzten Wagenfronten durch ortsübliche Schindeln ab. Die außenseitige Mitführung eines Brennholzstocks (aus Gleichgewichtsgründen immer beidseitig anzubringen und auch gleichmäßig abzutragen) ist nicht nur eine Referenz an zahlreiche Berghütten. Die bei einer Walddurchquerung während der Fahrt natürlich nachfüllbaren Holzstapel sind ein wichtiger Schritt in Richtung Unabhängigkeit

von der sich ständig verteuernenden Kohle. Die Übernahme weiterer architektonischer Stilelemente in Form von Schlagbalken und Blumenschmuck soll „dem Gast“ das Ambiente von Geborgenheit in folkloristischer Urtümlichkeit vermitteln und den endgültigen und längst überfällig gewordenen radikalen Schwenk zur Volltourismusbahn vollziehen.

Der Vorschlag der Studie wurde zum Leidwesen der Betreiber von den Vereinsmitgliedern, die nach wie vor an einer Museumsbahn ohne Werbeaufkleber festhalten wollen, einhellig abgelehnt. Der unsägliche Vorfall ereignete sich am 11. November um 11 Uhr 11. Als Ersatz werden die Blumen entlang der Strecke fürderhin eigenhändig und publikumswirksam von den Schaffnern gegossen.



Entwicklung von Dampf-Prototypen vertagt.

Da sich der Dampfbetrieb in den Sommermonaten verstärkt zum Publikumsmagneten entwickelt, gab es intensive Versuche, auch andere Gerätschaften auf Dampfbetrieb umzustellen. Während allerdings den zuerst ins Auge gefassten Dampfwaggons, die der Betrachtung des nostalgisch gefärbten Besuchers doch etwas befremdlich anmuten mögen, in der Publikumsgunst recht geringe Chancen eingeräumt wurden, hat sich der in weiterer Folge geplante und mit hohen Erwartungen aufgeladene Umbau der 2091.08 auf Dampfbetrieb aus Hackschnitzeln letztendlich doch als technisch zu anspruchsvoll erwiesen. Fachexperten sehen die Zeit noch nicht reif für diese revolutionäre Weiterentwicklung, die eine Umstellung vom Öl auf regionale Hackschnitzel erlauben würde. Die Züge fahren somit auch weiterhin mit ihren angestammten Treibstoffen, die Waggons werden auch weiterhin lediglich gezogen.

Die ebenfalls am 11. November um 11 Uhr 11 angestoßene Entwicklung der Prototypen wurde am Abend desselben Tages bis auf weiteres wieder gestoppt.









Fotos: T. Bechter, T. Hammerer, O. Müller, HU. Romann,
Alfred Vogel, A. Schlachter, Vereinsarchiv

Impressum: Eigentümer und Herausgeber -
Verein BREGENZERWALDBAHN-MUSEUMSBAHN,
Bezau, Tel. +43(0)5514/3174

Anfragen &
Informationen: Verein BWB, A-6941 Langenegg 39, Tel. +43(0)699/19851237
Internet: www.waelderbaehnle.at
E-Mail: verein@waelderbaehnle.at
Redaktion: Jakob Bobleter, Unterstein 39, A-6941 Langenegg
Grafik: Martin Dietrich
Druck: Druckhaus Gössler, Bezau

Erscheinungsort Langenegg, Verlagspostamt A-6942 Krumbach