Die Bregenzerwaldbahn Gestern und Heute

von Norbert Fink und Peter Balmer

Folgende Korrekturen wurden in der 3. Auflage (September 2021) berücksichtigt:

Seite 6) Nach dem 1. Absatz wurde hinzufügt:
Im Juni 2021 haben Peter Balmer und ich mit dem Buch „Die Geschichte der Bregenzerwaldbahn“ den ersten Bildband komplett farbig überarbeitet und Bilder aus allen Epochen verwendet.“ Es ersetzt das 2009 erschienene Werk, das acht Auflagen erlebte.

Seite 9) Der letzter Absatz wurde geändert:
Im Juni 2019 wurde ein Neubau des Bahnhofes Bregenz beschlossen. Auf dem Areal sollte neben dem Bahnhof auch ein Hotel und 650 Fahrrad-Abstellplätze entstehen. 2021 ist durch einen neuen Bürgermeister in Bregenz, Michael Ritsch, das Projekt einer Untertunnelung der Bahnstrecke von der Grenze zu Deutschland bei Lochau bis zum Güterbahnhof Wolfurt als machbar und finanzbar hingestellt worden und auch die politische Mehrheit scheint gegeben zu sein. Damit könnte der Wunsch vieler Bregenzer nach einem freien Bodenseeufer bei der „Pipeline“ doch noch Realität werden, gleichzeitig würde auch die Strecke Bregenz – Lindau (Reutin) zweigleisig und damit leistungsstärker.

Auf Seite 18) Es wurde hinzugefügt: … das bis zur Firma Schoeller reicht:
Anschlüsse mit Normalspurgleisen besaßen die Firmen Velag, Electra-Volta und Schöller.
und als letzte Zeile:
Rechts vorne ist das ehemalige Sägewerk der Fa. Hinteregger zu sehen.

Seite 47) Der letzter Satz wurde aktualisiert:
Von der Trasse war 2020 nicht mehr viel übrig, das Begehen verboten, obwohl es immer wieder viele versuchen. 2021 wurden die beiden Tunnel und die Brücken saniert und die Strecke sollte bald „begehbar“ werden. Sofort flammte die Diskussion nach einem Radweg auf.
Seite 49) Nach dem letzten Satz wurde hinzufügt:
2021 wurde der Tunnel saniert, um einen Einsturz zu verhindern.

Seite 61) Nach dem letzten Satz wurde hinzufügt:
Auch diese schweren Schäden an der Brücke und im Tunnel wurden 2021 behoben, um irgendwann eine Begehbarkeit wieder herzustellen, dem Wunsch nach einem Radweg folgten aber unmittelbar auch Proteste.

Seite 96) Das Bild wurde ausgetauscht, da nach einem Sturmschaden wieder freie Sicht auf die Andelsbucher Kirche bestand (wie auf dem Bild aus dem Jahre 1942).
Seite 97) Dieser Text wurde hinzugefügt:
Ein Sturm im Sommer 2019 knickte den großen Baum um, der die direkte Sicht vom Bahnhof auf die Kirche behinderte. Am 5.4.2020 gelang mir diese Aufnahme vom Bahnhof Andelsbuch mit Fluchtpunkt auf die Kirche Andelsbuch, also von dem exakt selben Standpunkt aus (links). Auch das Haus vor der Kirche existiert noch wie auf jenem Bild aus dem Jahre 1942 (oben)

Seite 113) N**ach dem letzten Satz wurde hinzufügt:**

Im Juni 2021 wurde der BWB-Museumsbahnverein mit dem Bahnkulturpreis 2020 der ÖMT - Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen - für die Restaurierung der Lok 2095.13 und die dazu passenden Personenwagen geehrt. An der U25 einer weiteren historischen Dampflok, die schon bei der Museumsbahn in Betrieb war, wird gearbeitet, in der Hoffnung sie wieder fahrtauglich zu machen.

Seite 114) Es muss heißen: Webasto-Heizung (nicht: Standheizung)

Seite 117) N**ach dem letzten Satz wurde hinzufügt:**

Die Dornbirner Bürgermeisterin Andrea Kaufmann brachte im Gemeinderats-Wahlkampf 2020 die Straßenbahnlösung aufs Tapet: „Eine Straßenbahn oder ‚Wälderbahn 4.0‘ - vom Dornbirner Bahnhof über das Gütle via Tunnel nach Bezau wäre eine umweltfreundliche und schnelle Alternative zum Auto.“ (z´Dorobiro, Ausgabe 5 / Feb.20)

Während die Dritte Auflage im Druck war, erreichte mich ein Mail von Herrn Horst Lange, der im Haus, in dem sich das Gasthaus Waldbahn befunden hatte, aufgewachsen war:

Sehr geehrte Autoren,
ich habe Ihre beiden Bücher „Die Geschichte der Bregenzerwaldbahn“(*) sowie die „Bregenzerwaldbahn Gestern und Heute“ (**) und habe zwei Bildtext-Fehler festgestellt:

Im ersten Buch (*) auf Seite 15 rechts unten ist *…im Hintergrund das Gasthaus Waldbahn (gelbes Gebäude)….* nicht richtig, es handelt sich hier um das Haus der Gärtnerei Hotz, das GH Waldbahn ist nicht zu sehen..

Im zweiten Buch auf Seite 14 ist *… in dem weißen Gebäude rechts dahinter war die Gaststätte Waldbahn untergebracht ..* nicht richtig; hier war das Kleidergeschäft Buchta untergebracht.

Auf dem Schlussbild im Buch (**) ist das Gasthaus Waldbahn (mit den Autos davor) richtig zu erkennen (mein Elternhaus).

Freundliche Grüße

Horst Lange

Guten Tag Herr Fink,
das ehemalige GH Waldbahn steht links von dem (imperial-)gelben Haus und das Haus selber sowie die andern beiden stehen nach wie vor „In der Braike“.

Die Adresse ist „In der Braike 8“.

Das vordere Gebäude war das GH Waldbahn, nicht jenes dahinter!

Errata in der 3. Auflage des „Gestern und Heute“-Buches.
Seite 14: Blick auf das Bahnhofsgebäude im Juli 1975. „Das Gasthaus Waldbahn“ ist allerdings auf diesen beiden Bildern nicht zu sehen, es lag links vor dem gelben Haus „In der Braike 8“, direkt gegenüber dem Eingang zum Bahnhof Vorkloster und war hellgelb verputzt.
Richtig zu sehen ist es auf dem Schlussbild (Doppelseite des hinteren Buckrückens) als hellgelbes Haus mit davor parkenden Autos.

Ergänzungen dazu:
Auf dem Areal des ehemaligen Bahnhofes Vorkloster werden derzeit mehrere Wohnblöcke gebaut. (Foto vom 16.9.21)

Die ehemalige Betriebswerkstätte der Bregenzerwaldbahn (Vorklostergasse 51) wurde zur Integra Produktionsschule Unterland, wo Metallverarbeitung, Holzverarbeitung und eine Fahrradwerkstatt (auch für den Integra Fahrradverleih an der Seepromenade Bregenz) für Arbeitslose angeboten wird.

Errata in 2. Auflage des Buches „Die Geschichte der Bregenzerwaldbahn“

Seite 15 unten:

… im Hintergrund das gelbe Haus der Gärtnerei Hotz, das Gasthaus Waldbahn ist nicht zu sehen und wäre links vor dem gelben Haus. Das weiß e Haus rechts war das Kleidergeschäft Buchta.

Seite 52)

Es handelt sich bei der entgegenkommenden Lok wohl um die 2095.04 und nicht um die .01

Seite 78) oben:

Wurde die rote Kappe gehoben und der Knopf betätigt, wurde die Vakuumbremse gelöst, eine Art Parkstellung zur Schonung der Bremszylinder und der Bremsen. Uv-P bedeutet automatische Vakuumbremse Personenzug (als Bremsstellung) ohne Druckluftventil und ohne Schnellbremsventil.

Oskar Müller schrieb: Unter der roten Kappe befindet sich ein Knopf, eher Druckventil. Damit wurden die Bremszylinder gelöst, um Verschubbewegungen ohne Bremse und durchführen zu können.

Seite 92) unten bzw. Seite 93) unten:

Der Begriff „Karosserie“ ist untypisch für die Schienenfahrzeuge, besser wäre die Formulierung „Kasten“ oder „**Führerhaus**“

Seite 101):

Es muss heißen: **Webasto Heizung**, nicht Standheizung, weil sie auch während der Fahrt genutzt wurde.

Seite 103): Die Handbremse wurde allerdings nicht zusätzlich zur indirekten Vakuumbremse betätigt. Normalerweise hatten nur ungebremste Waggons eine Handbemse, es gab aber auf der BWB auch noch ein paar gebremste Waggons mit einem Bremserhäuschen.