

**Einstellungsantrag:** 1936 wurde wegen Unrentabilität der erste Einstellungsantrag gestellt.



**Diesellokomotiven:** 1937 lösten neue Diesellokomotiven der Reihe 2041/s (heute 2091) die Dampflokomotiven nach und nach ab. Im 2. Weltkrieg wurden diese an Bahnhöfen im Achtal versteckt. Bis 1980 bewältigten 4 Diesellokomotiven der Reihe 2095 und eine Verschieblokomotive der Reihe 2092 den Bahnbetrieb.

**Sonderzüge:** Von 1974 bis 1980 verkehrten in den Sommermonaten Dampfbummelzüge der EUROVAPOR mit großem Erfolg von Bregenz nach Bezau. Die zwei eingesetzten Dampflokomotiven stammten aus Privatbesitz.



**Felssturz und Ende:** Als Höhepunkt des von der Bregenzwaldbahn zeitlebens geführten Kampfes gegen die Naturgewalten

der Bregenzeralche und der schluchtartigen Berghänge verlegte am 14. Juli 1980 ein riesiger Felssturz bei Kennelbach (km 7,1) die Strecke. Nach drei Wochen waren die Aufräumarbeiten fast beendet. Wegen anhaltender Nachrutschungen mussten sie aber endgültig eingestellt werden.

**Bezau - Egg:** Die in diesem Abschnitt eingesperrte Zugsgarnitur verkehrte noch bis 20. Oktober 1980 von Bezau bis Egg. Danach wurden alle an den Bahnhöfen verbliebenen Fahrzeuge auf der Straße abtransportiert

**Bregenz – Kennelbach:** Die Reststrecke von Kennelbach nach Bregenz wurde im Dezember wegen „Bauarbeiten“ im Bahnhof Bregenz eingestellt. Damit endete auch der bis dahin mit ÖBB Bussen geführte Schienenersatzverkehr von Kennelbach bis Bregenz. Busse der ÖBB sind heute noch im Verbund mit Post- und Privatbussen in den öffentlichen Verkehr des Bregenzwaldes eingebunden.

**Letzte Verladeaktionen:** Ab Oktober 1980 wurden laufend Fahrzeuge der Bregenzwaldbahn auf Schmalspurtransportwagen verladen und in Richtung anderer ÖBB Zugförderungsstellen in Österreich abtransportiert. Am 12. September 1983 war in Bregenz-Vorkloster noch ein gedeckter Güterwagen und der Klima-Schneepflug zu verladen. Danach hatte auch die bis dahin im Verschub eingesetzte Diesellok 2091.01 bei der Bregenzwaldbahn ebenfalls ausgedient und bewegte sich selbst auf den letzten Transportwaggon in Richtung St. Pölten.



**Einstellung:** Am 29. Jänner 1985 wurde vom Vorarlberger Landeshauptmann die Bewilligung zur dauernden Einstellung der Bregenzwaldbahn erteilt.

WWW.PFAENDERPEDIA.COM

auf den Spuren der Bregenzwaldbahn im Engtal der Bregenzeralche zwischen Kennelbach und Doren.

### Zeittafel:

Erbaut 1900 –1902

Einstellung am 14. Juli 1980 zwischen Kennelbach und Egg

### Technische Daten:

Gesamtstrecke 35,32 Km bei 224 Höhenmeter

Spurweite 760 mm (bosnische Spurweite)

Damalige Fahrtdauer ca. 1 Stunde 50 Minuten

Damalige Fahrtdauer Kennelbach-Doren ca. 20 Minuten

Gehzeit ca. 2 Stunden 30 Minuten bei 34 Höhenmeter und 8,92 km

**Vorgeschichte:** Bis Ende des 18. Jahrhunderts wurde der Warentransport in- und aus dem Bregenzwald über Saumpfade abgewickelt. Erst ab Anfang des 19. Jahrhunderts sind Wege für den Fuhrwerksverkehr gebaut worden. Weitsichtige Persönlichkeiten betrachteten hingegen eine Bahn als Lebensnerv für die Talschaft. Man erwartete sich „Vorteile für Industrie, Gewerbe und Fremdenverkehr, eine Wertaufstockung der Grundstücke, die Erhöhung des Viehbestandes und bessere Beschäftigungsmöglichkeiten für heimische Arbeitskräfte“. Auch der verlustreiche Holztransport auf der Bregenzeralche sollte ein Ende haben.

**Baubeginn:** Am 7. September 1900 stellte der Spatenstich am „Riedener Tunnel“ den Beginn der Bauarbeiten dar. Tausend Arbeiter aus dem Trentino, aus Slowenien, Kroatien und Ungarn waren während der Bauzeit eingesetzt. Weder die Zerstörung der Bauten durch Hochwasser im Achtal (1901) noch der Konkurs der Baufirma (1902) konnte die Bauzeit wesentlich verzögern.



**Strecke:** Von der Vorarlberger Landeshauptstadt Bregenz am Bodensee führte die Trasse durch das Vorortgebiet nach Kennelbach. Dort gelangte die Bahn in das 19 km lange Engtal der Bregenzeralche. Der Streckenverlauf war in diesem Bereich wildromantisch, außer der Bahn gab es entlang des Flusses keine andere Verkehrsverbindung. Die hoch oben liegenden Dörfer waren mehrere Kilometer von den Bahnstationen entfernt, teilweise bestanden nur Wanderpfade. Am Ende des Achtals wurde Egg erreicht. Über Andelsbuch führte die Trasse durch den Bersbucherwald zur Haltestelle Bersbuch. Über Wiesen und 5 Brücken geht es weiter bis Bezau

**Dampflokomotiven:** Zur Eröffnung wurden die neuen Dampflok U 24 / U 25 / U 26 geliefert. In den späteren Jahren kamen weitere Baureihen dazu. Beide Weltkriege erforderten die Abgabe von Dampflokomotiven, die teilweise als Kriegsverlust verloren gegangen sind.

**Verlängerung:** Von 1910 bis 1914 ist an der Verlängerung der Bahn bis Schopperrau geplant worden. Durch den Ausbruch des 1. Weltkrieges wurde das Projekt gestoppt.





Kohleverladestelle Wirtatobel  
errichtet 1920, aufgelassen 1921



Wasserlinie Hochwasser 2005



Haltestelle Fluh



Die Hangrutschung am 14. Juli 1980 war das endgültige Aus für die Wälderbahn im Achtal.



Rickenbachtunnel 65 Meter  
1965: Überfall auf Postwagen



Rotachtunnel 123 Meter  
1943: Lokführer und Heizer durch Dampf nach Entgleisung getötet.



Hochwasser 2005  
Wasserlinie Bhf. Doren