

Vorwort

Der Eisenbahnverkehr in Vorarlberg ist heute durch einen modernen und effektiven Betrieb, sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr, geprägt. Zwischen Feldkirch und Wien verkehren Railjet-Züge im Stundentakt, im Nahverkehr sind zwei S-Bahn- und zwei Regionalexpresszüge pro Stunde zwischen Bregenz und Bludenz je Richtung unterwegs. Zwischen Bregenz und Lindau besteht auch ein annähernder Halbstundentakt. An den Wochenenden verkehren S-Bahnzüge während der ganzen Nacht.

Auch zwischen Bregenz und St. Margrethen wird von Montag bis Freitag ein Halbstundentakt im Nahverkehr angeboten. Durch die endlich realisierte Elektrifizierung der DB-Strecke durch das Allgäu zwischen Lindau und München eröffnen sich in absehbarer Zeit für den Fernverkehr Zürich – München neue Perspektiven.

Ein Blick in den Fahrplan von 1970 lässt die Erkenntnis wachsen, dass das damalige Angebot mit dem aktuellen nicht mehr viel gemein hat. Mit Transalpin und Bodensee waren gerade zwei Zugpaare zwischen Vorarl-

berg und Wien unterwegs, die als Beginn eines effektiven Schnellverkehrs gelten dürfen. Im Nahverkehr war das Angebot – verglichen mit heute – äußerst dürftig.

Von der Bregenzerwaldbahn und dem Regionalverkehr auf der Arlbergstrecke Bludenz – St. Anton am Arlberg – Landeck haben sich die ÖBB bzw. das Land Vorarlberg mittlerweile verabschiedet.

Die Strecken präsentierten sich im Jahr 1970 hauptsächlich noch eingleisig. Der zweigleisige Ausbau der Strecke Lauterach – Bludenz sowie die Inbetriebnahme des Güterbahnhofs Wolfurt waren wesentliche Grundlagen auf dem Weg zur heutigen modernen Bahn.

Am 29. Oktober 2018 ist der Eisenbahnfreund und -fotograf Walter Schögl verstorben. Er berichtete

jahrzehntlang in der Zeitschrift Eisenbahn über aktuelle Ereignisse in Vorarlberg. Seine umfangreiche Dia- und Fotosammlung wurde von seinen Hinterbliebenen an den Verein Pro Bahn Vorarlberg (PBV) übergeben. Bei der Durchsicht der Bilder entstand die Idee zu diesem Buch. Erfreulicherweise fanden sich noch weitere Hobbykollegen, die ihre Archive geöffnet haben. So entstand diese Chronik über den Bahnbetrieb Vorarlbergs während der 1970er- und 80er-Jahre.

Die Zusammenstellung des Buches stellte ein großes Vergnügen dar. Keinesfalls ersetzen kann das vorliegende Werk natürlich die Trilogie des Eisenbahnhistorikers Ing. Lothar Beer, der mit seinen drei Bänden „Bahnen in Vorarlberg“ Standardwerke geschaffen hat, die heute leider vergriffen sind.



Am 11. August 1987 führte 1044 119 den D 416 „Beograd-Zürich-Express“ pünktlich durch den Bahnhof Nendeln. Mit den JZ-Wagen war er einer der letzten grünen Züge in Vorarlberg. Das im Bild sichtbare Stellwerk wird durch den Fahrdienstleiter dieses ÖBB-Bahnhofs auf Gebiet des Fürstentums Liechtenstein bedient. (Foto: Markus Rabanser)



Ab 1986 wurde die Reihe 1180 in Wolfurt planmäßig durch eine 1145 – zumeist die 1145 002 – ersetzt. Gegen Mittag war diese Maschine immer mit dem Verschub der Postwagen beschäftigt. Das Foto zeigt die 1145 002 am 8. Jänner 1988 neben der Remise Wolfurt, die Dieselreserve 2067 059 wartet auf die nächsten Aufgaben. (Foto: Markus Rabanser)



1044.78 fuhr mit P 5513 samt drei DB-Kurswagen von Stuttgart nach Bregenz am Zugschluss am Hafen von Bregenz vorbei. Von der heute hier existierenden Haltestelle war noch nichts zu sehen. Das Foto wurde am 17. August 1984 aufgenommen. (Foto: Walter Schögl, Archiv PBV)



1044.81 war mit der kunterbunten Garnitur des D 546 „Westkurier“ bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Bregenz in Richtung Lindau anzutreffen. (Foto: Walter Schögl, Archiv PBV)



Von Lindau kommend erreichte der 4030.321 den Bahnhof Bregenz. Am sogenannten „Hafenstutzen“ war 4030.322 abgestellt. Beim ärarischen Gebäude am rechten Bildrand handelt es sich um das Bregenzer Postamt. Das Foto dürfte Anfang der 1980er-Jahre aufgenommen worden sein. (Foto: Walter Schögl, Archiv PBV)



1670.27 war am 18. Juli 1982 mit E 646 bei der Ausfahrt aus Bregenz unterwegs. R 5688 mit 1670.22 wird erst etwa drei Stunden später folgen, trotzdem war die Garnitur schon bereitgestellt. Links noch eine 2060 mit dem Fahrverschiebungszug nach Lochau-Hörbranz. (Foto: Walter Schögl, Archiv PBV)



An derselben Stelle, nur in die Gegenrichtung fahrend, wurde am 24. Juli 1984 die 1044.107 mit einem Expresszug Richtung Buchs aufgenommen. (Foto: Bernhard Studer)



An derselben Stelle mühten sich am 15. Feber 1986 die 1180.01 und eine unbekannte 1044 mit der Traktion eines Vor- oder Nachzuges zum „Arlberg-Express“. Dieser Zug wurde aus SNCF-Wagen gebildet. (Foto: Franz Lauer)



4010.22 war am frühlinghaften 11. April 1981 mit einem weiteren 4010 als TS-Zug in Richtung Wien unterwegs und wurde nächst dem Schwimmbad Braz, zwischen den Bahnhöfen Braz und Hintergasse gelegen, aufgenommen. (Foto: Bernhard Studer).



1020.47, eine der drei 1020-Nachbauten durch die LOFAG, war zusammen mit einer ebenfalls grünen 1110 auf der Talfahrt zwischen Hintergasse und Braz unterwegs. Das massiv gebaute Wärterhaus wurde mittlerweile abgerissen. (Foto: Franz Lauer)



Ex 469 „Arlberg-Express“ präsentierte sich am 25. Mai 1987 an derselben Stelle, die von der gegenüberliegenden Seite aufgenommen wurde. Links neben dem zweiten Wagen die Haltestelle Klösterle. (Foto: Franz Lauer)



Und hier die Szenerie vom Talboden aus beobachtet: Mit einem Steuerwagen voraus fährt ein 4010-Triebwagen auf dem Wälditobelviadukt Langen am Arlberg entgegen. Auf der linken Seite lag die Haltestelle Klösterle. Hier war gute Kondition nötig, um dorthin zu gelangen. Heute führt die Bahn in diesem Bereich durch den zweigleisigen Blisadonatunnel. (Foto: Walter Schögl, Archiv PBV)



Und auch dieser Streckenabschnitt verschwand durch den Blisadonatunnel: 1110 529 und eine unbekannte 1044 befanden sich zwischen Langen am Arlberg und Klösterle auf der Fahrt Richtung Bludenz. (Foto: Franz Lauer)



Am 5. August 1977 war die 1110.13 bereits mit dem neuen ÖBB-Signet (vulgo „Pflatsch“) versehen. Die Lokomotive war an diesem Tag mit dem ausschließlich aus Zweiachsern bestehenden P 5635 im Einsatz und wurde im Bahnhof Lauterach aufgenommen. (Foto: Walter Schögl, Archiv PBV)



Ausschließlich aus Jaffa-Schlierenwagen besteht der hier aufgenommene Personenzug, der im Winter 1982 auf der Frutzbrücke zwischen Sulz-Röthis und Rankweil aufgenommen werden konnte. Die 1670.104 war die einzige Lok ihrer Baureihe, die am rechten Scheinwerfer eine Schlussleuchte eingebaut hatte. (Foto: Franz Lauer)



Mit Steuerwagen voraus hält 4030.315 im Sommer 1983 in der Haltestelle Sulz-Röthis. Die heute zweigleisige Trasse verläuft hier etwas nach Westen versetzt. Die Triebwagen 4030 prägten den Vorarlberger Nahverkehr während mehrerer Jahrzehnte. (Foto: Franz Lauer)



Zur damaligen Zeit verlief die eingleisige Strecke südlich von Feldkirch durch die sogenannte Felsenau. Am Nationalfeiertag des Jahres 1980 war 4030.12 in Richtung Bludenz fahrend hier unterwegs. (Foto: Walter Schögl, Archiv PBV)

St. Margrethen – Bregenz – Lindau

Fernverkehr St. Margrethen – Bregenz – Lindau und die internationalen Einsätze der SBB-Triebfahrzeuge

Auf der Strecke Lindau – Bregenz – St. Margrethen verkehrten mehrere Fernzüge, die das Netz der ÖBB nur sehr kurz tangierten. TEE 56/57 wurde bereits beschrieben. D 123/124 „Rhone-Isar“ bzw. „Isar-Rhone“, D 101/102 sowie D 362/363 verbanden die Städte Genf und München, D 262/263 Mailand mit München und Nürnberg. Bereits von 1960 bis 1967 waren hier SBB-Lokomotiven der Serien Ae 4/7 und Re 4/4I im Einsatz. Nachdem die Vorserienmaschinen der Re 4/4I nur mehr über einen Stromabnehmer verfügten, musste auf den grenzüberschreitenden Durchlauf ab Mai 1967 vorerst verzichtet werden. Im Bogenverlauf weisen die Strecken der ÖBB und auch der DB eine größere Abweichung der Oberleitung auf als die Strecken der SBB. Folglich mussten die bis Lindau fahrenden SBB-Lokomotiven mit einem Stromabnehmer nach ÖBB-Normalien ausgerüstet werden. Erst durch die Inbetriebnahme der Serien-Re 4/4II mit zwei Stromabnehmern konnte ab Sommerfahrplan 1969 wieder ein Einsatz dieser SBB-Lokomotiven nach Lindau Hbf. ermöglicht werden. Die meisten internationalen Züge wurden von diesem Zeitpunkt auch mit diesen Lokomotiven bespannt.



Der Bahnhof Lindau-Reutin zeichnete sich durch eine sehr fotogene Flügelsignal-Gruppe aus. Von Lindau Hbf. kommend passierte 1110.17 am 16. Feber 1986 diese Stelle. (Foto: Franz Lauer)

Bereits ab dem Sommerfahrplan 1970 verkehrte anstelle der D 101/102 ein D 364/365 in der Relation München – Bern.

Während der Zeit der Olympischen Sommerspiele 1972 in München wurde ein Nachtzugpaar D 20164/20165 zwischen Zürich und München ins Leben gerufen, das vom 26. August bis 11. September 1972 verkehrte und neben Sitzwagen der 1. und 2. Wagenklasse auch Schlaf- und Liegewagen im Zugverband hatte.

Ab 22. Mai 1977 wurde der Fernverkehr Schweiz – Deutschland via Bregenz neu geordnet. Das TEE-Zugpaar Bavaria wurde durch einen Schnellzug mit 1. und 2. Wagenklasse ersetzt, weiterhin verblieb ein Zugpaar in der Relation München – Milano via Zürich (D 366/367 „Ticino“). D 364 verkehrte nur mehr bis Zürich, D 365 sogar nur mehr ab St. Gallen.

Ein originelles Kuriosum offenbart der Sommerfahrplan 1980: Während Deutschland und Österreich während der Sommermonate die Uhren auf Sommerzeit umstellten, beließen die Schweiz und das Fürstentum Liechtenstein die Mitteleuropäische Zeit. Dieser Umstand ist in den Kursbuchtabellen ersichtlich: St. Margrethen und Schaanwald sind mit der Anmerkung MEZ versehen, Lustenau Markt und Tisis mit OEZ. Die Kursbuchtabellen geben sämtliche Fahrzeiten in der jeweiligen Ortszeit an. Nachdem D 364/365 so nicht mehr ins Fahrplangefüge der SBB passten, wurde der Verkehrsweg in dieser Fahrplanperiode auf St. Margrethen – München und umgekehrt eingeschränkt.

Im Jahr 1981 schlossen sich die Schweiz und Liechtenstein den Gepflogenheiten der Nachbarländer an, damit entfiel das aufgezeigte Kuriosum und D 364 verkehrte wieder nach Zürich und D 365 startete in St. Gallen.

Ab 23. Mai 1982 erhielten diese Fernzüge neue Fahrplantrassen. D 366/367 „Ticino“ wurde auf die Strecke München – Zürich gekürzt. Er verlor dadurch seinen Namen. Ansonsten wurden drei weitere Zugpaare zwischen München und Zürich angeboten, ein weiteres Zugpaar (D 362/363) verkehrte zwischen München und Genf und führte Kurswagen Lichtenfels – Nürnberg – Genf sowie saisoniert auch von München nach Chur im Zugverband.

Ab 2. Juni 1985 verkehrte auch D 362/363 nur mehr von und nach Zürich.

Ab dem Sommerfahrplan 1987 waren wieder deutliche Änderungen zu verzeichnen: Ab 31. Mai 1987 wurde ein IC 718 von Bregenz nach Genf neu eingeführt, die Zuführung der Garnitur erfolgte als Leerpersonenzug von Rorschach. Neben diesem unpaarigen Zug gab es die EC 92/93 „Schweizerland“, EC 97/98 „Gottfried Keller“ und EC 98/99 „Bavaria“ zwischen München und Zürich, D 362/363 sowie D 368/369 ebenso zwischen diesen beiden Städten, wobei das erstgenannte D-Zugpaar weiterhin saisoniert einen Kurswagen München – Chur führte. Die Wagengruppe Lichtenfels – Zürich wurde ab dem 28. Mai 1988 gestrichen.



SBB Re 4/4II 11199 war am 21. März 1981 mit dem D 366 „Ticino“ (München – Milano) zwischen Riedenburg und der Abzweigung Lauterach Nord im Einsatz. Hinter dem DB-Wagen in TEE-Lackierung befinden sich drei FS-Reisezugwagen. (Foto: Walter Schögl, Archiv PBV)