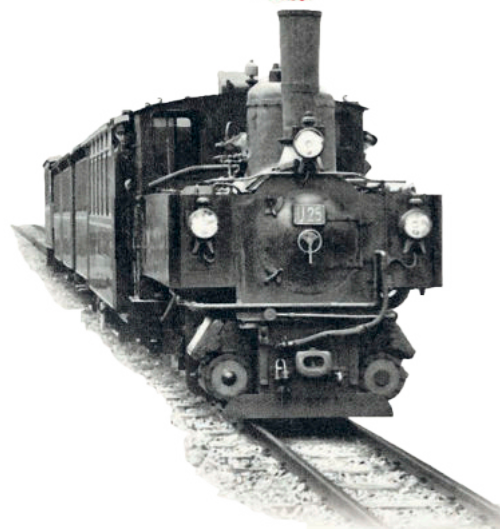




Wälderbähnle
Im Rhythmus der alten Zeit



Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn

Einreichung Bahnkulturpreis 2024

Wiederinstandsetzung Dampflokk U25

Die Bregenzerwaldbahn ist die westlichste 760mm-Schmalspurbahn der ehemaligen Donaumonarchie. Sie ist das historische Erbe einer besonderen Talschaft und prägte durch Jahrzehnte deren Kultur- und Lebensraum. Großeltern erzählen ihren Enkelkindern noch heute, dass die Bahn für sie das Tor zur Welt und ein Stück Freiheit bedeutete.

Am 21. September 1902 zog die U25 den Eröffnungszug der Bregenzerwaldbahn vom Bodensee nach Bezaun. Und sie ist noch heute bei der Museumsbahn im Einsatz und mit allen Sinnen erlebbar.

Die mit diesem Projekt eingereichte Aufarbeitung der U25 (ÖBB 298.25) ist das **Ergebnis einer intensiven, fast vierjährigen Arbeit**. Dabei wurde die heute 122 Jahre alte Lokomotive weitestgehend zerlegt, grundlegend restauriert und Teile händisch nachgefertigt. Die damit verbundenen Kosten, vor allem aber die umfangreichen Herausforderungen in der handwerklichen Bearbeitung der alten Dampftechnik bis hin zur Elektrik, verlangten den Ehrenamtlichen viel Zeit, Geschick und neues Wissen ab.

Verein Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn, Bezaun, Juni 2024 – www.waelderbaehnle.at
Eingetragener gemeinnütziger Verein von Eisenbahnfreunden auf ehrenamtlicher Basis.

Ein **Kurzportrait** zum Verein und seiner ehrenamtlichen Arbeit findet sich auf einem internen Video aus dem Jahr 2018 unter dem Link <https://youtu.be/MjyRH1E4XkQ>

1905



heute



1928



heute



1940



heute



um 1970



heute



Ziele des Vereins

Lebendes Museum für Eisenbahntechnik

__Wir machen **aus jeder Epoche der Bregenzerwaldbahn** zumindest eine historisch relevante Garnitur im Betrieb erlebbar (cf. Abb. links). → **Wurde mit der Wiederinstandsetzung der U25 gesichert.**

__Wir erhalten die Anlagen und versuchen den Charakter der Strecke trotz großem Bebauungs- und Nutzungsdruck des knappen Talbodens so gut wie möglich zu bewahren.

__Wir unterstützen den **Tourismus im Bregenzerwald** (dzt. über 55.000 verkaufte Fahrten pro Saison).

Kulturträger Museumsbahn

__Wir sammeln historisch relevante Dokumente, Objekte, Bilder und Zeitzeugenberichte¹ und machen diese unseren Gästen und Mitgliedern zugänglich.

__Wir sehen die **Geschichte(n) der Bahn im Zusammenhang mit der Geschichte und Kultur der Region.** Dazu kooperieren wir mit weiteren regionalen Kulturträgern in gemeinsamen Veranstaltungen und in gemeinsamer Arbeit (Themenwagen).

__Wir berichten über die **Bahn und ihr Umfeld** durch Publikationen² und Infomaterial für unsere Gäste, Ausstellungen an den Bahnhöfen, Podiumsdiskussionen und Veranstaltungen (z.B. Lange Nacht der Museen, etc.), Arbeit mit Schüler:innen und Studierenden³, Führungen und Sommerprogramme für Kinder und Jugendliche, Videodokumentationen.

Gesellschaftliche Verantwortung

__**Barriere- und diskriminierungsfreier Zugang** (z.B. Spezialwaggon für Personen mit Beeinträchtigung).

__**Familienfreundliche Veranstaltungen und Preisgestaltung.**

__**Nachhaltige Betriebsmittel** (möglichst raucharme Kohle, regionale Produkte in Verkauf und Gastronomie).

¹ Siehe z.B. das Kurzvideo mit den Interviews unter <https://waelderbaehnle.at/#two>

² Siehe auch z.B. Jahresschriften <https://kurzlinks.de/WAE1824>

³ Siehe z.B. https://kurzlinks.de/WAE_DA0121

Projektziel

Gemäß dem Vereinsziel Punkt 1 (Seite 2):
Wiederinstandsetzung der ältesten historischen
Lokomotive der Bregenzerwaldbahn

Lokomotive U25 (ÖBB 298.25)

in den Erscheinungsbildern der ÖBB bzw. der
Bregenzerwaldbahn vor deren Verstaatlichung.

Projektstart: 2020

Projektabschluss: 2024



Abb.: Die U25 (ÖBB 298.25), Bj. 1902, am **15. Juni 2024** auf ihrer **ersten erfolgreichen Probefahrt** unter Last nach der Wieder-
aufarbeitung. Im Alter von 122 Jahren überquert sie mit ihrer Stammgarnitur die Sporeneggbrücke. Das Erscheinungsbild aus
den Gestaltungsvarianten entspricht derzeit, aufgrund des großen geäußerten Interesses, jenem aus der ÖBB-Ära.

Bezug des Projekts zur Bregenzerwaldbahn

Die von der StEG (Staatseisenbahngesellschaft) für die Bregenzerwaldbahn gebaute Lokomotive U25 (später ÖBB 298.25) zog am 21. September 1902 den Eröffnungszug der Bahn von Bregenz nach Bezaus. Von da an war sie bis 1938 fester Bestandteil im Betrieb der BWB.

In der Nachkriegszeit wurde sie von den ÖBB zu mehreren anderen Schmalspurbahnen verlegt und repräsentiert somit durchaus auch ein „gesamt-österreichisches Objekt“. Ihre Laufbahn beendete die U25 im Jahr 1982 bei der Steyrtalbahn. Ihre Schwesterlok, die U24, verließ als letzte Lok dieser Baureihe die Bregenzerwaldbahn im Jahr 1950.

Die von den ÖBB ausgemusterte U25 wurde 1992 von der Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn (BWB) entdeckt und erworben. Nach ihrer Instandsetzung war sie von 1993 bis 2020 im Bregenzerwald wieder bei der BWB in Betrieb. Sie war ein sinnliches Erlebnis für tausende Besucherinnen und Besucher, war aber nicht nur ein Publikumsliebbling, sondern zugleich auch eine wichtige Zeitzeugin zur Eisenbahngeschichte im Allgemeinen und zur Erschließung des Bregenzerwaldes im Besonderen.

Der erfolgreiche Betrieb der Lokomotive hinterließ seine Spuren und so musste die U25 nach einigen Jahrzehnten im Jahr 2020 mit gebrochenen Stehbolzen in der Remise in Bezaus wieder abgestellt werden.

Die bei der Aufarbeitung entdeckten weiteren Schäden nahmen ein Ausmaß an, das es erforderlich machte, die Lokomotive beinahe gänzlich zu zerlegen und die zahlreichen Teile neu aufzuarbeiten.

Dabei waren die zentralen Fragen: Schaffen wir es, die Lokomotive weitgehend selbst wieder herzustellen? Und: Sind die Kosten leistbar, die wir fremdvergeben müssen?

Zudem mussten diese Arbeiten neben dem „normalen“ Jahresbetrieb durchgeführt werden, der zu den Fahrten auch Kulturveranstaltungen beinhaltet. Eine besondere Belastung waren auch die Corona-Lockdown-Jahre sowie intensive parallele Reparaturen, um zumindest die zweite Dampflok, die Uh102, einsatzfähig zu halten.



Zerlegung und Schadensaufnahme – November 2020



Kesselreparatur – Februar 2021



Reparatur Rahmen und Federung – März 2021

Aufarbeitung des Objekts

2020 – Schadenseintritt (gebrochene Stehbolzen zwischen Kessel und Feuerbüchse). Die Lok wird abgestellt. Im Zuge der Demontage werden noch weitere Abnutzungen und Gebrauchsschäden erkennbar. Die Lok wird bis auf den Rahmen zerlegt, der freistehende Kessel repariert. Alle Teile werden gewaschen und mit Rostschutz versehen.

2021 – Kessel wird repariert und hitzebeständig lackiert, Rahmen neu lackiert (beim Schleifen kommt ehemalige ÖBB-Lackierung zum Vorschein). Aschkasten repariert und mit neuer Klappe versehen, Ventilstock und Treibstangen in Meiningen überarbeitet, entsprechend dem Original wird ein erhöhter Kohlekasten wiederhergestellt. Reparatur der Kesselfederung, Kessel wird wieder auf Rahmen gesetzt (mehrstündige Millimeterarbeit) einschl. Rollprobe.

2022 – Erneuerter Ventilstock und Wasserstand eingebaut, neue Kupferrohrleitungen verlegt. (Die meiste Zeit fließt 2022 in die Instandhaltung der einsatzfähigen Lok Uh102.)

2023 – Aufarbeitung des Gestänges (Treibstangen mit Schwingen, Lagern und Bolzen), Wasserkästen (Rostschutz, Lackierung, Montage), Reparatur Feuerloch, neuer Führerstandsboden, Lackierung, Beschriftung.

2024 – Probeheizungen und Dichtheitsproben, Steuerung und Ventile einstellen, Elektrik und Lichtmaschine sanieren. Probefahrten und div. Korrekturen → **Inbetriebnahme**



März 2021 – Einbau Kessel



Dezember 2023 – Reparatur Treibstangen, Lager, Steuerung



Mai 2024 – Erstinbetriebnahme, Einstellung von Steuerung und Sicherheitsventilen.



Vereinsmitglieder (nicht vollständig) der Bregenzwaldbahn-Museumsbahn, die an der U25 gearbeitet haben, nach der erfolgreichen Wiederinbetriebnahme am 15. Juni 2024.

Kosten der Aufarbeitung: 94.163 €

Mit Arbeiten und Ersatzteilen von: Dampfloswerk Meiningen (Ventilstock, Kreuzkopf mit Gleitbahn), Fürst Solberg Hütte (Feuerrost, Bremsklötze), Werkstatt Zillertalbahn (Kontrolle Steuerung u. Sicherheitsventile), Jaggsttalbahn (U14 als Ersatzteilsponder) sowie MZA GmbH (Kesselschmied)

Finanzierung: Fahreinnahmen, Kreditnehmerfreundliches Rückzahlungsmodell mit der Bank.

⁶ Zu den Arbeiten siehe auch die 15-min. Dokumentation unter <https://youtu.be/FxIDcZLQQvO>

Arbeits- und Mitteleinsatz:

Verzeichnete Arbeitsstunden der Vereinsmitglieder: rd. **2.600 Std.**

Dies würde bei einem Stundensatz von 20 € einem Einsatz von 52.000 € entsprechen. Da die Arbeiten freiwillig und ehrenamtlich – oft auch „zwischen durch“ – erfolgten, ist der tatsächlich aufgebrauchte Arbeitsaufwand noch etwas höher anzusetzen. Wesentliche Arbeiten, einschl. Drehen und Fräsen, wurden in der Werkstätte der BWB gemacht. Der Projektverlauf ist in einem Kurzvideo auf YouTube dokumentiert⁶.

