

Aufbau eines Vorarlberg-Nostalgiezuges, einer klassischen Personen- bzw. Regionalzuggarnitur der 1970er- und 80er-Jahre



Das Foto zeigt die 1110.521 mit P 5688 bei der Ausfahrt aus Bregenz am 8. August 1976.
[Foto: Walter Schögl (+); Archiv Verein Pro Bahn Vorarlberg]

Bewerbung um den „Österreichischen Bahnkulturpreis 2024“

eingereicht beim
Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen,
Holohergasse 24, 1150 Wien

eingereicht vom
Verein Pro Bahn Vorarlberg,
Bahnhofstraße 48, 6911 Lochau

verfasst von DI Christian Kaizler und Mag. Markus Rabanser

1. Der Verein Pro Bahn Vorarlberg

Ursprünglich wurde unser Verein als Fahrgastvertretung für Benützer öffentlicher Verkehrsmittel eingerichtet. Im Jahr 2008 ergab sich die Möglichkeit, von der Montafonerbahn AG (MBS) zwei ihrer Triebwagen, den ET 10.103 und den ET 10.104 zu übernehmen. Beide Triebwagen waren durch den Kauf zeitgemäßer Fahrzeuge für den täglichen Betrieb auf der MBS nicht mehr nötig. Sie wurden deshalb abgestellt und es drohte sogar deren Verschrottung.

Unser Verein änderte daraufhin im Frühling 2007 seine Statuten dahingehend, dass auch der Betrieb und die Erhaltung musealer Eisenbahnfahrzeuge zu seinen Aufgaben gehören. Der Vereinsname änderte sich auch von „BÖV – Benützer öffentlicher Verkehrsmittel“ zum heute noch aktuellen „Pro Bahn Vorarlberg“.

Mit den Verantwortlichen der MBS konnte ein Überlassungsvertrag für beide Fahrzeuge abgeschlossen werden. Die Triebwagen blieben demgemäß bei der MBS immatrikuliert, für die Erhaltung und den Betrieb der Triebwagen war der Verein Pro Bahn Vorarlberg zuständig.

Eine erste Untersuchung brachte das Ergebnis, dass der ET 10.104 einen deutlich besseren Erhaltungszustand aufwies als der ET 10.103. Folglich kümmerte sich unser Verein um die Erhaltung dieses Fahrzeuges.

Am 17. September 2010 konnte mit dem revidierten ET 10.104 die erste Sonderfahrt unternommen werden. Ab dem Jahr 2012 wurden mehrmals im Jahr öffentliche Fahrten zu den unterschiedlichsten Zielen unternommen. Dabei waren auch Mehrtagesfahrten im Programm. Die 56 Sitzplätze des Triebwagens konnten dabei fast immer sehr gut gefüllt werden. So entstand während des Jahres 2018 die Idee, unser Verein möge sein Angebot ausweiten.

2. Die Schlierenwagen

Daraufhin erfolgten intensive Diskussionen über den Erwerb möglicher Fahrzeuge. Es kristallisierte sich immer mehr heraus, dass die bekannten ehemaligen „ÖBB-Schlierenwagen“ einen optimalen Kompromiss zwischen Altbaufahrzeugen und Wagen mit entsprechendem Reisekomfort bieten.

Bei den ÖBB waren diese Waggons bereits mehrere Jahre kassiert und verschrottet. Neben der Eisenbahn des Kosovo (Trainkos mit Sitz in Fushë Kosovë) hatte auch die ungarisch-österreichische Raaberbahn (Győr-Sopron-Ebenfurti-Vasút mit Sitz in Sopron) vormalige ÖBB-Wagen dieser Serie erworben. Alleine schon um allfällige zollrechtlichen Probleme hintanzuhalten, entschieden wir uns, den Kauf der Wagen mit der Raaberbahn anzustreben.

2.1. Historischer Rückblick „Schlierenwagen“

Anfang der 1960er-Jahre reifte bei der zuständigen Stelle der ÖBB der Entschluss, die weiterhin erforderliche Beschaffung für neue Inlandswagen von den bislang gepflegten Kleinst- und Kleinserien auf eine breitere Basis zu stellen. Die damals vertieften Kontakte zur Schweiz im Rahmen der EFTA haben die dortigen Entwicklungen im Waggonbau in den Fokus gerückt. So waren dort bereits ab 1937 rund 700 Waggons mit selbsttragenden Wagenkasten in Form der bekannten Leichtstahlwagen mit einer deutlichen Verringerung der Fahrzeugeigenmasse durch den Entfall des eigentlichen Rahmens mit guter Resonanz im Einsatz. Darauf fußte deren Weiterentwicklung, der „Einheitswagen I“, eine Gemeinschaftsentwicklung der Schweizerischen Industriegesellschaft SIG (Drehgestelle) und der Waggonfabrik SCHLIEREN. Die ersten Wagen dieser Bauform wurden 1956 fertig gestellt und in Betrieb genommen. Diese Grundkonstruktion zeichnet sich durch Endeinstiege mit geringerer Fußbodenhöhe als bislang üblich, zwei Großraumabteile und die in der Schweiz üblichen großen, beinahe vollständig zu öffnenden Senkfenster aus.

Seitens der ÖBB wurden im 1963 gefassten Entschluss zur Beschaffung dieser Type jedoch einige Parameter für die eigenen Konstruktionen adaptiert: Neun statt zehn Abteile im 2. Klasse-Wagen und sieben statt acht Abteile im 1. Klassewagen ergaben die bisher nicht erreichten Abteiltiefen von 1833 mm für die 2. und 2357 mm für die 1. Klasse.

Weiters wurden von Anfang an Leuchtstoffröhren für die Innenbeleuchtung und Gummiwülste an Stelle der Faltenbälge an den Übergängen eingebaut.

Im Lauf der von 1965 bis 1980 erfolgten Beschaffung wurden dem technischen Fortschritt entsprechend Änderungen an den Einstiegstüren wegen den mittlerweile eingeführten Hochbahnsteigen in Deutschland, andere Formen der Bestuhlung und der Gepäckablagen sowie der Heizung ausgeführt. Mit der beeindruckenden Anzahl von schließlich rund 800 gebauten Waggons der Typen Bp, Ap, ABp, BDp und BRp wurde eine seitdem nicht mehr erreichte Stückzahl von vielfältig verwendbaren und vom Publikum dankbar angenommenen Waggons beschafft.

Während die Beschaffung dieser Waggons gut dokumentiert ist, erscheint die Einsatzplanung der neu gelieferten Waggons etwas kurios: Auffallender Weise wurden gleich mit den ersten Lieferungen eine größere Stückzahl nach Vorarlberg für den Personenzugdienst zugewiesen. Im Gegensatz zu den damals modernsten Reisezugwagen stand nämlich bis in die 1980er Jahre deren Traktion, die durch die aus den 1930er-Jahren stammenden Altbau-Elektrolokomotiven der Reihe 1670 – mit viel Improvisationstalent durch das Fahr- und Werkstättenpersonal – bewältigt werden musste. Für Eilzüge kamen dann dieselben Waggons und die auch schon nicht mehr „taufrischen“ 1110 und 1110.5 zum Einsatz. Währenddessen wurden in den östlichen und südlichen Bundesländern mit den neuen 1042ern und den allgegenwärtigen alten zweiachsigen Spantenwagen die Personenzüge gebildet und bespannt.



Alt vor neu: 1670.28 mit Personenzug in Lauterach in den 1970er-Jahren. [Foto: Walter Schögl (+); Archiv Verein Pro Bahn Vorarlberg]

Durch die Kassierung der letzten Lokomotiven der Reihe 1670 im Jahr 1983 weiteten sich die Umlaufpläne für die Reihen 1110 und 1110.500 in Vorarlberg für den Regionalverkehr dann deutlich aus. Bei den eingesetzten Schlierenwaggons kamen ab diesem Zeitpunkt immer mehr neu lackierte Fahrzeuge (Jaffa-Lackierung) zum Einsatz.

2.2. Schlierenwagen für unseren Verein

Das Jubiläum „150 Jahre Eisenbahn in Vorarlberg“ im Jahr 2022 war für unseren Verein Anlass, eine authentische Personen- bzw. Regionalzuggarnitur der 1970er- und 1980er-Jahre zu formieren. Das selbstgesteckte Ziel war eine damals allgegenwärtige Garnitur mit zwei 2.Klasse- und ein 2.Klassewagen mit Gepäckabteil herzurichten und wieder für den Nostalgieverkehr in Betrieb zu nehmen, im Fachjargon also zwei Bp und ein BDp. Als Farbe wurde das klassische Tannengrün der ÖBB mit silbergrauem Dach gewählt.

Nach eingehenden Verhandlungen und zwei Besichtigungen konnte mit der GySEV der Ankauf abgewickelt werden. Zuvor wurde auch noch die Finanzierung dieses Projektes auf solide Beine gestellt. Mit dem bewährten Prinzip „aus vier mach drei“ wurden drei Bp und ein BDp erworben. Mit der Überstellung von Szentgotthárd via Graz nach Wolfurt am 7. und 8. November 2021 begann für alle Involvierten ein Abenteuer, das sich die wenigsten so vorgestellt haben dürften.



Die Überstellung der vereinseigenen Schlierenwagen von Szentgotthárd nach Wolfurt erfolgte mit Triebfahrzeugen der ÖBB. 1144.40 mit den vier Wagen in der GySEV-Lackierung bei einem Kreuzungshalt im Bahnhof Radstadt am 8. November 2020. (Foto: Markus Rabanser)

Während das Sandstrahlen der Wagenkästen in einem eigens dafür errichteten Zelt noch eine absehbare Übung darstellte, waren die mannigfachen Schad- und Fehlteile oft zahlreicher, als der definierte Ersatzteillieferer hergeben konnte. Nur durch den speditiven Einsatz lokaler Unternehmen konnten diese Teile dann neu angefertigt und somit guten Gewissens wieder eingebaut werden. Auch einige Fahrten zu anderen Haltern dieser Wagentype ermöglichte den Erwerb von Teilen, die nicht mehr in ausreichender Zahl vorrätig waren (Tische aus Nichtraucherabteilen, Gummiwülste, etc). Was auch zur Vergrößerung des Erfahrungsschatzes zu zählen ist, ist die Erkenntnis, dass zwei Hersteller mit demselben Zeichnungssatz nicht unbedingt austauschbare Bauteile geliefert haben...

Die Aufarbeitung hat auch bei allen drei Wagen das Abheben von den Drehgestellen, deren komplette Zerlegung, das Reprofilieren von 8 Radsätzen, die Aufarbeitung der Achslager, die zerstörungsfreie Prüfung von Achsscheiben und Achswellen, die komplette Bremsrevision, das Gangbarmachen aller Fenster, die Aufarbeitung aller NiFe-Batterien, die Komplettierung der elektrischen Einrichtungen, der Ausbau der in Ungarn getätigten Einbauten (Klimaanlage, FIS-Bildschirme samt Verkabelung), eine komplette Neulackierung, die Aufarbeitung aller Übergänge, die Vereinheitlichung der UIC-Kabelverbindungen umfasst. Schadhafte Teile am Wagenkasten mussten ebenfalls ersetzt werden.

Somit hat die gründliche Aufarbeitung etwas mehr Zeit beansprucht als ursprünglich angenommen worden ist. Dadurch ist zwar das zeitliche Ziel „2022“, also zum 150-Jahr-Jubiläum der Eisenbahn in Vorarlberg, nicht eingehalten worden, eine technisch einwandfreie Wagengarnitur duldet jedoch keine Unzulässigkeiten in der Revision.

Für diese „Grundrevision“ wurden rund 900 ehrenamtliche Manntage mit zirka 7.200 Stunden aufgebracht.



Die Drehgestelle wurden bei allen Wagen für deren Revision entfernt, 6. März 2021. (Foto: Markus Rabanser)



Am 12. Feber 2022 präsentierte sich der erste Wagen in grüner Lackierung. ET 10.104 erledigte den Verschub. (Foto: Markus Rabanser)



Am 19. März 2022 zeigte sich der nächste Wagen nach dem Sandstrahlen in der Grundierlackierung. Schadhafte Teile des Wagenkastens wurden ersetzt oder verkittet. (Foto: Markus Rabanser)



Auch die diversen Beschriftungen wurden mit viel Liebe zum Detail wieder angebracht. (Fotos: Markus Rabanser)



Die Aufarbeitung vieler Kleinteile, wie hier die Drehgestellöpfe und -federn benötigt viel Zeit und Mühe (Foto: Stefan Zorell)



Doch das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die ehemalige GySEV-Garnitur in historischem ÖBB-Tannengrün. (Foto: Markus Rabanser)

2.3. Schlieren-Speisewagen

In Zusammenhang mit der Beschaffung der dazu passenden 1110.505 gelang unserem Verein schließlich auch der Erwerb des ersten der zehn im Jahr 1975 bei den Jenbacher Werken gebauten „Inlandsreisezugwagen mit Einrichtung für ambulanten Zugbuffetdienst“ oder etwas profaner „Stamperlwagen“. Damit ist auch die Versorgung der Fahrgäste zukünftig in entsprechender Form sichergestellt. Die Sonderfahrten unseres Vereins bieten dadurch ein hohes Maß an Reisekultur. Farblich passt dieser Wagen vor vornherein zur bereits bestehenden Garnitur der ehemaligen GySEV-Wagen.



Im November 2023 konnte auch der „Stamperlwagen“ in Mistelbach Lokalbahnhof besichtigt werden. (Foto: Markus Rabanser)

2.4. Statistik

Fabriknummer	ÖBB-Nummer	GySEV-Nummer	PBV-Nummer	Anmerkung
JW 3.919.350/1975	BDpz 5081 82-35 434-2	BDpz 5043 82-03-001-4	BDpz 5081 82-35 440-9	
JW 3.941.433/1980	Bpz 5081 29-35 607-9	Bpz 5043 29-03 009-3	Bpz 5081 29-35 760-6	Ersatzteilspender, nicht in Betrieb
SGP 76279/1980	Bpz 5081 29-35 670-7	Bpz 5043 29-03 012-7	Bpz 5081 29-35 761-4	
SGP 76336/1980	Bpz 5081 29-35 727-5	Bpz 5043 29-03 014-3	Bpz 5081 29-35 762-2	
JW 3.917.266/1975	Bpz 5081 85-35300-2	-	WRz 5081 88-35 001-3	*)

*) Obwohl von vornherein mit einem Minibar-Stützpunkt ausgerüstet, wurden diese Wagen ursprünglich unter der Gattung Bpz in Betrieb genommen. Erst bei der Übernahme durch die ÖBB-Nostalgiebahn (Erlebnisbahn) kam es zur Änderung auf BRpz.

2.5. Verwendete Literatur

Rheintaler/Heless, Reisezugwagen österreichischer Eisenbahnen, Düsseldorf 2006.

Rabl/Stockklausner, Österreichische Personenzugwaggons, Wien 1982.

Wikipedia „Schlierenwagen“, abgerufen am 12. Mai 2024.

3. Unsere 1110.505

3.1. Die Reihe 1110 bzw. 1110.500 der ÖBB – kurzer historischer Abriss

Während der Zeit der Deutschen Reichsbahn war ein eigenständige Lokomotivbau in Österreich nicht mehr existent. So produzierte die Wiener Lokomotivfabrik auch Einheiten der Reichsbahn-Baureihe E 44. Das Projekt um den Bau einer zehnsachsigen Doppellokomotive als Baureihe E 100 wurde kriegsbedingt eingestellt. Es kam lediglich zur Lieferung einiger Versuchsmotoren für dieses Phantom. Auch der Bau einer geplanten E 46 wurde nicht weiter verfolgt.

Nach Kriegsende begannen bei den ÖBB wieder Planungen für weitere Elektrifizierungen. Bezüglich des Lokomotivbaues wurden die Schweizer Entwicklungen in den Fokus genommen. Vorerst wurde aber – auf Grund des Diktates der leeren Kassen – lediglich eine Weiterentwicklung der BBÖ-Reihe 1170.2 neu gebaut. Diese in der Folge als ÖBB-Reihe 1040 bezeichneten Maschinen stellten aber mit einer Höchstgeschwindigkeit von lediglich 90 km/h keine bedeutende Innovation dar. Auch die später gebaute Reihe 1041 fiel noch in dieselbe Kategorie.

Mit der Fertigstellung der Elektrifizierung der Westbahn zwischen Salzburg und Wien im Jahr 1952 wurde das Fehlen geeigneter Elektrolokomotiven wieder deutlich spürbar. In der Zwischenzeit hatten sich die realen Verhältnisse der Nachkriegszeit verbessert. Jetzt konnte wirklich an den Bau nach Schweizer Vorbild gedacht werden.



Bis auf den dritten Scheinwerfer und das Schlusslicht präsentierte sich die 1110.09 am 3. Februar 1977 in der Zugförderungsleitung Innsbruck noch annähernd im Originalzustand. [Foto: Walter Schögl (+); Archiv Verein Pro Bahn Vorarlberg]

Die Westbahnstrecke mit einer Länge von mehr als 700 Kilometern von Wien bis zum Schweizer Grenzbahnhof Buchs (SG) weist zwei geographisch unterschiedliche Abschnitte auf. Zwischen Wien und Salzburg bestehen längere gerade Abschnitte. Zwischen Salzburg und Buchs weisen mehrere Streckenabschnitte deutlichen Gebirgsbahncharakter auf.

Die 120 t schweren SBB-Lokomotiven der Serie Ae 6/6 standen beim Bau der ÖBB-Reihen 1010 und 1110 Pate. Für den teilweise noch leichten Oberbau der ÖBB mussten allerdings Gewichtseinsparungen erzielt werden.

Am 15. Mai 1955 wurde mit der 1010.01 die erste Lokomotive dieser Reihe abgenommen. Die Reihen 1010 und 1110 sind bis auf geänderte Übersetzungen identisch. Die 1010er erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h, waren somit für den Betrieb auf dem östlichen Abschnitt der Westbahn prädestiniert. Die Reihe 1110 war für eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h zugelassen, verfügte aber über eine höhere Zugkraft. Am 15. November 1956 wurde die 1110.01 für den Betrieb abgenommen. Bis zum Jahr 1958 wurden insgesamt 20 Einheiten der 1010 gebaut, der Bau der 30 Lokomotiven der Reihe 1110 dauerte bis 1961 an.

Ein Problem ergab sich bei diesen sechsachsigen Lokomotiven durch die Ausbildung und Anordnung des Drehzapfens. Die Herstellerfirmen entwickelten dazu zwei verschiedene Lösungsansätze, die auch beide realisiert wurden.

1. Anordnung eines tiefliegenden Drehzapfens unterhalb des mittleren Fahrmotors
2. Anordnung eines aufgelösten Wiegen- und Zugkraftübertragungssystems mit ideellem Drehzapfen

Letztere Ausführung kam gleich bei den Lokomotiven 1010.01 und 1010.02 und bei insgesamt 21 Maschinen der Reihe 1110 (ursprünglich 1110.11 bis 1110.30) zum Einsatz. Diese Lokomotiven weisen einen mit 17,6 t einen etwas niedrigeren Achsdruck auf als die anderen Maschinen mit 18,3 t.

Nachträglich wurden insgesamt zehn Lokomotiven der Reihe 1110 mit einer elektrischen, thyristorgesteuerten Widerstandsbremse nach demselben System wie bei den Lokomotiven 1042.531 ff ausgerüstet. Die Auswahl dieser Maschinen ergab sich aus der damaligen Zeitfolge ihrer Revisionsfähigkeit. Während dieser Umbauaktion wurden diese und die folgend umgebauten Maschinen – unter Beibehaltung ihrer ursprünglichen Ordnungsnummer – als Reihe 1110.500 bezeichnet. Optisch waren die Umbaulokomotiven durch die Bremswiderstände über den beiden Führerständen (vulgo „Hundshütten“) und die Einholmstromabnehmer deutlich zu erkennen.



1110.505 mit D 363 nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Bregenz am 2. Februar 1987. (Foto: Markus Rabanser)

3.2. Die 1110.505

Die 1110.505 wurde als 1110.05 am 30. Mai 1957 von der Maschinendirektion der ÖBB zum Betrieb abgenommen. Gebaut wurde die Lokomotive von den SGP-Werken, Werk Graz, unter der Fabriknummer 56250/1957. Der elektrische Teil wurde dabei von der Firma BBC geliefert. Die Lokomotive gehört zu jenen zehn Einheiten, die mit einer elektrischen Widerstandsbremse versehen wurden. Dieser Umbau war am 23. September 1975 beendet und es erfolgte gleichzeitig die Umbenennung in 1110.505.

In der Festschrift der ÖBB „100 Jahre Eisenbahn in Vorarlberg“ aus dem Jahr 1972 ist angemerkt, dass die 1110.05 im Jahr 1957 noch als erstes Nachkriegs-Triebfahrzeug bei der Zugförderungsleitung Bludenz stationiert wurde. Jedenfalls war die Lokomotive überwiegend bei den Dienststellen Bludenz und Innsbruck beheimatet. Damit gehörten

Einsätze auf der Arlbergbahn, der Vorarlbergbahn, der Brennerstrecke, der Mittenwald- und Außerfernbahn, der Strecke im Inntal und auf der Giselabahn via Zell am See nach Salzburg und sogar „Langläufer“ nach Wien zum gewöhnlichen Einsatzgebiet. Ab 1996 war die Maschine in Villach stationiert und wurde dort schließlich am 1. März 2003 kassiert.

Nach der Ausmusterung wurde die Lokomotive an die ÖBB Erlebnisbahn abgegeben. Die notwendige Komplettierung erfolgte in Bludenz, danach war die Maschine wieder in Innsbruck stationiert und kam dort – neben der 1020.44 – als zweite Nostalgielokomotive zum Einsatz. Am 11. September 2012 wurde die Lokomotive – als einzige ihrer Reihe – seitens des Bundesdenkmalamtes unter Denkmalschutz gestellt. Sie war zu diesem Zeitpunkt die letzte 1110.500er, die noch mit dem ursprünglichen Lokkasten versehen war.



1110.505 präsentierte sich – bereits unter der Ägide der ÖBB Erlebnisbahn – vor dem Rundschuppen in Innsbruck. (Foto: Alexander Haid)

Nach Auflösung des Geschäftsbereiches Erlebnisbahn bei den Österreichischen Bundesbahnen wurde die 1110.505 im Jahr 2015 an den Verein Neue Landesbahn in Mistelbach veräußert.

Im Frühjahr 2023 gab es die ersten Gespräche zwischen den Vertretern des Vereins Neue Landesbahn und jenen von Pro Bahn Vorarlberg. Über den Kaufpreis konnte bald Einigkeit erzielt werden. Neben der Lokomotive wurde auch der Schlieren-Speisewagen WRz 35 001 von der Neue Landesbahn GesmbH an unseren Verein veräußert.

Aus Kostengründen wurde entschieden, dass die Lokomotive und der Speisewagen mit eigener Kraft von Mistelbach nach Wolfurt überstellt werden. Dazu waren noch einige Adaptierungsarbeiten an der Lokomotive nötig, die von den Mitarbeitern unseres Vereins durchgeführt worden. Die Kollegen des Vereins neue Landesbahn stellten ihre Werkstätte und die Unterkunft freundlicherweise zur Verfügung.

Am 29. und 30. Dezember 2023 erfolgte schließlich die lange erwartete Überstellungsfahrt, die in zwei Etappen stattfand. Am 29. Dezember führte der Weg von Mistelbach nach Bischofshofen und am 30. Dezember dann weiter nach Wolfurt.

Ende April 2024 wurde die 1110.505 durch die § 40-Person für ein weiteres Jahr zum Verkehr als nostalgisches oder touristisches Eisenbahnfahrzeug zugelassen. Die nötigen Bescheide der SCHIG GesmbH sind mittlerweile ebenfalls ergangen.



Überstellzug Bischofshofen – Wolfurt am 30. Dezember 2023 bei Pfaffenschwendt. (Foto: Martin Kolenig)

3.3. Verwendete Literatur

Rotter/Petrovitsch, Triebfahrzeuge österreichischer Eisenbahnen, Band A.2, Düsseldorf 1999.

Günter Kettler, Die Reihen 1010 und 1110, Bahn im Bild Band 207, Wien 2001.

Alexander Binder, Abschied von den Reihen 1010 und 1110, SVA 2/2004, Wien 2004.

Wikipedia „ÖBB 1110“, abgerufen am 12. Mai 2024.

4. Zusammenfassung

Was mit einer guten Idee begann, konnte schließlich realisiert werden. Die ersten vereinsinternen Diskussionen über den Ankauf weiterer historischer Reisezugwagen kamen während des Jahres 2018 in Gange. Bereits ein Jahr später waren erste Kontakte mit den Verantwortlichen der GySEV geknüpft und nach zwei Besichtigungsterminen konnten die betreffenden Schlierenwagen ausgewählt werden. Die daraufhin ausbrechende Corona-Pandemie erleichterte unsere Bemühungen dabei nicht. Im November 2020 erfolgte schließlich die Überstellung der Wagen vom ungarischen Grenzbahnhof Szentgotthárd nach Wolfurt.

In den folgenden Jahren wurden drei Waggons gemäß dem Erscheinungsbild der ÖBB in den 1970er-Jahren (Farbgebung Tannengrün, silbergraues Dach) umlackiert. Mit der neuen Farbgebung waren die Arbeiten allerdings noch nicht erledigt, galt es doch, sämtliche Wagen einer umfassenden Revision zu unterziehen. Mit der Abnahme der Schlieren durch die § 40-Person im April 2024 konnten diese Arbeiten einem erfolgreichen Ende zugeführt werden.

Deutlich schwieriger gestaltete sich die Suche nach einer Lokomotive, die diese Wagen zukünftig traktionieren würde. Die Verwendung der in Vorarlberg befindlichen Altbau-Elektrolokomotiven war unserem Verein leider verwehrt. Glücklicherweise stand die 1110.505 im Jahr 2023 zum Verkauf an. Diese Lokomotive war mehrere Jahrzehnte ihres Plandienst-Daseins in Vorarlberg stationiert. Zusätzlich konnte noch ein weiterer Schlierenwagen, ein sogenannter „Stamperlwagen“, der durch die ÖBB-Erlebnisbahn zum Speisewagen umgebaut wurde, erworben werden.

Der Kauf der 1110.505 stellte eine deutliche finanzielle Herausforderung dar, war doch das Vereinsbudget durch den nur wenige Jahre zuvor erfolgten Kauf der Schlierenwagen noch nicht wieder aufgefüllt. Durch private Vorfinanzierung konnten wir diesem Kauf schließlich doch näher treten.

Somit verfügt unser Verein nun mit der 1110.505 und den Schlierwagen über eine authentische Zuggarnitur, die in Vorarlberg in den 1970er- und 1980er-Jahren noch völlig alltäglich war, heute aber zwischen Tauri, Talent- und Desiro-Triebwagen von einer vergangenen Epoche kündigt.



Am 8. April präsentierte sich die 1110.505 mit der gesamten Garnitur des Vorarlberg-Nostalgiezuges anlässlich der Abnahme durch die § 40-Person in Wolfurt. (Foto: Alexander Haid)

Unser Verein blickt mit großer Freude und angemessenem Stolz auf die vergangenen Jahre zurück, in denen diese – nicht nur ideell – wertvollen Anschaffungen getätigt und die umfangreichen Revisions- und Renovierungsarbeiten zu einem guten Ende gebracht werden konnten.

Mit gutem Gewissen bewerben wir uns deshalb um den Bahnkulturpreis 2024, der seitens des Verbandes Österreichischer Museums- und Tourismusbahnen vergeben wird.

Verein Pro Bahn Vorarlberg,
Obmann Mag. Markus Rabanser,
Bahnhofstraße 48, 6911 Lochau



Teilweise verlangten wir unseren Mitarbeitern während den Renovierungsarbeiten alles ab... (Foto: Markus Rabanser)