



Das Foto zeigt die Überstellungsfahrt der beiden MBS-Triebwagen ET 10.104 und ET 10.103. Beim Bild handelt es sich um einen Nachschuss, der zwischen St. Anton im Montafon und Lorüns entstand. (Foto: Markus Rabanser)



Erster Auftritt des Vereins Pro Bahn Vorarlberg in der Öffentlichkeit war ein Tag der offenen Tür der ÖBB im Bahnhof Lochau-Hörbranz. Neben dem vereinseigenen Trieb- und Postwagen war auch die 1216 018 und der damals neue 4024 001 ausgestellt. Der 4024 001 wurde im Rahmen dieses Festes auf den Namen „Leiblachtal“ getauft. Die Dampflokomotive 77.250 pendelte mehrmals zwischen Lochau-Hörbranz und Bregenz.

(Foto: Walter Schögl, Archiv Pro Bahn Vorarlberg)

Nach der Überstellung des Fahrzeuges zur Anschlussbahn von Rhomberg-Bahntechnik in Dornbirn im Jänner 2009 wurde sofort mit den umfangreichen Renovierungsarbeiten begonnen.



Die Halle der Firma Rhomberg-Bahntechnik sollte für die nächsten Monate die Heimat für den ET 10.104 werden. Das Bild zeigt den Triebwagen dort am 3. Oktober 2009. (Foto: Robert Köfler)

Dabei wurden die Hauptkomponenten Transformator und Stromabnehmer einer Revision unterzogen, ebenso erfolgte eine Überprüfung und Aufarbeitung der Bremsanlage und der Druckluftbehälter.

Dankenswerterweise wurde der Transformator des Typs EHOP 680/20 SPEZ bei den VKW (Vorarlberger Kraftwerke AG) in Bregenz überarbeitet. Im Juni 2009 erfolgte der Einbau dieses Trafos.

Nachdem der Turbowechselrichter des ET 10.104 mittlerweile veraltet war, wurde im Jahr 2011 entschieden, dass alle Leuchtstofflampen auf einzelne elektronische Vorschaltgeräte umgebaut werden. Seit diesem Umbau ist die Notbeleuchtung daueraktiv und das WC immer mit Strom für die Beleuchtung versorgt. Durch den seither geringeren Energiebedarf wird die Fahrzeugbatterie weniger beansprucht.

Für die grundsätzliche Wiederezulassung auf dem Netz der ÖBB kam es zum Einbau einer PZB 90 der Bauart SEL I60/PZB 90 mit ER 24-Rechner. Diese Einrichtung

besitzt einen elektronischen Fahrdatenspeicher, der Zwangsbremungen, die Bedienung der PZB 90 sowie die Fahrgeschwindigkeit aufzeichnet.

Bei einer weiteren Fahrt nach Ötztal am 23. Juli 2011



Einbau des neu aufgearbeiteten Transformators in der Halle in Dornbirn. (Foto: Robert Köfler)

traten massive Probleme auf. Bei den Fahrmotoren 1 und 2 traten Wicklungs-Erdschlüsse auf. Die Fahrt konnte überhaupt nur durch Unterstützung der ÖGEG, die zufällig am selben Tag einen Sonderzug führte, beendet werden. Die schadhafte Fahrmotoren stellten den Verein vor große finanzielle Probleme. Deshalb konnte erst im Juli 2012, ein Jahr nach dem unglücklichen Vorfall, mit der Reparatur begonnen werden. Die Fahrmotoren wurden dabei bei den Vorarlberger Illwerken im Werk Rodund instandgesetzt, dabei wurden auch die Achsen einer Revision unterzogen. Der Einbau dieser Komponenten erfolgte dann in der MBS-Werkstätte in Schruns. Die Arbeiten konnten im August 2012 beendet werden.

Zum Jubiläum „175 Jahre Eisenbahnen in Österreich“ im Jahr 2012 fanden an mehreren Bahnhöfen sogenannte Railroad-Shows statt. Am 1. September 2012 konnte der ET 10.104 anlässlich einer derartigen Veranstaltung in Bregenz ausgestellt werden. Am



Mit dem Anbringen des Zierspitzes nach der ersten Mehrtagesfahrt war die Neulackierung wirklich erledigt.
(Foto: Peter Schlacher)



Die neue Zugfunkanlage, die seit ihrem Einbau gute Dienste leistet.
(Foto: Robert Köfler)



Die beiden Bilder zeigten wieder einen Vergleich; diesmal die Fahrpulte vor und nach der Neulackierung.

(Fotos: Robert Köfler)

Im Frühjahr 2016 konnten auch die Sitzbezüge neu tapeziert werden. Im Juni 2016 erfolgte mit Unterstützung des ÖBB-TS-Werkes in Linz und der Lehrwerkstätte Feldkirch der Einbau eines neuen Zugfunks der Gattung Center CGR3000/Kapsch SE90. Damit konnte auf das bisher verwendete GSM-Mobiltelefon verzichtet werden.

Im Juli 2018 wurden die Fahrpulte und Rückwände der Führerstände neu lackiert.

Im Jahr 2022 zog sich die Montafonerbahn AG, die bislang als unser EVU (Eisenbahn-Verkehrsunternehmen) fungierte, völlig aus dem Museumsgeschäft zurück. Es galt daher für uns, ein neues EVU zu finden um weiterhin unsere Sonderfahrten anbieten zu können. Bereits recht schnell kristallisierte sich heraus, dass wir mit den Wiener Lokalbahnen einig werden können. So konnten wir erfolgreich ein kompetentes und unserem Anliegen zugeneigtes EVU finden.

Allerdings wollte die Montafonerbahn AG auch die Fahrzeuge nicht mehr in ihrem Unternehmen immatrikuliert wissen und stellte uns vor die Wahl, den ET 10.103 (immer noch Ersatzteilstender) und ET 10.104 (betriebsfähig und in tadellosem Zustand) entweder zu kaufen oder an die MBS zurückzugeben

und zu mieten. Glücklicherweise sahen wir uns finanziell in der Lage, den ersten Lösungsansatz realisieren zu können. Durch den Kauf der Fahrzeuge verpflichtete sich unser Verein, die Beschriftung „MBS“ beziehungsweise „Montafonerbahn“ an den Fahrzeugen zu ent-



Im Juli 2023 erfolgte eine umfassende Bremsrevision, dazu musste der Wagenkasten in die Höhe.

(Foto: Robert Köfler)



Die MÁV-Lokomotive 480 016 war am 18. September 2014 mit Sz 9926 bei der Einfahrt in den Bahnhof Kapuvár im Einsatz.
(Foto: Markus Rabanser)



Am 14. September 2014 war 418 311 der Ungarischen Staatsbahnen (MÁV) mit Sz 9224 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Pápa anzutreffen.
(Foto: Markus Rabanser)

Fabriknummer	ÖBB-Nummer	GySEV-Nummer	PBV-Nummer	Anmerkung
JW 3.919.350/1975	BDpz 50 81 82-35 434-2	BDpz 50 43 82-03-001-4	BDpz 50 81 82-35 440-9	
JW 3.941.433/1980	Bpz 50 81 29-35 607-9	Bpz 50 43 29-03 009-3	Bpz 50 81 29-35 760-6	Ersatzteilsponder, nicht in Betrieb
SGP 76279/1980	Bpz 50 81 29-35 670-7	Bpz 50 43 29-03 012-7	Bpz 50 81 29-35 761-4	
SGP 76336/1980	Bpz 50 81 29-35 727-5	Bpz 50 43 29-03 014-3	Bpz 50 81 29-35 762-2	
JW 3.917.266/1975	Bpz 50 81 85-35 300-2	-	WRz 50 81 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 die Gattung BRpz.

Technische Daten:

Baujahre	1975 (WRz und BDpz), 1980 Bpz
Länge über Puffer	23.700 mm
Drehzapfenabstand	17.600 mm
Höhe über SOK	3.700 mm
Eigengewicht	32 t (Bpz), 30 t (WRz), 33 t (BDpz)
V/max	140 km/h

150 Jahre Eisenbahn in Vorarlberg

Verkehrstechnisch war Vorarlberg vom Rest der österreichisch-ungarischen Monarchie ursprünglich nur über die drei Gebirgspässe Arlberg, Hochtannberg oder die Silvretta zu erreichen. Besonders im Winter waren diese Wege unterbrochen, beschwerlich war deren Passage zu jeder Jahreszeit.

Im Jahr 1861 erhielt Vorarlberg, das bis dahin von Innsbruck aus regiert wurde, den Status eines eigenen Kronlandes und es gab somit auch einen eigenen Landtag. Die k.k. Statthalterei in Innsbruck blieb aber weiterhin für die Verwaltung des Kronlandes zuständig. Erst nach dem Zusammenbruch der k.u.k. Monarchie löste sich Vorarlberg vollständig von Tirol. Durch den eigenen Vorarlberger Landtag kam es zur Forcierung der Diskussionen um das Projekt einer Bahnlinie in Vorarlberg.

Bereits am 12. Oktober 1853 eröffnete das Königreich Bayern die bayrische König Ludwig Süd-Nordbahn im Abschnitt von Oberstaufen nach Lindau Hbf. Im benachbarten Schweizer Rheintal ging am 1. Juli 1858 die von den Vereinigten Schweizerbahnen betriebene Strecke Rheineck – Chur in Betrieb. Somit waren in unmittelbarer Nähe zu Vorarlberg zwei wichtige Eisenbahnstrecken entstanden.

Ein Vorstoß zum Bau einer Bahnlinie von Innsbruck nach Bregenz, der im Dezember 1867 im Reichsrat der Monarchie behandelt wurde, kam wegen der zu erwartenden Schwierigkeiten der Trassenfindung und der Bauausführung über den Arlbergpass nicht zustande. Die Idee einer Bahn in Vorarlberg von Bludenz nach Lindau, mit Abzweigungen von Feldkirch nach Buchs sowie von Lauterach nach St. Margrethen wurde jedoch weiterverfolgt und am 17. August 1869 die Konzession dazu vergeben.

Der Bau der Vorarlbergbahn war nun gesichert und es folgten die üblichen Verhandlungen über Streckenverlauf, Situierung der Bahnstationen und ähnlicher Fragen. Größtes Bauwerk im Rahmen dieser Bahn war der Schattenburgtunnel in Feldkirch, weitere nennenswerte Bauobjekte waren die Brücke über die Bregenzerache zwischen Bregenz und Lauterach sowie die beiden Rheinbrücken in die Schweiz.

Mit Bayern, dem Fürstentum Liechtenstein und der Schweiz mussten Staatsverträge wegen der über das jeweilige ausländische Gebiet führenden Strecken ratifiziert werden. Die Strecke Feldkirch – Buchs führt von Österreich in die Schweiz, tangiert aber zwischen Schaanwald und Schaan das Staatsgebiet des Fürsten-



Am 28. April 2019 ergab sich eine einmalige Traktionsform auf der StH-Strecke zwischen Lambach und Vorchdorf-Eggenberg. StH E 24 010 (Baujahr 1910) beförderte den ET 10.104 wieder zurück nach Lambach. Das Foto wurde zwischen Feldham und Kößlwang aufgenommen.

(Foto: Markus Rabanser)

- 28. September 2019 Fahrt nach Jenbach und Besichtigung des Schlosses Tratzberg
- 23. November 2019 Fahrt zu den Christkindlmärkten Innsbruck
- 15. Dezember 2019 Fahrt zum Weihnachts-Erlebnisweg nach St. Anton am Arlberg

Auf Grund der Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen konnten im Jahr 2020 keine öffentlichen Fahrten angeboten werden. Auch im Jahr 2021 konnte nur ein Rumpfangebot realisiert werden. Durch die umfangreichen Aktivitäten im Jahr 2022 zum Eisenbahnjubiläum in Vorarlberg wurde auf eine Mehrtagesfahrt verzichtet.

- 7. August 2021 Fahrt nach Ötztal zum Wildwasser-Raften
- 3. April 2022 und
- 10. April 2022 Fahrt nach Hall in Tirol zur „Ritterkuchl“
- 26. November 2022 Fahrt zu den Christkindlmärkten Innsbruck
- 11. Dezember 2022 Fahrt zum Weihnachts-Erlebnisweg nach St. Anton am Arlberg
- 22. April 2023 und
- 6. Mai 2023 Fahrt nach Steinach in Tirol zum Info-Center des Brennerbasistunnels
- 9.–11. Juni 2023 Fahrt nach Passau zum Jubiläum „45 Jahre Passauer Eisenbahnfreunde“



Das Foto zeigt den ET 10.104 im Ausstellungsgelände in Passau am 10. Juni 2023. (Foto: Markus Rabanser)

- 2. Dezember 2023 Fahrt zu den Christkindlmärkten Innsbruck
- 17. Dezember 2023 Fahrt zum Weihnachts-Erlebnisweg nach St. Anton am Arlberg
- 16. März 2024 Fahrt zum „Frühlingserwachen im Stubaital“ mit den Tiroler Museumsbahnen



Auch das Informationszentrum über den Brennerbasistunnel in Steinach in Tirol war bereits mehrfach Ziel unserer Exkursionen. Am 24. November 2024 konnte bei einer derartigen Fahrt ET 10.104 bei der Ausfahrt aus dem lediglich 48 Meter langen Unterbergtunnel zwischen Unterberg-Stefansbrücke und Patsch festgehalten werden.
(Foto: Christian Dittmer)