



Nostalgiebahnen in Kärnten

An den
Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen
 Kennwort: Bahnkultur-Preis
 Poschgasse 6
 1140 Wien

Nostalgiebahnen in Kärnten
Museum für Technik und Verkehr

Leharstraße 76
 9020 Klagenfurt am Wörthersee
 Österreich

+43 664 53 01 933
office@nostalgiebahn.at
www.nostalgiebahn.at
facebook.com/nostalgiebahn

Klagenfurt, am 15. Februar 2016

Aufarbeitung Elektrotriebwagen 4042.01

Teilnahme am österreichischen Bahnkultur-Preis 2016 des ÖMT

Geschichtliches zum Fahrzeug:

1934 bestellten die Österreichischen Bundesbahnen zwei vierachsige Elektroschnelltriebwagen für den gehobenen Städtesschnellverkehr. Zwei Jahre später, 1936, wurden der ET 11.01 und ET 11.02 ausgeliefert und in Salzburg in Dienst gestellt. Nach planmäßigen Umläufen auf der Tauernbahn gelangten beide Triebwagen auch auf der Westbahn zwischen Salzburg und Wien zum Einsatz. Der ET 11.02 war, bedingt durch einen Bombentreffer während des zweiten Weltkrieges für fünf Jahre nicht einsatzbereit und wurde 1950 durch die HW Linz in Stand gesetzt.

1956 wurden mit beiden Triebwagen erstmals Testfahrten für das dynamische Verhalten der Stromabnehmer bei höheren Geschwindigkeiten durchgeführt. Diese weltweit erstmaligen Versuchsfahrten erregten großes Aufsehen und waren für die Konstruktion und Auslegung von Stromabnehmern für Geschwindigkeiten über 150 km/h von großer Bedeutung.

Ab 1957 erfolgte ein grundlegendes Modernisierungsprogramm durch die ÖBB. Beide Triebwagen erhielten geänderte Führerstände und neue Fahrgasträume, ebenfalls wurde je ein Triebwagen mit einem Steuerwagen der Reihe 6042 gekuppelt. Auch das Einsatzgebiet änderte sich: von Villach ausgehend erfolgte die Verwendung im Kärntner Regionalverkehr. Bis 1966 befuhren beide Triebwagen samt Steuerwagen fast sämtliche elektrifizierten Strecken im Kärntner Raum. Beliebte Umläufe waren die „Seenrunde“, von Villach ausgehend über die Wörthersee- Strecke nach Klagenfurt und weiter nach St. Veit an der Glan, von dort über die Ossiacher See- Strecke und Feldkirchen zurück nach Villach.

1966 erfolgte der Verkauf an die Steiermärkischen Landesbahnen (StLB). Diese bauten die Triebwagen in ihrer Werkstätte in Weiz für den Einsatz auf der hauseigenen Strecke Peggau - Übelbach um. Die Adaptierung dauerte fast zwei Jahre, zwischen 1968 und 1994 waren beide Fahrzeuge auf der o.g. Strecke nördlich von Graz im Einsatz.

Die „Nostalgiebahnen in Kärnten“ (NBiK) erwarben 1996 beide für Kärnten historisch bedeutsamen Triebwagen und überführten diese in das Heizhaus St. Veit an der Glan, welches zum damaligen Zeitpunkt bereits vom Verein gepachtet war. 2008 konnte das Heizhaus samt Betriebsanlagen gekauft werden - eine dauerhafte wettergeschützte Unterstellung ist somit auch für die Zukunft gesichert. Ein Jahr später erwarb der Verein den letzten erhaltenen Steuerwagen der Reihe 6042. Damit sind alle noch erhaltenen Fahrzeuge der Reihen 4042 / 6042 im Besitz des Vereines, wobei mittelfristig eine Aufarbeitung aller Fahrzeuge angedacht ist.

Die Aufarbeitung des 4042.01:

Zwei Jahre nach der Ankunft beider Triebwagen wurde mit der Aufarbeitung des Innenraums begonnen. Immer wieder passiert es in der Nostalgie- Eisenbahn- Szene allerdings, dass angefangene Projekte auf unbestimmte Zeit in einen „Dornröschenschlaf“ verfallen. Ein solches Schicksal erlitt auch der 4042.01.

Es dauerte bis zum Jahr 2010, als sich ein, zum damaligen Zeitpunkt gerade erst 16 jähriges Vereinsmitglied entschied, dieses Projekt (gemeinsam mit gelegentlich helfenden Vereinsmitgliedern) weiterzuführen. Dabei wurde mit teils akribischer Detailarbeit der Innenraum in den Zustand der 50er und 60er Jahre zurückversetzt. Besonders hervorzuheben sind der originalgetreue Einsatz von ausschließlich Schlitz Schrauben und die Verwendung von ca. 80% der originalen Sitzbezüge, welche lediglich gereinigt werden mussten. Auf Details wie Sitzplatznummerierungen, historische Werbungen und Hinweisschilder aus Metall samt Rekonstruktion der originalen Schriftart durften auch nicht fehlen. Des Weiteren wurden sämtliche Holzteile (Fensterrahmen, Sitzverkleidungen, Armlehnen, ...) komplett abgeschliffen und farblos lackiert. Auch ein neuer Linoleumboden mit der originalen Farbgebung aus den 50er Jahren wurde verlegt.

Für die äußerliche Aufarbeitung wurde ein enger Zeitraum aufgrund der angebauten elektrischen Komponenten wie Stromabnehmer und Hauptschalter gewählt: 1965 - 1966. Zu diesem Zeitpunkt besaß der Triebwagen die Stromabnehmer mit Wanisch Wippe (Doppelschleifstück) und den BBC Druckgas-Hauptschalter. Die Lackierung erfolgte nach Analyse der Originalfarbtöne, welche durch Abschleifen der Lackierung der Steiermärkischen Landesbahnen wieder zum Vorschein kamen. Selbstverständlich wurde dabei auch auf die Dicke der Zierlinien geachtet. Besonders hervorzuheben sind die Anschriften am Fahrzeug: Sämtliche Beschriftungen wurden mit eigens angefertigten und von Hand ausgeschnittenen Schablonen aufgebracht, wobei hier die originale Schriftart aus der damaligen Zeit zur Anwendung kam. Anhand von Fotos aus dem Aufarbeitungszeitraum konnte die genaue Position und der Wortlaut diverser Anschriften ermittelt werden. Weiters wurden für die Ausgestaltung der Fronten zwei ÖBB Flügelräder nachgegossen, das Original des Triebwagens 4042.02 befindet sich in der Sammlung des Vereins.

Ab 2013 erfolgte die technische Aufarbeitung des Triebwagens. Der anfangs erwähnte 16 jährige Mitarbeiter kratzte mittlerweile an der 19er Marke, das Projektteam hatte sich auf Grund seines Engagements auch leicht vergrößert. Nun wurden die Führerstände, der Apparateraum, der Hochspannungsraum größtenteils zerlegt, gründlich gereinigt und ebenfalls in den Zustand der 60er Jahre zurückversetzt. Da für diesen Zeitraum keine Innenaufnahmen aufgetrieben werden konnten musste man sich an Fahrzeugen aus der damaligen Zeit orientieren. Es erfolgten Tests der 24V Bordspannungsanlage, auch die Komponenten wie Fahrstufen- und Hilfsbetriebsbeschütze, Steuermotor, Kompressor, Lüfter usw. wurden aufgearbeitet. Der Hochspannungstrafo wurde von fachkundigen Mitarbeitern der KELAG untersucht, das Trafoöl einer Wiederaufbereitung unterzogen. Der bei den StLB demontierte Stromabnehmer wurde angebaut, die Leitungen dafür rekonstruiert. Bei sämtlichen Arbeiten wurde besonders Wert auf die Dokumentation gelegt, die in Zeiten der digitalen Fotografie kein Problem darstellt. Auch Messprotokolle (z.B. von den Motorkohlen) wurden angefertigt.

2014 konnte nach eingehender Untersuchung eines Sachverständigen (Person nach §40 Eisenbahngesetz) eine erste Probefahrt unternommen werden. Somit stand der Triebwagen nach 18 Jahren Stillstand erstmals wieder unter Strom! Die Probefahrt verlief ohne Anstände, allerdings gab es noch eine Reihe ausstehender Arbeiten.

Somit begannen ab 2015 die Arbeiten im Bereich des Fahrwerkes. Dazu wurden vom 4042.02 die originalen Drehgestelle ausgebunden, zerlegt und aufgearbeitet, um diese anschließend für den 4042.01 verwenden zu können. Ausschlaggebend für diese Arbeiten war der äußerst gute Zustand der Drehgestelle des 4042.02. Während dieser Arbeiten konnten auch am sonst nur schwer zugänglichen Wagenboden umfangreiche Reinigungsarbeiten und Vorbereitungsarbeiten durchgeführt werden. So bauten Mitglieder der NBiK zum Beispiel Elektroinstallationsrohre an, um später leichter Kabel für die Indusi- Anlage oder den Zugfunk verlegen zu können.

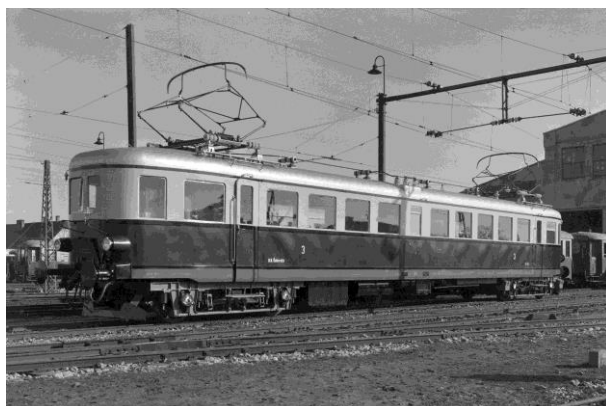
2016 erfolgte letztlich die Endphase der Aufarbeitung. Eine komplette Indusi Anlage wurde in Eigenregie aufgebaut, sämtliche Druckluftbehälter und die Zug- und Stoßvorrichtung überprüft sowie einige Verbesserungen am Fahrzeug vorgenommen. Dies geschah allerdings so schonend wie möglich - damit neuzeitliche und betrieblich notwendige Installationen optisch gut zum Fahrzeug passen.

Sämtliche Arbeiten, welche insgesamt einer Teilausbesserung gleich kommen, wurden gemäß dem Regelwerk der ÖBB Instandhaltung, der DV M60 Teil E, mit Abstimmung einer §40 Person durchgeführt. Damit sind die NBiK der erste Verein in Österreich, der ein Elektrofahrzeug mit diesem hohen Arbeitsaufwand aufgearbeitet hat! Voraussichtlich im März erfolgt die Einreichung der Unterlagen bei der ÖBB Zulassungsstelle für die Zulassung des Fahrzeuges am Steckennetz der ÖBB INFRA.

Bilddokumentation

Aussehen des Triebwagens im Laufe der Zeit:

Anmerkung: Vergleichen Sie bitte die beiden Bilder der rechten Spalte!



Auslieferungszustand 1936



Letztzustand ÖBB, 1966



Einsatz bei den Steierm. Landesbahnen, 1986



Erscheinungsbild bei den NBiK, 2014

Arbeiten am Triebwagen:



Innenraum, während und nach der Aufarbeitung



Führerstand, vor und nach der Aufarbeitung



Apparateraum, restauriert

Aufgearbeitete Stromabnehmer



Laufdrehgestell ohne Achsen, grundiert

Laufdrehgestell vor Achseinbau



Neu hergestellter Batteriekasten

Bedienelemente für SIFA und Industri



Details am Fahrzeug



Historische Werbung im Innenraum des Fahrzeuges



Während der Aufarbeitung



Anlässlich der Probefahrt am 11.10.2014



Im Zuge des Tausches der Drehgestelle mussten beide Triebwagen aufgehoben werden.