

Aufarbeitung der Diesellokomotive 2067.100

Inhaltsverzeichnis

1. Geschichte des Fahrzeuges.....	2
2. Ankauf und Überstellung	3
3. Technische Inbetriebnahme	5
4. Optische Aufarbeitung.....	8
5. Der zweite Frühling beim Verein Neue Landesbahn	10



1. Geschichte des Fahrzeuges

2067.100 wurde im Jahr 1975 von Simmering-Graz-Pauker in Wien Simmering unter der Typenbezeichnung LDH 600 mit der Fabriknummer 18514 gefertigt, per 10. Dezember 1975 durch die Österreichische Bundesbahn abgenommen und zugleich in der Zugförderungsleitung Wien Ost in Dienst gestellt.

Fortan versah das Triebfahrzeug auf den verschiedensten Zugförderungsleitungen bzw. Zugförderungsstellen - darunter Wien Ost, Graz, Wiener Neustadt ihren Dienst und kam so auf rund 950.000km Laufleistung. Die letzten Jahre verbrachte das Fahrzeug als Verschubreserve im TS Werk Jedlersdorf und zuletzt im TS Werk St. Pölten.



Bild 1: 2067 100-4 am 17.07.2015 im Stützpunkt St. Pölten. (Foto: Michael Minibauer)

Aufgrund einiger, kurz hintereinander aufgetretener Schäden wurde 2067.100 schlussendlich per 24. März 2016 seitens der ÖBB abgestellt und mit dem Hilfszug nach Knittelfeld überstellt, wonach sie ungeschützt im Freien ihrem weiteren Schicksal harhte.

2. Ankauf und Überstellung

Bereits im Jahr 2018 wurden Mitglieder des Verein Neue Landesbahn im Zuge einer Besichtigung des TS Werk Knittelfeld erstmals auf die Verschublok aufmerksam. Nach ersten Recherchen über die bewegte Geschichte der Lokomotive konnte eine enge Verbindung zur ihrer heutigen Heimat, der Landesbahn Korneuburg – Hohenau dokumentiert werden, so wurde 2067.100 in den ersten Monaten ihrer Indienststellung bereits ebendort eingesetzt.



Bild 2: 2067 100-4 am 27.06.1976 mit P 7212 bei Ernstbrunn. (Foto: Werner Holcik)

Zeitnah wurden Gespräche mit der ÖBB zum Ankauf der Lokomotive geführt, welche sich jedoch leider zu einer insgesamt dreijährigen Farce entwickelt hatten, welche nicht zuletzt zu einer mehrfachen Aufrollung der Verkaufs- und Bieterverfahren geführt hatten. Dem unermüdlichen Einsatz der Vereinsmitglieder Robert Neureiter und Stefan Rottensteiner zu Dank gelang am 03. Mai 2021 die Unterzeichnung des Kaufvertrages.

Nach Vollzug des Halterwechsels und sämtlicher eisenbahnrechtlicher Vorbereitungen (Untersuchung durch §40-Sachverständiger, Lauffähigkeitsbescheinigung, Antrag außergewöhnliche Sendung, uvm.), sowie Herstellung der technischen Gegebenheiten zum Schleppen der Lokomotive wurde 2067.100 am 07. Juli 2021 gezogen von Elektrolok 1110.505 von Knittelfeld aus in ihre neue Heimat Mistelbach Lokalbahnhof überstellt, wo sie in den Morgenstunden des 08. Juli 2021 ankam.



Bild 3: Vorbereitungen zur Überstellung in Knittelfeld am 07. Juli 2021. (Foto: Ing. Stefan Rottensteiner)



Bild 4: Vorbereitungen zur Überstellung in Knittelfeld am 07. Juli 2021. (Foto: Ing. Stefan Rottensteiner)

3. Technische Inbetriebnahme

Sofort nach Ankunft von 2067.100 begannen die Mitglieder des Verein Neue Landesbahn mit der Begutachtung, Planung und Umsetzung der technisch notwendigen Schritte um die Lok bestmöglich aus dem zu diesem Zeitpunkt fünf Jahre andauernden Dornröschenschlaf zu wecken. Begonnen mit einer Grundreinigung der maschinellen Anlage, welche zu diesem Zeitpunkt einem Schlachtfeld gleichsah, konnte die wichtige Basis für die anstehende, technische Aufarbeitung gelegt werden.



Bild 5: Zustand im Maschinenraum vor Beginn der Arbeiten. (Foto: Ing. Stefan Rottensteiner)

Das Fahrzeug wurde mit einem Satz neuer Batterien ausgestattet, die elektrische Anlage durchgemessen und Kontakte gereinigt, der Wechsel von Ölen und der dazugehörigen Filter betrieben, einige Undichtheiten im bestehenden Kühlersystem provisorisch gerichtet und die Kühlwasservorwärmanrichtung (Bauart Webasto) komplett getauscht. Nach mehreren Tagen der Arbeit wagte man zugleich am 12. Juli 2021 – also bereits wenige Tage nach Ankunft der Lok – infolge vieler Stunden der Inspektions- und Reparaturarbeit einen ersten Startversuch, welcher mit Erfolg bestanden wurde.



Bild 6: Vorarbeiten zum ersten Startversuch, 12. Juli 2021. (Foto: Ing. Stefan Rottensteiner)

Auf Basis dieser ersten Erkenntnisse zum Zustand von 2067.100 wurde der richtungsweisende Entschluss gefasst anstelle einer kurzfristigen Instandsetzung (welche zu einer schnellen Verfügbarkeit der Lok geführt hätte) die finanziellen Mittel, zeitlichen Ressourcen der Vereinsmitglieder deren Fürsorge und viel Geduld aller Beteiligten zur Verfügung zu stellen und 2067.100 als zukünftiges Nostalgiefahrzeug eine nachhaltige Komplettaufarbeitung zukommen zu lassen.

Von Juli 2021 bis September 2022 wurde so der Motor SGP S12na einem Motorservice unterzogen, die beiden Einspritzpumpen auf einem externen Prüfstand einer Funktionsprüfung unterzogen und neu eingedichtet, sämtliche flexible Öl- und Kühlwasserleitungen/schläuche getauscht, vier Stück originale Hülsenpuffer mit optisch stimmigen, runden Pufferteller einer Aufarbeitung zugeführt, sämtliche Druckluftschläuche und die dazugehörigen Absperrhähne getauscht.

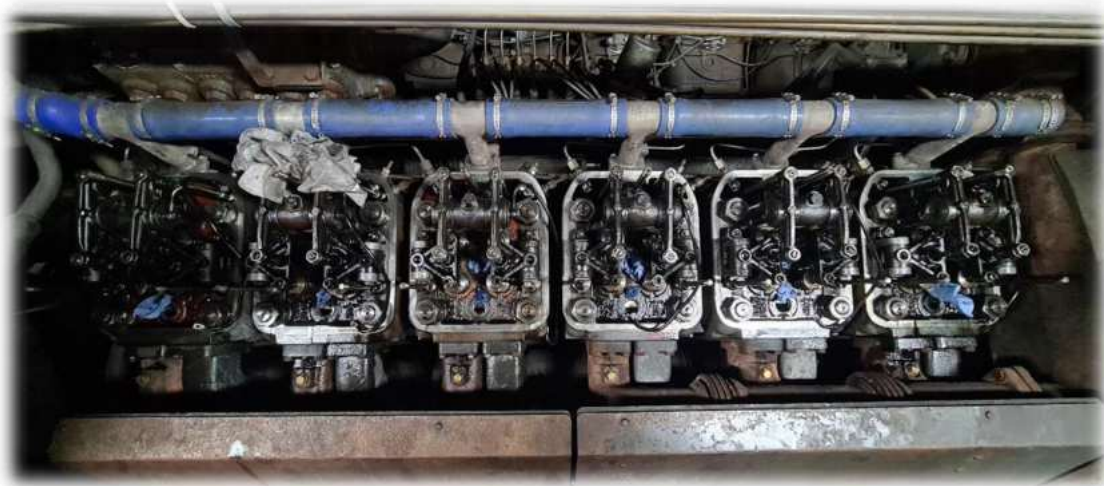


Bild 7: Motorservice am SGP S12na, Herbst 2021. (Foto: Ing. Stefan Rottensteiner)

Der mitunter größte Aufwand bei der technischen Aufarbeitung stellte die komplette Instandsetzung der Kühleranlage dar, welcher vorweg komplett zerlegt wurde. Hier galt es, das Kühlsystem rundzuerneuern: die verschlissenen und stark beschädigten Kühlerklappen wurden neu gefertigt, undichte Kühlerelemente getauscht, bestehende Kühlerelemente chemisch von Kalk und Ablagerungen gereinigt und sämtliche Dichtungen beim neuen Aufbau der Anlage getauscht.



Bild 8: Fertig aufgearbeitete Kühleranlage, Frühjahr 2022. (Foto: Ing. Stefan Rottensteiner)

Das vorhandene, jedoch durch eine Störung nicht mehr einsatzbereite Zugsicherungssystem PZB60 wurde extern befundet und mit mehreren Tauschteilen versehen, sodass dieses wieder in Betrieb gehen konnte.

Zur Erhöhung der Sicherheit wurde gemeinsam mit unserem treuen Wegbegleiter und Sachverständigen Prüfer gemäß §40 Ing. Franz Schimpfhuber ein Konzept zum Umbau der bestehenden Sicherheitsfahrerschaltung (Einfache Sifa) hin zu einer Impuls-Sifa der Bauart „Zeit-Weg-Sifa“ realisiert, welches ebenfalls im Zuge der Aufarbeitung umgesetzt, in Betrieb genommen und geprüft wurde.

Es wurde für die, am Netz der ÖBB-Infrastruktur notwendige betriebliche Kommunikation, ein Zugfunkgerät für Analog- und GSM-R Digitalfunk beschafft und an die räumlich beengten Gegebenheiten in der Verschiebblock adaptiert, verkabelt und durch Fachkräfte in Betrieb genommen.



Bild 9: Inbetriebnahme der Zugfunk-Anlage, Mai 2022. (Foto: Ing. Stefan Rottensteiner)

4. Optische Aufarbeitung

Nachdem der optische Zustand, nicht zuletzt bedingt durch die langjährige Abstellung, massiv gelitten hat und neben Roststellen auch eklatante Lack-Abplatzungen festgestellt wurden, fiel der Beschluss, dass zusätzlich zur gründlichen technischen Aufarbeitung auch die optische Aufarbeitung im selben qualitativ hochwertigen Ausmaß stattfinden muss. Der Gedanke das Fahrzeug mittels Sandstrahlen auf eine Neulackierung vorzubereiten musste aufgrund der damit verbundenen Gefahren für die maschinelle Anlage, nicht zuletzt für das Fahrwerk (Stangen, Lager, ...) verworfen werden, von daher setzte man auf die ausdauernde Leistung der Vereinsmitglieder, welche mit beispiellosem Engagement über drei Monate lang das gesamte Fahrzeug mit Druckluftnadeln, Schleifern und anderem Werkzeug das Fahrzeug komplett von sämtlichen Lackschichten bis hin zum blanken Metall freigelegt haben. Als Ziel galt es 2067.100 optisch wieder in ihren Ursprungszustand der Auslieferung seitens SPG im Dezember 1975 zurückzusetzen: Blutorangener Deckanstrich, mit elfenbeinfarbenem Dach und Zierlinien und Pflatsch.



Bild 10: Entfernen sämtlicher Lackschichten, Sommer 2021 (Foto: Ing. Stefan Rottensteiner)

Die Lokschilder ÖBB und 2067.100 wurden nach Originalplänen in feinsäuberlicher Arbeit als Model konstruiert und durch eine Firma gießen gelassen, das Fabriksschild wurde anhand von Fotografien und der Vorlage eines Schildes einer Schwesternlok mittels CAD am Computer konstruiert und mittels 3D-Druck hergestellt.



Bild 11: Konstruktion der Lokschilder. (Foto: Ing. Stefan Rottensteiner)



Bild 12: CAD-Entwurf des Fabrikschildes für den 3D-Druck. (Foto: Ing. Stefan Rottensteiner)

Neben dem Lackschema wurden auch die Anschriften gemäß dem Originalplan der Lokomotive angefertigt und mittels Klebefolien realisiert, selbstverständlich mussten Anschriften, welche den Stand der aktuell gültigen Vorschriften widerspiegeln im Einklang mit dem Erscheinungsbild des Originalzustandes gebracht werden.

5. Der zweite Frühling beim Verein Neue Landesbahn

Nach der Wiederinbetriebnahme von 2067.100 im Sommer 2022 wurden offene Restarbeiten optischer Natur (Erneuerung sämtlicher Fenstergummis, Ersatz mehrere Fensterscheiben, Aufarbeitung/Verchromung Scheinwerfer, Einbau neuer Zylinderschlösser, ...) im Herbst 2022 abgeschlossen und das Fahrzeug im Zuge des Heizhausfest Mistelbach Lokalbahnhof erstmals der Öffentlichkeit präsentiert.



Bild 13: Präsentation beim Heizhausfest September 2022. (Foto: Verein Neue Landesbahn)

Den bislang größten Auftritt erlebte unsere Verschublok bei der Eröffnung der Anschlussbahn Zayatalbahn am 24. März 2023, bei welchem sie unter großem Andrang der geladenen Festgäste aus Politik, Wirtschaft und Eisenbahn durch Dechant Thomas Brunner auch für einen grandiosen Beginn ihres zweiten Frühlings als Nostalgielokomotive beim Verein Neue Landesbahn gesegnet wurde.

Fortan bestritt 9281 2067 100-5 (so ihre offizielle Bezeichnung gemäß Netzregistrierung) mehr als 1.500 Kilometer und bespannte neben den Sonderzügen des Verein Neue Landesbahn (auf der Anschlussbahn Zayatalbahn) auch Fotozüge auf der Inneren Aspangbahn, die Kulturzüge Kamptalbahn zwischen Krems und Horn, sowie den Jubiläumszug anlässlich 140 Jahre Kaltenleutgebner Bahn.



Bild 14: Kulturzug KamptalBahn bei Stiefen, 21. Mai 2023 (Foto: Maximilian Münzberg)



Bild 15: Fotozüge Innere Aspangbahn, Tattendorf am 30. April 2023 (Foto: Ing. Stefan Rottensteiner)