



# Die Ybbstalbahn

Club 598 – Information 1 /2018

26. Februar 2017

## Einladung

### 45. Generalversammlung

am Samstag, dem 10. März 2018 ab 14,00 Uhr

Waidhofen an der Ybbs, Wienerstraße 28

YBBSTALBRÄU Gasthof Franz Hehenberger

5 Gehminuten vom Hauptbahnhof stadtauswärts

#### Vorgeschlagene Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Gedenkminute
3. Bericht des Obmannes
4. Kassabericht, Rechnungsabschluss und Entlastung der Kassierin
5. Beschluss über die geplante Tätigkeit für 2018
6. Jahresvoranschlag für das Jahr 2018
7. Unser Projekt Tourismusbahn (Museum)
8. Anträge
9. Allfälliges
10. Superachtfilm: Dokument der Wiederinbetriebnahme der 598.02 (Yv.2)

Anträge zur Tagesordnung, welche die Satzungen betreffen, erwarten wir bis Donnerstag 8. März 2018. Alle weiteren Anträge erbitten wir bis eine Stunde vor Beginn der Generalversammlung.

Der Schriftführer  
Gottfried Lettner e. h.

Der Obmann  
Ing. Siegfried Nykodem e. h.

Sehr geehrte Mitglieder!

Die Generalversammlung ist die wichtigste Veranstaltung im Laufe des Vereinsjahres. Geben Sie uns die Ehre. Der Vorstand freut sich sehr über Ihr Kommen zur GV, welche wir übrigens bereits in der Clubinfo 2/2017 vorangekündigt haben. Es gibt viel zu berichten und bestimmt ist für Sie das filmische Zeitdokument von ganz besonderem Interesse!

## Nach 45 Jahren, eine beachtliche Bilanz .....

Der Club 598 kann heuer auf 45 Jahre seiner Aktivitäten für die Ybbstalbahn zurückblicken. Sieht man von den letzten Jahren der politisch gewollten Zerstörung der Ybbstalbahn ab, so kann man mit Fug und Recht sagen, daß ein ehrenamtlich tätiger Verein in dieser Zeit Außergewöhnliches geleistet hat. Erlauben wir uns dabei einen Blick in die Zukunft, so wird man sehen, ob in moderner Form die Ybbstalbahn nicht doch wieder kommt. Das Trassenband muß ja laut Grundsatzbeschluß erhalten bleiben! Umwelt und Klimawandel, heutzutage noch häufig belächelt, verlangen in Zukunft sicher nach anderen Kriterien der Verkehrspolitik.

Am 13. und 14. Oktober 1979 fand die feierliche Wiederinbetriebnahme unserer hauptausgebesserten Dampflokomotive 598.02 (Yv.2) statt. Ein wohlverdientes Geschenk zum sechsten Geburtstag, des am 26. Oktober 1973 in Hollenstein gegründeten Vereines. Die Inbetriebnahme war wohl der Höhepunkt nach jahrelangem, hartem Arbeitseinsatz. Über 7000 Arbeitsstunden wurden geleistet, die Ausgaben für Fremdarbeiten und Materialien beliefen sich auf insgesamt rund 500.000 Schilling. Ein „fahrendes Denkmal“ des technisch industriellen Fortschrittes unserer Region, Kulturerbe im engsten Sinne des Wortes, war gerettet.

Unzählige Dampfsonderfahrten während der kommenden Jahre zeigten nicht nur von großem Interesse für unsere Lokomotive, sondern auch unsere Region stand werbemäßig im Blickpunkt.

Im Sommer des Jahres 1996 konnten von den ÖBB drei Schmalspurwaggons der Reihe 38, nämlich 3851, 3854 und 3855, sowie der Dienstwaggon 6851, angekauft werden. Für die behördlich nicht zugelassenen Fahrzeuge zahlten wir damals 198.000 Schilling. Ein beachtlicher Betrag, doch für die weiteren Sonderzüge, besonders während des Einsatzes auf der Bergstrecke zwischen Kienberg und Lunz am See während der Jahre 1996 – 2000, hat sich dieser Ankauf mehr als gelohnt. Selbstredend muß noch erwähnt werden, daß mit einem beachtlichen Zeitaufwand die besagten Waggons revitalisiert wurden und auch den behördlichen Vorschriften entsprachen.

Der Betrieb einer Dampflokomotive ist selbstverständlich mit behördlichen Auflagen verbunden. Besonders die so genannte Hauptuntersuchung (Kesselfrist) ist beachtenswert und natürlich teuer. Es müssen nach 12jährigem Betrieb die Heizrohre des Kessels ausgebaut werden, damit eine innere Kesseluntersuchung vorgenommen werden kann. Nach der Prüfung, Reinigung und eventuellen Ausbesserungen werden die neuen Heizrohre eingebaut. Mit einer Druckprobe und dem Probeheizen sind diese Arbeiten abgeschlossen. In unserem Fall hatten wir 1991 und 2004 jeweils eine Hauptuntersuchung zu bewältigen. 1991 wurden die Heizrohre noch von den ÖBB in Knittelfeld fertig zum Einbau geliefert. Dieser Rohrtausch kostete 60.100 Schilling. Ganz anders die Situation 2004. Mit dem Bau einer Vorrichtung zum Einziehen und Aufweiten der Heizrohre, sowie mit vielen Arbeiten in Eigenregie konnten wir gewaltig einsparen. Die Ausgaben für den Rohrtausch 2004 beliefen sich auf 2.240 €, umgerechnet zum Vergleich: 30.823 Schilling.

Seit 2016 steht der nächste Rohrwechsel an. Wann und vor allem wo können wir diese Arbeiten durchführen, das ist die Frage!

*Veranstaltungen.....Veranstaltungen.....Veranstaltungen.....Vera*

## **Konzertbesuche in Grafenegg**

Unsere jahrelangen Kontakte zum Kartenbüro Grafenegg machen es möglich. Neben zwei sehr schönen Konzerten haben wir auch das Konzert mit **Jonas Kaufmann** bekommen. Allerdings ein Wermutstropfen ist dabei. Für einen großen Teil der Karten gibt es bei diesem Konzert keinen Schlechtwetterplatz im Auditorium. Hoffen wir auf das Wetterglück!

Samstag 14. Juli 2018, Abendkonzert 20,00 Uhr

### **DIE WELT IM DREIVIERTELTAKT**

Im Walzerschritt über den Wolken. Im Dreivierteltakt löst sich früher oder später alles in Wohlgefallen auf - irgendwann heißt es immer: „Ende gut, alles gut!“

**Tonkünstler NÖ**, Dirigent **Lawrence Foster** und Sopran **Daniela Fally** mit Werken von Johann Strauss, Robert Stolz, Franz Lehár, Carl Michael Ziehrer, Carl Millöcker

Kartenpreise: 63, 52 u. 41 € + Buskosten (bei Schlechtwetter im Auditorium)

Sonntag 19. August, Abendkonzert 19,30 Uhr

### **RICHARD WAGNERS „DIE WALKÜRE MIT JONAS KAUFMANN“**

Wonnemond-Musik. Der erste Aufzug der „Walküre“ gehört zu den mitreißendsten Liebeszenen der Operngeschichte.

**Jaap van Zweden** dirigiert das **Gstaad Festival Orchestra**, es singen: **Martina Serafin**, Sopran, **Jonas Kaufmann**, Tenor u. **Falk Struckmann**, Bass.

Kartenpreise: 68 u. 30 € + Buskosten (bei Schlechtwetter i. d. Reithalle m. Bildwand)

Freitag 7. September 2018, Abendkonzert 19,00 Uhr

Geschichte in Musik gegossen. Wolfgang Amadeus Mozarts Konzert für Klavier und Orchester d-Moll KV 466 und Dmitri Schostakowitschs Symphonie Nr. 7 C-Dur op.60, weiter läßt sich der musikalische, geschichtliche Bogen nicht spannen!

**Tonkünstler NÖ**, Dirigent **Dmitrij Kitajenko**, Ausnahmepianistin **Yeol Eum Son**.

Kartenpreise: 59 u. 48 € + Buskosten (bei Schlechtwetter im Auditorium)

Anmeldungen zu allen drei Konzerten ab sofort möglich! Die Abfahrt zu den Konzerten erfolgt so rechtzeitig, daß vorher noch ein kurzer Heurigenbesuch möglich ist.

## **Bitte und Dank der Kassierin!**

Das alte Sprüchlein der Kassierin ist schon gut bekannt. Doch dieses Mal geht es ein wenig anders.

Zuerst darf ich für die bereits eingegangenen Mitgliedsbeiträge allerherzlichst danken. Für diesen Fall betrachten Sie bitte den beigelegten Zahlschein als gegenstandslos, sonst bitte ich dies nachzuholen.

Und nun darf ich allen jenen geschätzten Mitgliedern, die mit **großzügigsten Spenden** unseren Kassenstand gehoben haben, **ein großes Dankeschön** aussprechen!

Und noch etwas: Nach 40 Jahren Mitgliedschaft ist nichts mehr zu bezahlen, Sie sind ehrenhalber zu unserer großen gemeinsamen Freude im Club 598!

Elsa Zierlinger

## Bis zur Wiederinbetriebnahme der 598.02 in Folgen

1977 geht es enorm vorwärts. Der von der ÖBB Hauptwerkstätte Knittelfeld gelieferte Rohrsatz liegt zum Einbau in den Kessel bereit. Der neue Aschenkasten ist fertig. Nur wenige Alteile konnten verwendet werden.

Trotz aller Hektik rund um die 598.02 bedarf es zwischendurch eines Berichtes über zwei besondere Veranstaltungen: Am Sonntag dem 13. März 1977 konnten wir einen Diesel-Sonderzug von Hollenstein nach Waidhofen und retour zur Nachmittagsvorstellung der Allhartsberger Singgemeinschaft der Operette „Die Gold`ne Meisterin“ führen. Der Zug war ausgebucht! Für vier Tage ging es am 17. Juni 1977 Juni mit dem Bus zur 75 Jahrfeier der Bregenzerwaldbahn, die damals noch auf der ganzen Strecke in Betrieb war. Ein herrlicher Ausflug, vor allem für die ehrenamtlichen Mitarbeiter.

Im Winter und auch noch in den ersten Monaten des Jahres 1978 standen sehr wesentliche Feinarbeiten an. Vor allem die Flächen der beiden Flachschieber, sowie die Gegenflächen in den Schieberkästen mußten durch Tuschieren ganz genau und dicht zusammen gepasst werden. Eine Arbeit, bei der sehr viel Geduld erforderlich ist. Die Flachschieber konnten dankenswerter Weise in der geheizten Garage der Waidhofener Feuerwehr bearbeitet werden. Käfer Rudolf zeichnete für diese Feinarbeit verantwortlich.

Am 17. Mai 1978 fand die innere Kesseluntersuchung durch Herrn Dipl. Ing. Karl Schlögl vom Bundesministerium für Verkehr statt. Laut Eintragung im Kesselbuch wurde der Kessel innen bis auf einige unbedeutende Korrosionen in Ordnung befunden. Wenige Tage später wurde daher mit dem Einbau der Heizrohre begonnen. Der Reihe nach seien die wichtigsten Arbeitsgänge aufgezählt: Einbringen der 120 Stück Heizrohre, an beiden Enden mittels Rohrwalzen walzen, feuerboxseitig zusätzlich bördeln. Weiterer Zusammenbau: Einbau des Dampfregelschiebers und Montage des Dampfdomdeckels und der Füllschale. Montage des Dampfverteilers und aller Armaturen.

Die Druckprobe konnte durch den Kesselinspektor am 1. Juli 1978 vorgenommen werden. Dazu wurde der Kessel komplett mit Wasser gefüllt und anschließend mit 13 atü (nach neuer Norm 13 bar) abgedrückt. Kleinere Undichtheiten wurden durch Nachwalzen beseitigt. Eine Woche später, am 1. August, kam der Kesselinspektor noch einmal. Der Kessel wurde mit einem Nenndruck von 18 bar abgedrückt. Damit war der Kessel einwandfrei in Ordnung.

Trotz der Urlaubszeit wurde in den Monaten August bis Oktober fleißig gearbeitet. Die Kesselverkleidung wurde aufgearbeitet. Gründlich entrostet, grundieren und letztendlich mit schwarzer Farbe streichen. Dazu wurden noch die Messingspangen, welche die Teile zusammen halten, neu angefertigt.

Besonders zu erwähnen ist das Aufsetzen des 10 Tonnen schweren Kessels auf das Fahrgestell, welches mit einem dazu eigens gefertigten Behelfskran am 7. September 1978 erfolgte. Da das Wetter so gut mitspielte, konnten noch die beiden Wassertender im November aufgesetzt werden. Nach 33 Arbeitstagen mit insgesamt 1265 Arbeitsstunden wurden anfangs Dezember die Aktivitäten eingestellt.

Von den ÖBB in Knittelfeld, damals noch mit wenigen Arbeiten an Dampflokomotiven beschäftigt, konnten wir zum Schrottpreis einen Doppelluftsauger erwerben. Für die Funktion gab es keine Garantie. Dieses Gerät ist unabdingbar für ein Bremssystem mit Vakuum erforderlich. Keine einfache Reparatur stand bevor. Mein Jugendfreund Fritz Weichselbaumer, ein Köhner als Dreher, nahm sich der Sache an. An den beiden zu bearbeitenden Teilen durften von der jeweiligen Gleitfläche nur max. 0,2 mm abgenommen werden. Die größte Herausforderung dabei war das exakte Einspannen der kompliziert geformten Gußteile in die Drehbank. Nach 14 Tagen spannenden Wartens konnten wir den präzis funktionierenden Doppelluftsauger einbauen. Das Glück kam uns zu Hilfe.... 2.Folge