

DOKUMENTATION EISENWURZEN

WAIDHOFEN AN DER YBBS

Beiträge der Waidhofner Heimatblätter zur Kulturgeschichte des Eisens im
Bereich der Eisenwurzten

1. 100 Jahre Dampflokomotive 598.02 (Yv.2)

von Siegfried Nykodem

Der 100. Geburtstag der einsatzbereiten Dampflokomotive 598.02 (Yv.2) die man, wie die Gesamtstrecke der Ybbstalbahn, zu den vorrangigen technischen Kulturgütern Österreichs zählen darf, ist wohl ein besonderer Anlaß, um sich mit dem langen Lebensweg dieser bemerkenswerten Maschine zu beschäftigen. Bereits beim Erstellen des Vorprojektes für die Ybbstalbahn wurde klar, daß die schwierige Teilstrecke zwischen Kienberg und Lunz am See mit geländebedingten Steigungen bis zu 32% stärkere Lokomotiven erfordert. Daher entschloß man sich, für die Ybbstalbahn eine neue Lokomotivenreihe zu konzipieren. Nach dem Typenverzeichnis der K.k. Staatsbahnen nannte man die neue Baureihe Yv. Die Bezeichnung ist sehr sinnvoll und leicht zu merken: Y steht für Ybbstal, das kleine v bedeutet Verbundbetrieb, das heißt also, der Dampf wird zuerst im Hochdruckzylinder teilweise abgearbeitet und strömt anschließend über ein Verbundrohr in den Niederdruckzylinder, wo der Dampf nochmals Arbeit leistet, um schließlich über das Blasrohr und den Kamin ausgestoßen zu werden. Die dritte Stelle des Kennzeichens nimmt eine Zahl ein. Sie gibt Auskunft darüber, wieviele Lokomotiven dieser Bauart hergestellt wurden. In unserem Falle also Yv.1, Yv.2 und Yv.3 - daher drei Stück. In technischer Hinsicht ist die Bauart der Ybbstalbahn-Lokomotive Yv mit der Bezeichnung C2n2vt angegeben. Das heißt: Die Lokomotive besitzt drei Kuppelachsen (C), 2 Laufachsen (2), wird mit Naßdampf (n) betrieben, hat 2 Dampfzylinder (2) im Verbund (v) und ist eine Tenderlokomotive (t). Im Vergleich mit der Baureihe U (Unzmarkt), der bis dahin üblichen Schmalspurlokomotive, ist die Baureihe Yv mit 225 PS Zylinderleistung um rund 35% leistungsfähiger.

Erste Betriebsjahre und Umbau

Am 11. Juli 1896 fand auf der 8,7 km langen Strecke zwischen Opponitz und Klein-Hollenstein die technisch-polizeiliche Prüfung der Lokomotive Yv.2 statt. Das Protokoll dieser Abnahme kann man im übertragenen Sinn als Geburts- und Taufschein für die Lokomotive Yv.2 bezeichnen. Obwohl der

berühmteste Lokomotivbauer Österreichs, Karl Gölsdorf (1861 1916) für die Entwurfspläne verantwortlich zeichnete, gab es beim Rückwärtsfahren fallweise Entgleisungen, die eine „Rekonstruktion“ der Drehgestelle erforderlich machte. Gölsdorfs Mitarbeiter und späterer Nachfolger Johann Rihosek (1869 bis 1956), ebenfalls ein sehr ideenreicher Lokomotiven Konstrukteur, ließ das hintere zweiachsige Drehgestell wesentlich verändern. Damit erreichte man den gewünschten Erfolg. Die Lokomotiven der Baureihe Yv erfüllten alle an sie gestellten Forderungen und bewährten sich besonders auf den Steilrampen der Bergstrecke zwischen Lunz und Kienberg. Die Anfangsschwierigkeiten hatten allerdings zur Folge, daß man Neubaulokomotiven wieder nach Plänen der etwas schwächeren, aber problemloseren Baureihe U bauen ließ.

Betriebsalltag und technische Verbesserungen

Mit dem weiteren Fortschritt beim Bau der Ybbstalbahn und mit der Inbetriebnahme der letzten Teilstrecke Lunz – Kienberg am 12. November 1898 war der Normalbetrieb auf der Ybbstalbahn angelaufen. Wie aus dem Kesselbuch und den Betriebsbögen ersichtlich, war die Maschine wenig reparaturanfällig und daher über Jahrzehnte im Dauereinsatz. Einige technische Verbesserungen sind von Interesse: 1915 Ein Anschloß zum Besprengen der Kohlen wurde eingebaut. Die Reglerwelle erhielt eine Kupferbüchse. Der linke Speisewasserinjektor Größe 5 wurde erneuert. Die Scharniere im Drehgestell wurden verbessert. 1931 Einbau der elektrischen Lichtanlage. 1934 Beide Kolben auf Schleppkolben mit schmalen Kolbenringen umgebaut. 1937 Kolbenstangenabdichtung beidseitig von Hanf auf Hauberpackungen geändert.

Schwerer Unfall und Neuaufbau

Im Februar 1945, genaue Daten ließen sich nicht ermitteln, stürzte die Lokomotive Yv.2 mit einigen Waggons bei km 8,7 in der Nähe des Kraftwerkes Riess in die aufgestaute Ybbs. Ursache dieses Unglückes war eine Lawine. Es gab bei diesem Unfall zum Glück nur einige Leichtverletzte. An ein Bergen der Maschine und der abgestürzten Waggons war auf Grund der Kriegssituation nicht zu denken. Erst im Sommer 1946 begann man mühselig mit einfachsten Mitteln die Bergung. Nach Ablassen des Kraftwerksstaus waren die Lokomotive und die Waggons nicht mehr im Wasser. Die Lokomotive wurde zum Teil zerlegt. Mit Seilwinden auf unterlegten Schienen als Gleitbahnen konnten vorerst Achsen und Drehgestell, dann Kessel und Rahmen insgesamt aufgeseilt werden. Auf Güterwaggons wurde alles in die Zugför-

derung Waidhofen an der Ybbs gebracht. Der Dampfkessel wurde in der ÖBB-Hauptwerkstätte St. Pölten instandgesetzt. Trotz der schwierigen Nachkriegszeit in der sowjetischen Besatzungszone konnte man die Maschine bald wieder in Betrieb nehmen. Am 27. Februar 1947 war es so weit. Die Lokomotive Yv.2 war wieder auf der Ybbstalbahn unterwegs.

Die letzten Jahre bis zur Ausmusterung

In den Jahren der Besatzungszeit und später war die Lokomotive Yv.2 jährlich rund 50.000 km im Ybbstal im Einsatz. Soweit aus den Unterlagen ersichtlich, gab es nur geringfügige Reparaturen, ausgenommen natürlich die vorgeschriebenen Revisionen des Kessels. 1960/61 gab die Lokomotive Yv.2 ein kurzes Gastspiel bei der Waldviertler Bahn. Die letzte Eintragung vom 20. Juli 1961 betrifft nochmals eine kleine Reparatur, dann dürfte die Maschine nach Obergrafendorf auf den Lokfriedhof gebracht worden sein, wo sie bis zum Frühjahr 1974 abgestellt verblieb.

Ankauf und Wiederinstandsetzung durch den Club 598

Wenige Monate nach den großartigen 75-Jahr-Jubiläumsfeierlichkeiten der Ybbstalbahn im Jahre 1973 wurde der Club 598, Freunde der Ybbstalbahn, aktiv. Nach Besichtigung der Lokomotive in Obergrafendorf wurde ein Kaufansuchen an die österreichischen Bundesbahnen gestellt. Nach der positiven Erledigung kamen zwei Maschinen der Baureihe Yv im Frühjahr 1974 wieder ins Ybbstal zurück. Um einen Gesamtpreis von 70.153,90 S, inklusive Transportkosten konnten beide Maschinen erworben werden. Das Land Niederösterreich und die Stadt Waidhofen subventionierten großzügig den Ankauf. Innerhalb der nächsten fünf Jahre wurde nun die Lok Yv.2 mit einem Zeitaufwand von mehr als 7 000 freiwilligen Arbeitsstunden sowie mit einem Kostenaufwand von ungefähr 500.000 S fabriksneu revitalisiert. Bei der amtlichen Probefahrt am 3. 10. 1979 von Waidhofen nach Groß-Hollenstein mit einer Probelast von 110 Tonnen erreichte die Lokomotive Yv.2 eine maximale Geschwindigkeit von 45 km/h auf der geraden Strecke.

Wiederinbetriebnahme am 13. und 14 Oktober 1979

Die beiden Tage gestalteten sich im oberen Ybbstal zu einem wahren Volksfest. Durch eine ausgesprochene Föhnwetterlage vom Wetter begünstigt, gab es zwei Dampfsonderzüge von Waidhofen an der Ybbs nach Kienberg-Gaming und zurück. Empfänge mit Blasmusik und Festreden in den größeren Bahnhöfen prägten an diesen Tagen das Geschehen entlang der Ybbstalbahn. Mit einem Schlag erkannte man den Wert solcher Dampfbummelfahrten für

den Fremdenverkehr, und von allen Seiten wurde weitere Unterstützung versprochen. Als Reminiszenz an die längst vergangene Dampflokkära trafen im Bahnhof Kienberg drei Dampflokomotiven zusammen. Eine mächtige Normalspurlok der Reihe 52 und eine 93er nahmen die kleine, grüne Lok 598.02 (Yv.2) mit den roten Rädern und dem schwarzen Rauchfang in ihre Mitte.

Über 16 Jahre Dampfbummelfahrten mit 598.02 (Yv.2)

Seit der Wiederinbetriebnahme im Jahre 1979 gibt es mit der Lok 598.2 (Yv.2) laufend Veranstaltungen auf der Ybbstalbahn. Es bedarf jährlich großer Anstrengungen und Mühen, die clubeigene Lokomotive 598.2 (Yv.2) nach der Einwinterung betriebsfähig vorzubereiten und instandzusetzen. Das fahrende „Denkmal“, die museale Lokomotive 598.2 (Yv.2) ist als technisches Kulturgut bester Werbeträger für unsere Ybbstalbahn. In diesem Sinne möge die nunmehr 100 Jahre alte Lokomotive noch viele Jahre im Einsatz bleiben.

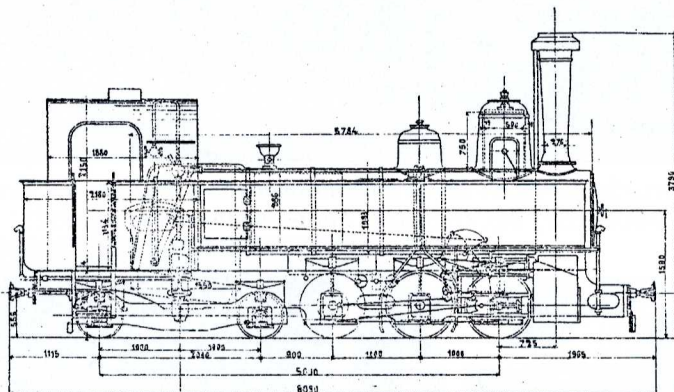
Schmalspur-Tender-Locomotive, Serie Yv.

Spurweite 760 mm.

No. 1—

| Locomotive Nr. | | Stück | Gebaut | | |
|-------------------|-----|-------|----------|---------------------------------------|--------------------|
| von | bis | | im Jahre | von | für |
| 1 | 3 | 3 | 1896 | Locomotiv-Fabrik Krauss & Comp., Linz | K. k. Staatsbahnen |

Ursprüngliche Ausführung der Fabrik.



| | | |
|---|------------------------------------|-------|
| Rostfläche | m ² | 1.03 |
| Feuerrohre | Stück | 120 |
| : äußerer Durchmesser | mm | 44 |
| Wasserberührte Heizfläche der Feuerbüchse | m ² | 4.30 |
| " | Feuerrohre | 61.36 |
| " | Totble | 85.66 |
| Dampfpannung, Ueberdruck | Atm. | 13 |
| Sicherheitsventile, 2" Coale-Ventile | Stück | 2 |
| Tragfedern, Treibachse, Länge, unbelastet | mm | 650 |
| " | Federblätter | 10 |
| " | Laufachse, Länge, unbelastet | 600 |
| " | Federblätter | 10 |
| " | T- und L-Achse | 70 |
| " | " | 7 |
| " | " | 800 |
| Treibrad-Durchmesser im Laufkreise bei 50 % Radreifen | mm | 660 |
| Laufrad- | mm | 128 |
| Treibachsen, Durchmesser in der Mitte | mm | 136 |
| " | im Radhanten | 130 |
| " | " | 130 |
| " | Länge | 130 |
| " | Entfernung der Lagermittel | 630 |
| Laufachsen, Durchmesser | mm | 86 |
| " | im Radhanten | 70 |
| " | " | 180 |
| " | Entfernung der Lagermittel | 1300 |
| Cylinder, Durchmesser, Hochdruck | mm | 310 |

| | | |
|--|----|------|
| Cylinder, Durchmesser, Niederdruck | mm | 450 |
| " Kolbenhub | mm | 400 |
| Treibstangenlänge | mm | 1890 |
| Steuerung, Heusinger v. Walldog | mm | — |
| Schieber, Hochdruck, lichte Länge | mm | 112 |
| " " | | |

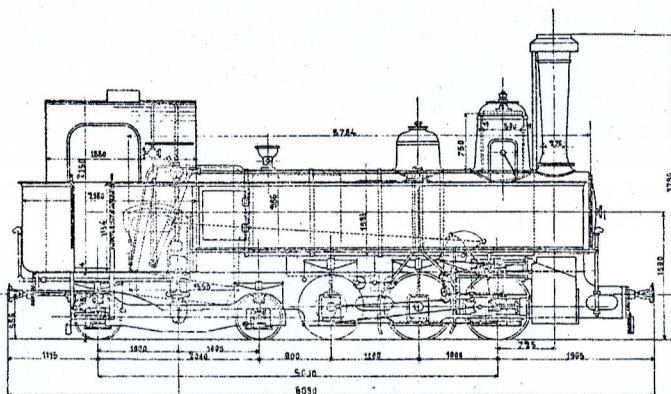
den Fremdenverkehr, und von allen Seiten wurde weitere Unterstützung versprochen. Als Reminiszenz an die längst vergangene Dampflokkära trafen im Bahnhof Kienberg drei Dampflokomotiven zusammen. Eine mächtige Normalspurlok der Reihe 52 und eine 93er nahmen die kleine, grüne Lok 598.02 (Yv.2) mit den roten Rädern und dem schwarzen Rauchfang in ihre Mitte.

Über 16 Jahre Dampfbummelfahrten mit 598.02 (Yv.2)

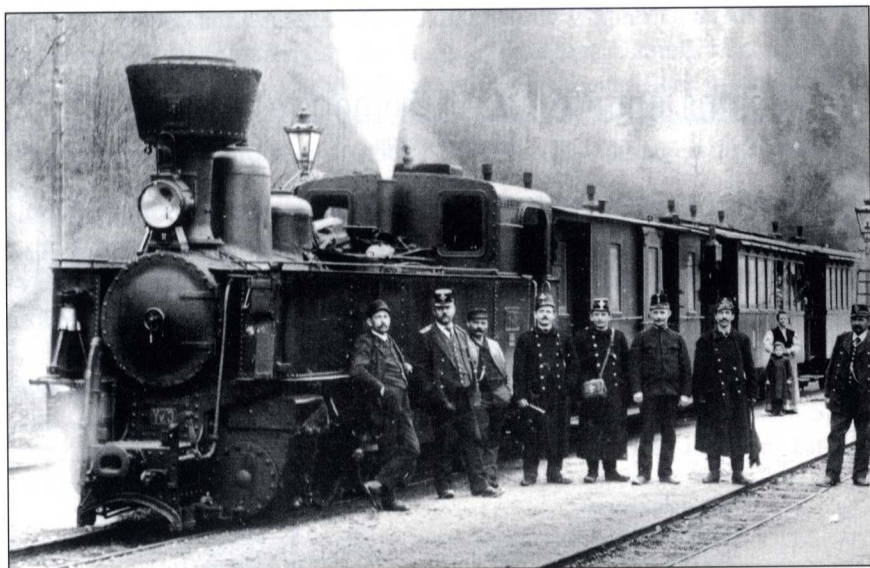
Seit der Wiederinbetriebnahme im Jahre 1979 gibt es mit der Lok 598.2 (Yv.2) laufend Veranstaltungen auf der Ybbstalbahn. Es bedarf jährlich großer Anstrengungen und Mühen, die clubeigene Lokomotive 598.2 (Yv.2) nach der Einwinterung betriebsfähig vorzubereiten und instandzusetzen. Das fahrende „Denkmal“, die museale Lokomotive 598.2 (Yv.2) ist als technisches Kulturgut bester Werbeträger für unsere Ybbstalbahn. In diesem Sinne möge die nunmehr 100 Jahre alte Lokomotive noch viele Jahre im Einsatz bleiben.

No. 1—

Ursprüngliche Ausführung der Fabrik.



| | | | |
|---|--|----------------|------|
| Cylinder, Durchmesser, Niederdruck | | 7½ | 450 |
| Kolbbauholz | | n | 400 |
| Treibstangenlänge | | n | 1890 |
| Steuerung, Heusinger v. Walldorf | | | — |
| Schieber, Hochdruck, lichte Länge | | 7½ | 112 |
| " " " Ausseure | | n | 242 |
| " " " Niederdruck, lichte | | n | 110 |
| " " " Ausseure | | n | 242 |
| Excenterbohr. | | n | 170 |
| Vordrängswinkel | | Grade | — |
| Schiebergeseitz, Hochdruck, Einstrom-Canal, breit | | n | 64 |
| " " " Auströmr " | | n | 60 |
| " " " Steg, breit | | n | 22 |
| " " " Canallänge | | n | 230 |
| " " " Niederdruck, Einstrom-Canal, breit | | n | 64 |
| " " " Auströmr " | | n | 60 |
| " " " Steg, breit | | n | 22 |
| " " " Canallänge | | n | 310 |
| Inhalt des Wasserkastens | | m ³ | 3·0 |
| " " Kuhlengkastens | | m ³ | 1·0 |
| Gewicht, leer | | Tons | 19·8 |
| augerüstet: 1. Achse | | n | 6·6 |
| " " 2. " | | n | 8·0 |
| " " 3. " | | n | 6·7 |
| " " 4. " | | n | 7·6 |
| " " 5. " | | n | 4·5 |
| Totalis | | | 27·6 |



Historische Aufnahme der Schwesterlokomotive Y.v.3 aus der Zeit der Monarchie, Bhf. Opponitz (Jahresangabe allerdings 1925)



Die renovierte Lokomotive unter Dampf – Lokalbahnhof 1991



Der Lokomotivführer



Technische Angaben