

Bewerbung Österreichischer Bahnkultur-Preis 2016

Generalsanierung Triebwagen EM1



Lokalbahn Ebelsberg – St. Florian



Der Triebwagen EM 1 wurde 1913 gemeinsam mit den baugleichen Wagen EM 2 und 3 von der Grazer Waggonfabrik für die elektrische Lokalbahn Ebelsberg – St. Florian gebaut. In der Ursprungsausführung waren 8 gepolsterte Sitzplätze in der 2. Wagenklasse und 24 Holzsitzplätze für die 3. Wagenklasse vorhanden. Die 2. Klasse wurde später in eine 3. Wagenklasse rückgeführt.

Bis 1938 war der Wagen in der Ausführung als Lokalbahn im Einsatz, mit der Umwidmung in eine Straßenbahn erfolgten diverse Umbauten wie z. B. Stromabnehmer, Bahnräumer, Fahrtrichtungsanzeiger, Fahrzielanzeige „F“ an den Stirnwänden, Änderung der Seitenwandbeschriftungen.

In den späten 1950er Jahren wurde die ursprünglich rotbraune Außenlackierung auf die damals traditionelle Stern & Hafferl Außenlackierung (rotbraun/gelb) geändert. In dieser Form war der EM 1 bis zum Ende des öffentlichen Verkehrs auf der Florianerbahn am 1. Jänner 1974 im Einsatz.

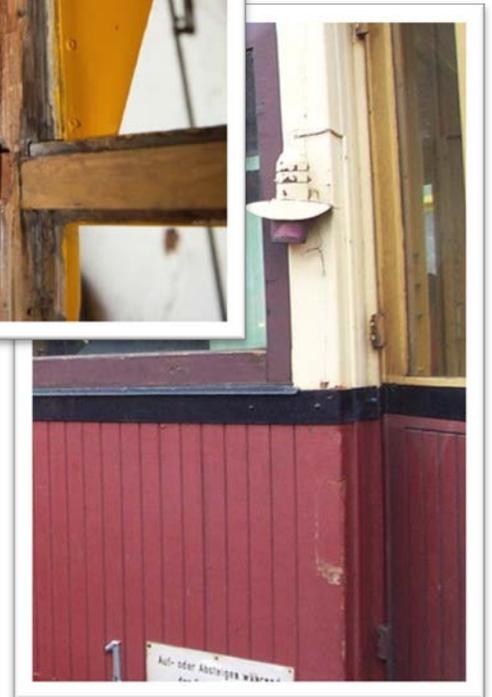
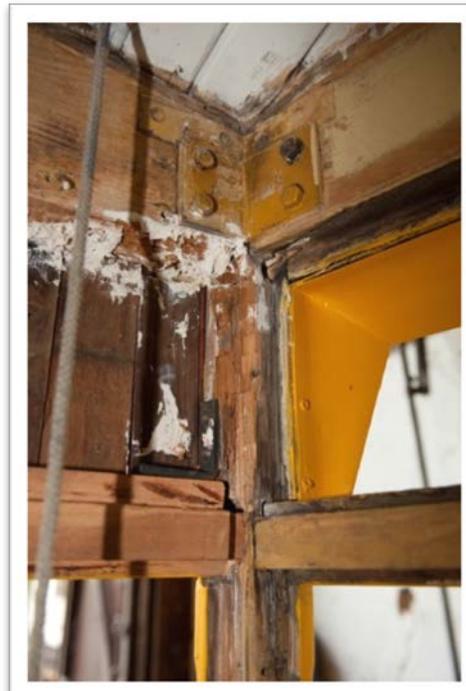
Im Zuge der Übernahme und weiteren Betreuung durch die ÖGEG bzw. den Club FLORIANERBAHN war der EM 1 bis 2003 regelmäßig im Nostalgiebetrieb auf der Florianerbahn im Einsatz. In diesem Zeitraum erfolgten einige Teilausbesserungen.

Der EM 1 ist der einzige betriebsbereite Triebwagen der Florianerbahn und stellt insbesondere durch seine rein hölzerne Wagenkastenkonstruktion und die seltene Spurweite von 900 mm ein Unikat österreichischer Lokalbahngeschichte dar.

Ausgangsbasis / Motivation

In Ermangelung einer Hauptrevision bot sich im Jahr 2005 folgender Zustand:

- Teilweise abgeblätterte und ausgebleichte Außenoberfläche, zudem mit nicht korrekten RAL-Tönen (Letztlackierung aus 1979)
- Teilweise schadhafte/morsche Holzkomponenten (Hauptsteher, Türen, Trittbretter, Kleinteile)
- Mehrschichtige, teilweise abgeblätterte und ausgebleichte Innenoberfläche aus 1979
- Abgenutzter und teilweise schadhafter Holzfußboden und Bodenlattung
- Ausgebrochene und schadhafte Metallabdeckungen der Oberlichten-Fenster
- Stumpfe, korrodierte Messing- und Metallteile
- Schadhafte, gerissene bzw. abgenutzte Lederteile
- Verschlissene Sitzbänke und Gepäckträger



Museale Anforderungen, Planung & Dokumentation

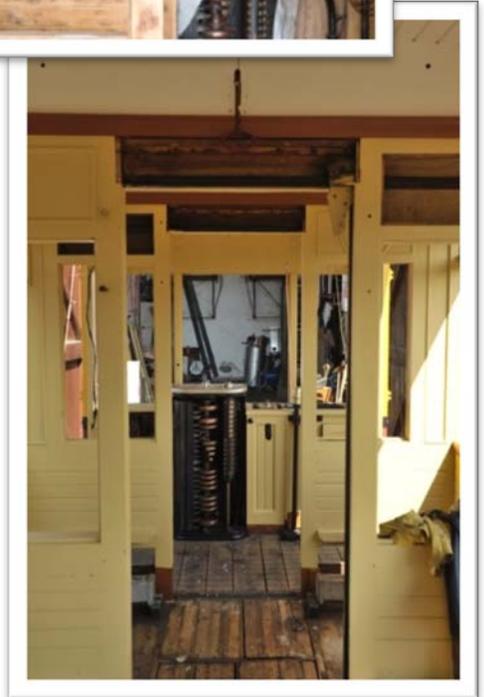
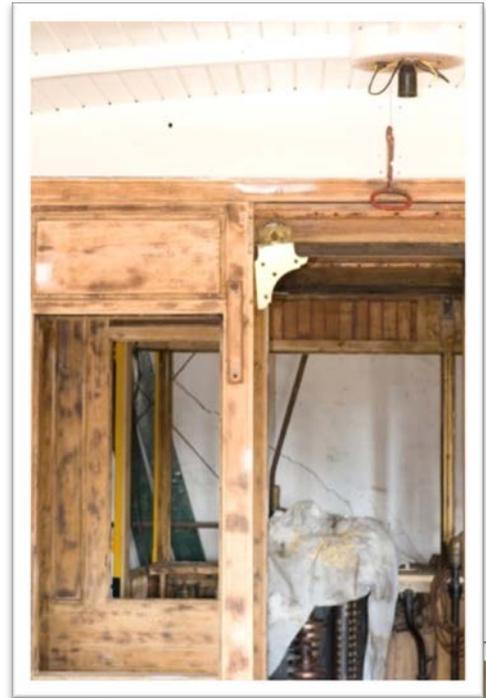
Zielsetzung: Wiederherstellung des optischen Erscheinungsbildes der 1970er-Jahre

- Ausheben von Original-Plänen und alten Fotografien
- Umfangreiche Fotodokumentation vor Beginn der Arbeiten
- Projektbegleitende Dokumentation der ausgebauten Teile durch Fotos, Einbausketzen und Stücklisten
- Farbabgleich für die zu lackierenden Teile und Flächen

Durchgeführte Arbeiten 2005 bis 2013

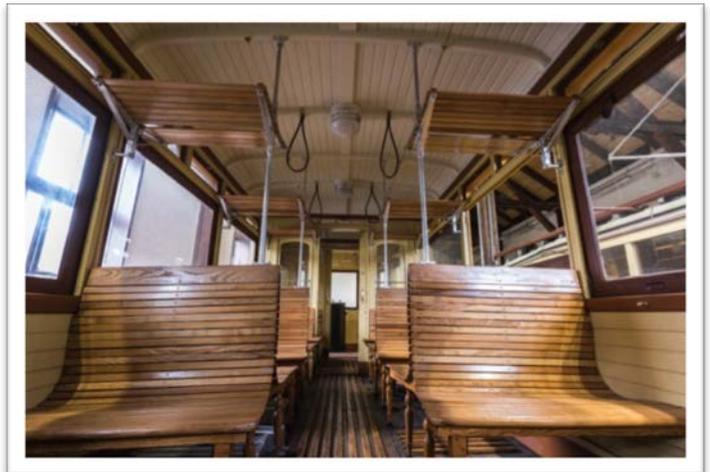
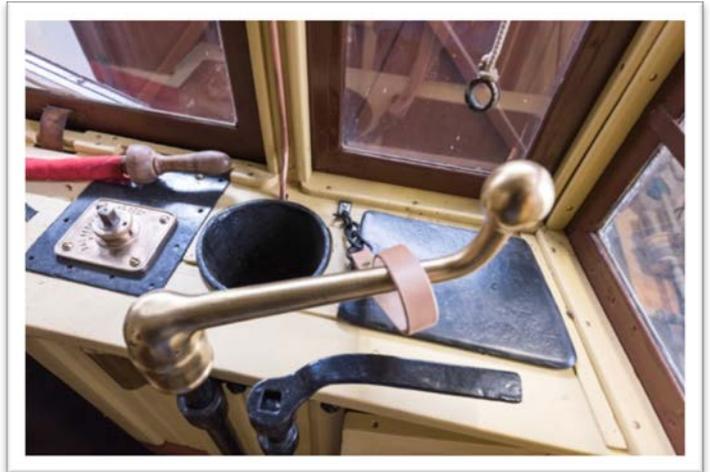
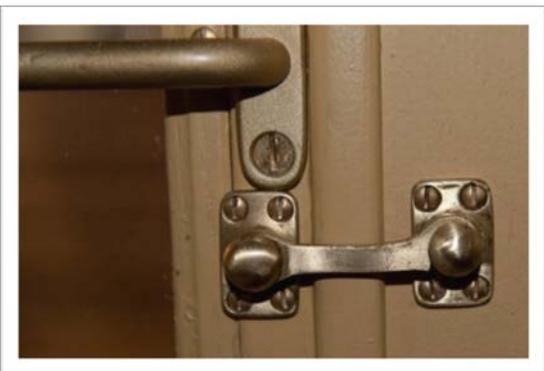
Zielsetzung: Keine „Maler-Hauptuntersuchung“, sondern grundlegende Erneuerung und Sanierung der betroffenen Komponenten.

- Tausch schadhafter Teile des Holzaufbaus (Hauptsteher, Trittbretter, Kleinteile)
- Erneuerung Metallabdeckungen der Oberlichten
- Erneuerung Außenoberfläche
- Erneuerung Oberfläche Fahrgastraum und Fahrerstände
- Erneuerung Gläser Einstiegstüren und Innenfenster auf ESG-Standard
- Schleifen/Polieren sämtlicher Metall- und Messingteile
- Sanierung Fußboden
- Sanierung Fahrgastraum-Sitze und Gepäckträger
- Erneuerung Lederteile (Griffe, Schnüre, Schlaufen)
- Durchmessen und Teilerneuerung Stromkreise für Antrieb und Nebenbetriebe (Beleuchtung, Heizung)
- Elektrische Isolationsprüfung Fahrmotore



100% ehrenamtlich

Insgesamt wurden durch die Mitarbeiter des Club FLORIANERBAHN ca. 6.000 freiwillige, unentgeltliche Arbeitsstunden geleistet, um den EM1 wieder in neuem Glanz erstrahlen zu lassen.



Bestandteil der lokalen Museumslandschaft

- Bereits jetzt Hauptbestandteil der historischen Fahrzeugsammlung im denkmalgeschützten Ensemble Alter Bahnhof St. Florian und generalsanierten Remise
- Fahrbetriebsmittel auf einer zu reaktivierenden Teilstrecke (Projekt Streckenneubau St. Florian – Taunleiten)



Sicherheit, Umwelt & Zukunft

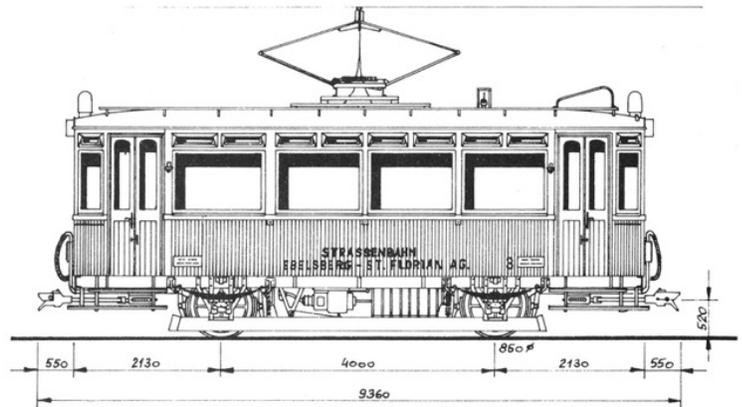
- Glasscheiben der Einstiegstüren und Innenfenster aus Sicherheitsglas
- Teilweise Erneuerung der Verkabelung inklusive normgerechter Isolationsprüfung
- Soweit anwendbar, Verwendung umweltschonender Materialien (Hölzer, Lacke,...)
- Keine „Maler-Hauptuntersuchung“ (= Übermalen vorhandener Schichten), stattdessen Entfernen sämtlicher Lackschichten, Tausch schadhafter Teile
- Soweit möglich, Revitalisierung alter Teile durch Abhobeln/Abschleifen/Versiegeln
- Nachhaltigkeit: Beständigkeit des Fahrzeugs für weitere 25-30 Jahre

Finanzierung

- 100% Finanzierung durch bestehende Landesförderung (Kulturabteilung), Spenden, Mitgliedsbeiträge, Verkaufs-Erlöse (Schrott)

Technische Daten

| | |
|-------------|---------------------|
| Baujahr: | 1913 |
| Hersteller: | Grazer Waggonfabrik |
| Spurweite: | 900 mm |
| Leistung: | 2 x 33 kW |
| Masse: | 12.700 kg |
| Länge: | 9.360 mm |
| Sitzplätze: | 32 |



Partner und Unterstützer

- Fa. Synthesa, Haid/Ansfelden, Farben und Lacke
- Tischlermeister Karl Pühringer, St. Florian, Spezial-Holzteile
- Fa. Stern&Hafferl, Gmunden, Isolationsprüfung, Technische Beratung
- Ing. Jörg Prix, Nostalgiebahnen in Kärnten, Lederteile
- Fa. Glas Kemeter, Linz, Sicherheits-Gläser