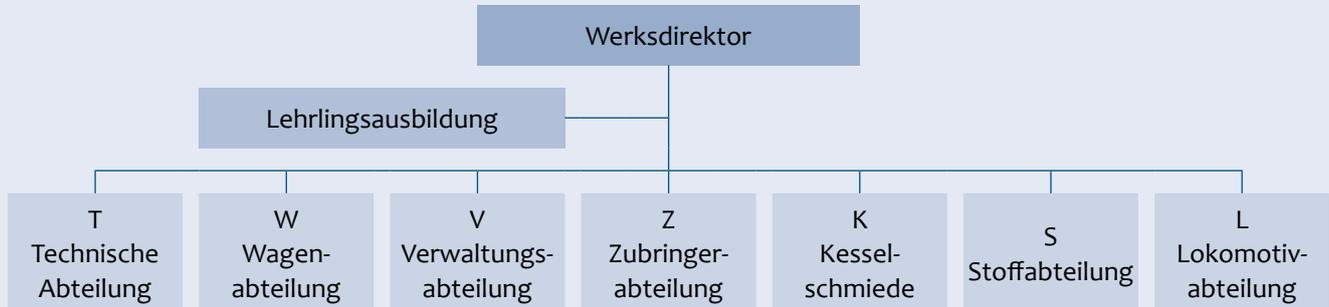


Tiefgreifende Änderungen gab es auch im Arbeitsablauf der Werkstätte. Bisher erhielten die einzelnen Arbeitsgruppen ein Fahrzeug zugewiesen. Die Arbeitsgruppe arbeitete nur an den zugewiesenen Fahrzeugen. Durch die Reorganisation kam es zur Zerschlagung der universellen Arbeitsgruppen und Schaffung der Spezialpartien. Um die Spezialisten optimal einsetzen zu können, änderte man das bisherige Standverfahren 1922 zum Fließtaktverfahren. Gleichzeitig wurden gestoppte Vorgabezeiten nach einem Vorgängersystem von REFA (Anmerkung: einem System zur Arbeitsgestaltung) eingeführt.

Die Organisation ab 1922 sah folgendermaßen aus:



Die Lokomotivabteilung wurde 1933 geschlossen. Der Grund war neben der Wirtschaftskrise die Elektrifizierung der Bahnlinien westlich von Salzburg, wodurch eine große Anzahl von Dampflokomotiven, meist Vorspann- und Nachschiebeloks auf der Arlberg-, Brenner- und Tauernrampe, überzählig waren.

Zu einer Brandkatastrophe kam es in der Nacht vom 19. auf den 20. Februar 1925, als die Lackiererei niederbrannte:

*Die Bilder zeigen das Ausmaß der Zerstörung durch den Großbrand, der durch Selbstentzündung von gebrauchten Putzlappen ausgelöst wurde. Die Lackiererei, ein Teil des neuen Wagenbaues, wurde dabei völlig zerstört. Es verbrannten außer der gesamten Einrichtung noch 14 vierachsige und 11 zwei- bzw. dreiachsige Personenwagen vollständig. Der vorbeugende Brandschutz organisierte sich deshalb neu: In der Zeit von Betriebsschluss bis Betriebsbeginn hält eine Löschgruppe im Werk Bereitschaft und führt mehrere Rundgänge durch.*



Von 1953 bis 1957 befand sich der 3. Jahrgang der Lehrwerkstätte in einem Teil der Sonderhalle. Im anderen Teil der Halle wurden Bremsgestänge und sonstige Teile der Druckluftbremse für die Spantenwagen hergestellt. 1957 adaptierte man die Halle zur Aufarbeitung von Schmalspurfahrzeugen, in Hinblick auf die Auflassung der Nebenwerkstätte Obergrafendorf. 1957 kam der 3. Jahrgang der Lehrwerkstätte in den 1. Stock der Dreherei zu den anderen Jahrgängen, nachdem die Hauschlosserei in einen Teil der Zubringerabteilung neben der Schmiede und die Werkzeugmacherei in das Erdgeschoß übersiedelt wurden.



Baufortschritt des neuen Lehrlingsheimes am 05. August 1965. Das Lehrlingsheim liegt außerhalb des Werkstättengeländes. Das niedrige langgestreckte Gebäude rechts ist die alte Lehrlingsunterkunft. Sie befindet sich zwar im Werkstättengelände, ist jedoch durch einen Zaun abgetrennt und hat einen eigenen Zugang von außen. Danach wurde es zu einer Garage mit Ladestation für Elektrokarren und Stapler umgebaut.



Baufortschritt der neuen Lehrwerkstätte im Jahr 1990. Mit September 1991 wurde der Betrieb aufgenommen. Die offizielle Eröffnung fand erst 1992 statt. Die Lehrwerkstätte befindet sich zwar am Gelände der Hauptwerkstätte, ist aber organisatorisch nicht in diese eingegliedert.





Im Bahnhof Kirchstetten gab es einen schweren Unfall mit einem mit Heizöl-schwer beladenen Kesselwagenzug. Das Heizöl schwer wurde im erwärmten Zustand transportiert, damit es am Zielort leicht ausgepumpt werden konnte. Damals liefen rund 400 t Heizöl-schwer aus, die stark beschädigten Kesselwagen kamen in die Hauptwerkstätte zur Zerlegung. Die nicht ausgelaufenen Reste des Heizöls konnten im kalten Zustand nicht entfernt werden, weshalb es am 20. Februar 1978 kontrolliert in den Kesseln verbrannt wurde. (Bild: Betriebsfeuerwehr)



Die Fahrzeuge 5041.01, 5041.06, 5041.10, 5042.08, 5042.10, 2166.01 X111.01, X111.03 und X112.04 wurden an eine Schrottfirma verkauft. Da die Firma nur an den Metallen interessiert war, brannte sie die Fahrzeuge am 15.1.1979 einfach aus und verwertete den Rest. Die Rauchschwaden zogen über St. Pölten. Nach der Beschwerde durch die Stadt St. Pölten wurde das Ausbrennen untersagt. (Bild: Betriebsfeuerwehr)

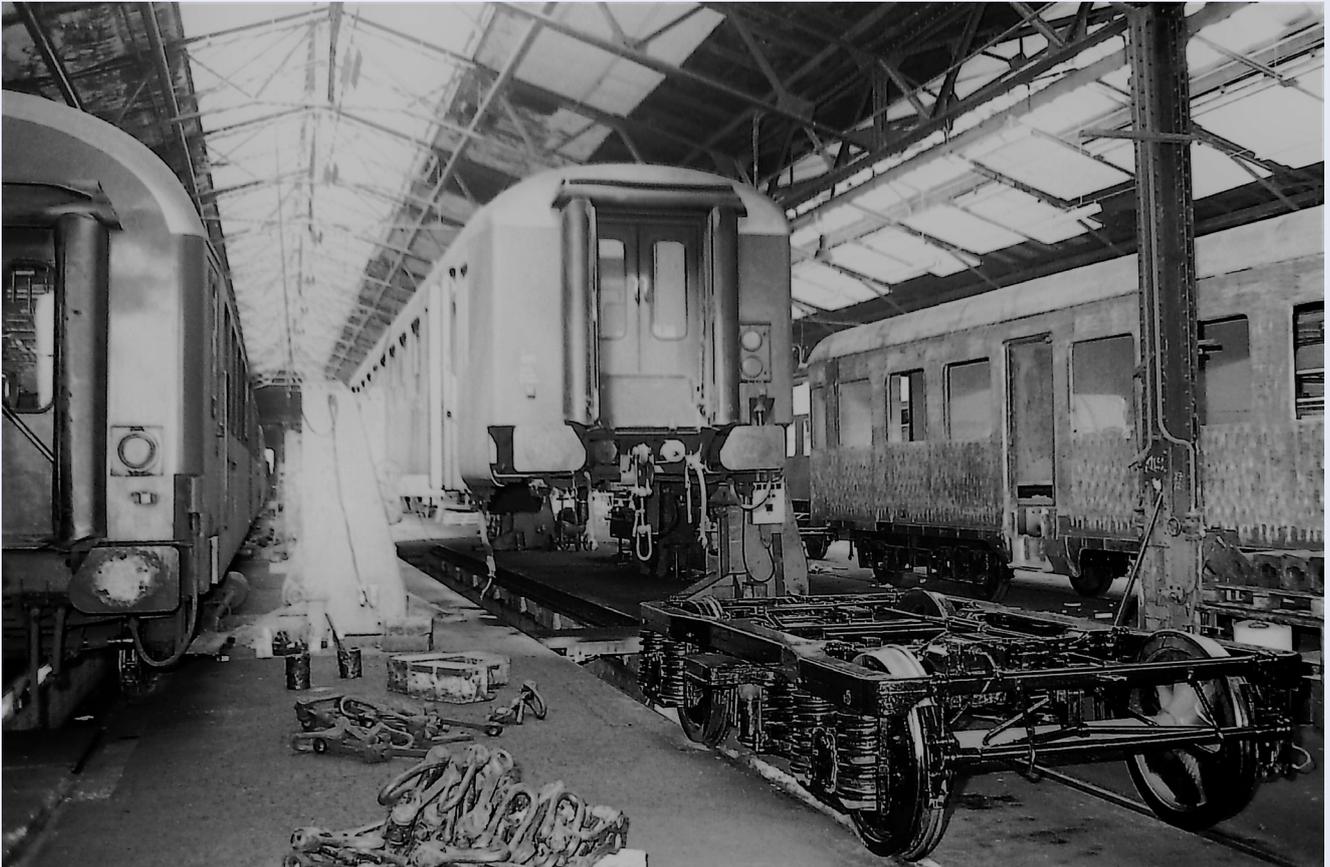
Die zweite Lieferserie der Schlierenwagen hatte statt dem grünen Skai kupferroten Reinwollvelours als Polsterbezug. Da auch die alten Wagen umtapeziert wurden, beschaffte man 1979 moderne Stoffzuschneidemaschinen. Durchschnittlich wurden pro Jahr 70.000 Bezüge hergestellt.



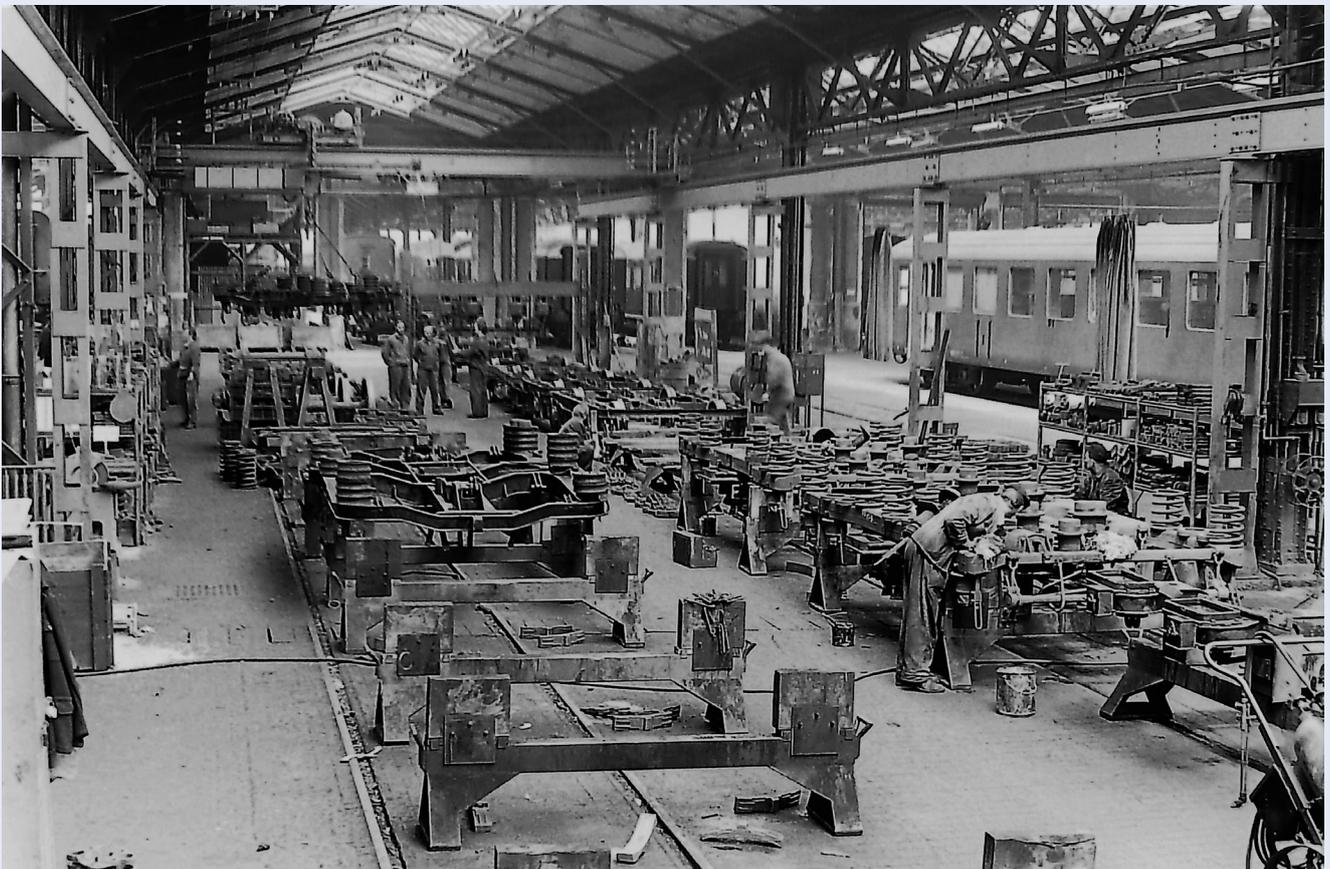
In der Holzbearbeitung richtet man die Polsterfertigung ein. Das Lager nimmt den größten Teil ein, da ein Schlierenwagen immerhin über 72 Sitze, die Wagenserie 20-75 über 80 Sitze verfügt.



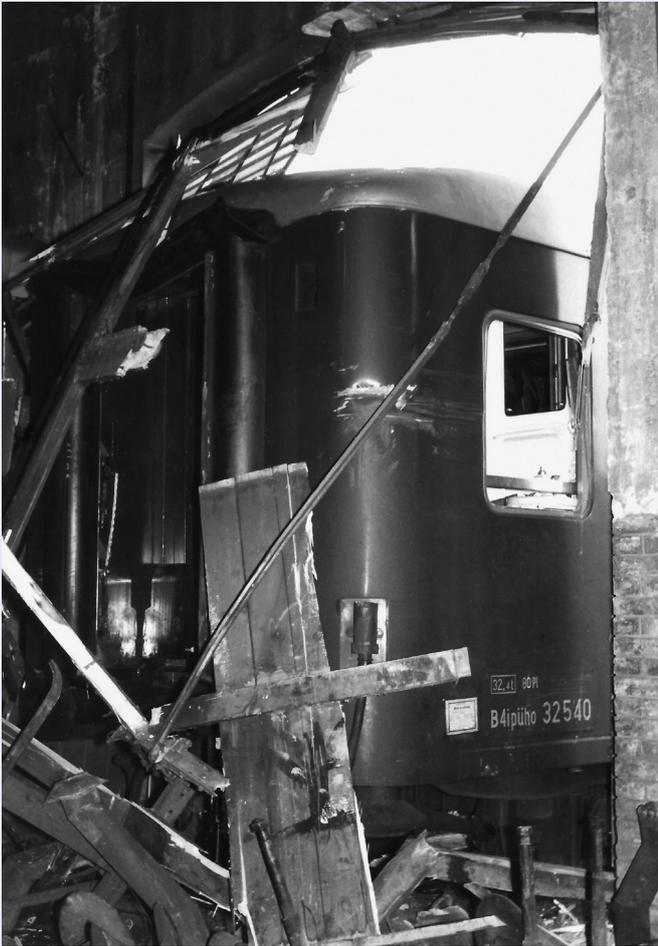
Einsetzen der neuen Polster in einen Schlierenwagen. Kopfstützen und Armlehnen sind noch mit Reinwollvelours bezogen.



Aus- bzw. Einbinden der Drehgestelle am Fließband für Vierachser. Rechts ein Wagen der Serie 20-04 bei einer Hauptausbesserung mit kompletter Neulackierung.



Zwischen der Vierachser-Halle links am Bildrand und den Vierachser-Fließbändern rechts im Bild befindet sich die Drehgestellaufarbeitung.



Manche Wagen konnten nicht warten, bis sie „drankommen“ und glaubten, sich vordrängen zu können, so wie hier am 29. Dezember 1960 der B4ipüh 32 540.

### Sonderhalle für die Ausbesserung von Schmalspurwaggons

Zwei Jahre lang wurde die Sonderhalle zur Schmalspurwerkstätte umgebaut. Nach Fertigstellung übersiedelte das Personal der Nebenwerkstätte Obergrafendorf am 1. März 1960 in diese Halle und nahm sofort den Betrieb auf.



Die Sonderhalle mit der Schmalspurgleisharfe für die Aufarbeitung der Schmalspurwagen, im Hintergrund der Wagenbau, aufgenommen 1976. Die im Vordergrund befindlichen Gebäude mussten für den Bau Lehrwerkstätte abgerissen werden.

## Lokmontierung

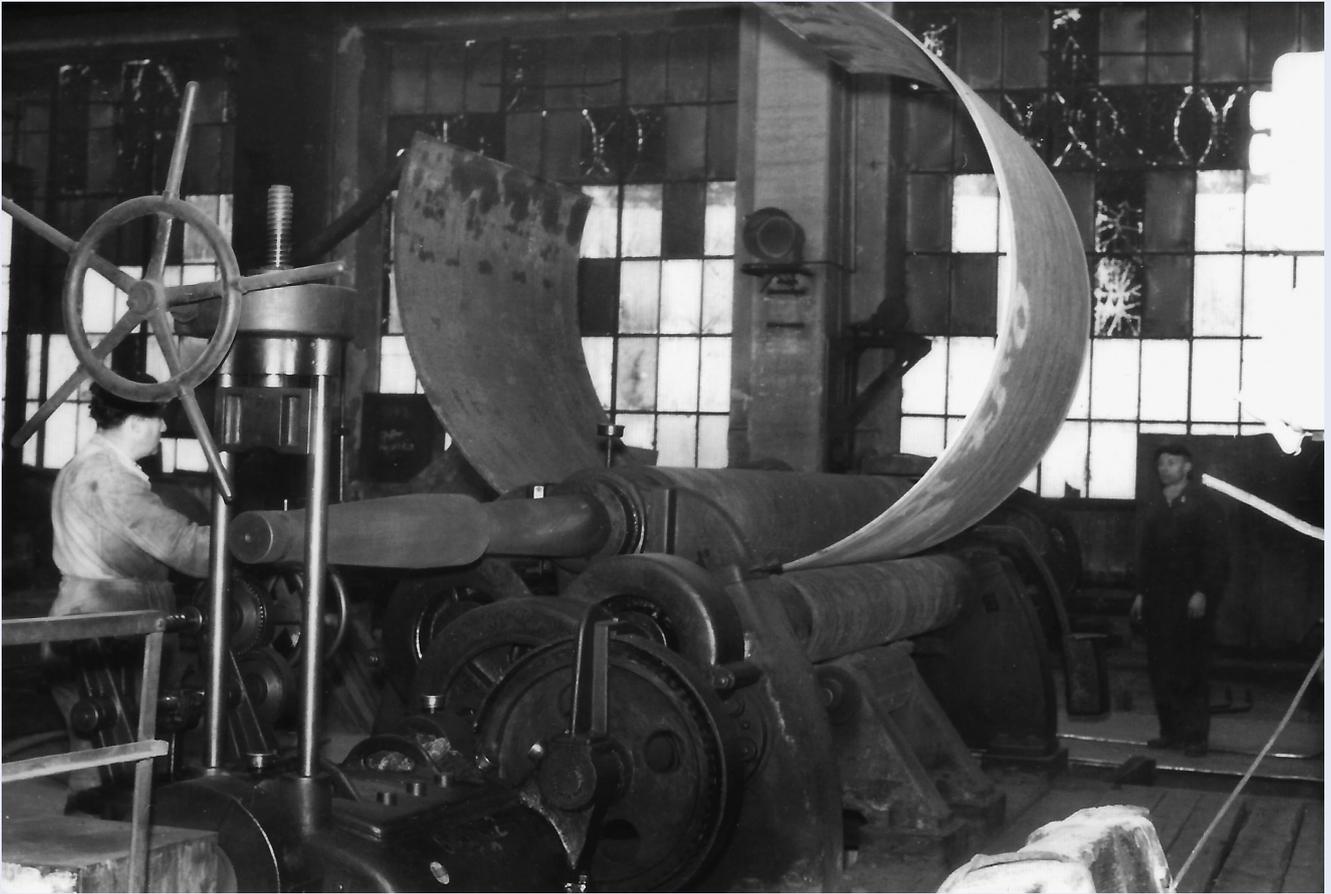
Die Lokomotivhalle wurde gleichzeitig mit der Kesselschmiede 1915 erbaut. Die beiden Hallen waren durch ein 35 m breites Freigelände getrennt. Dieses war als Lagerplatz für Kesselbleche, sperrige Lokteile wie Aschekasten, Wasserkästen und dergleichen vorgesehen. In einer späteren Ausbaustufe sollte der Bereich mit Kränen überspannt werden.

Der Grundriss der nördlichen Halle (Halle 1) zeigt die damals übliche Anordnung. Ein Mittelfeld mit Schiebebühne, beiderseits davon je ein Feld mit Querständen, anschließend ein gleisloses Feld für die Hilfsdreherei und die Spezialschlosserpartien. Die südliche Halle (Halle 2) zeigt die gleiche Anordnung, jedoch ohne Schiebebühne. Die Hallen konnten nach ihrer Fertigstellung nicht ihrem Verwendungszweck zugeführt werden, weil sie für kriegswichtige Arbeiten im 1. Weltkrieg beschlagnahmt wurden. Die Whitehead-Torpedofabrik wurde aus Fiume (Rijeka) nach St. Pölten verlagert und in den beiden Hallen notdürftig untergebracht. 1917 räumte die Torpedofabrik die Hallen. Der Lokausbesserungsbetrieb begann 1917 nur in der nördlichen Halle, die andere blieb vorerst leer. Mangels ausreichender maschineller Einrichtung hatte sie zunächst nur bescheidene Leistungen aufzuweisen.

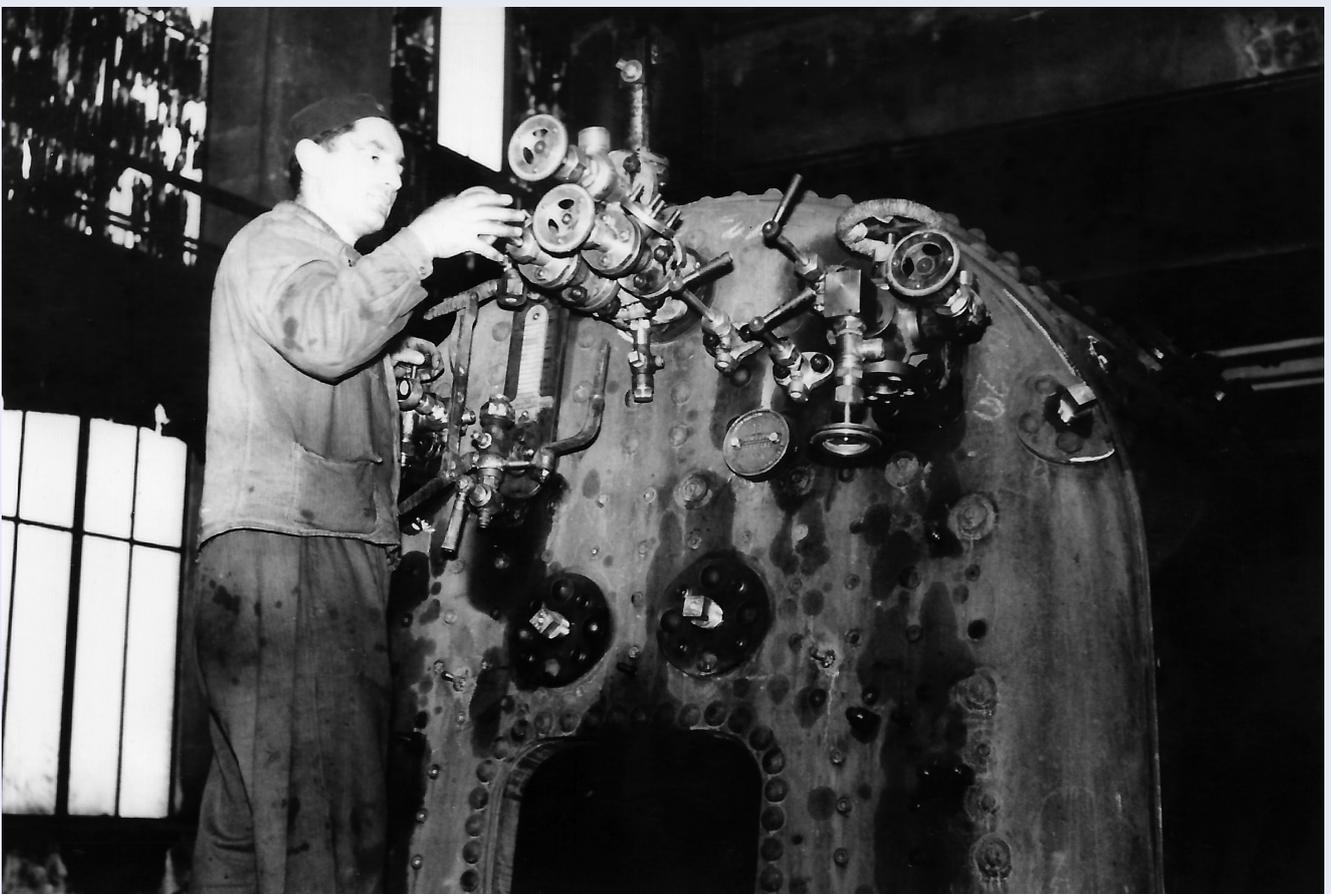
Bei den aus der Hauptwerkstätte Gmünd nach St. Pölten zwangsübersiedelten Bediensteten, befanden sich viele Dampflokspezialisten. Der Einsatz dieser Fachkräfte wirkte sich bald in einer Leistungssteigerung aus. Allerdings war die Ausbesserungstätigkeit durch Materialmangel behindert. Da die eigene Kesselschmiede erst im Aufbau begriffen und noch nicht voll leistungsfähig war, wurden viele Kesselhauptausbesserungen an die Privatindustrie vergeben, was eine untragbar lange Ausbesserungsdauer zur Folge hatte. Aufgrund der langen Ausbesserungsdauer machte sich auch der Platzmangel eklatant bemerkbar. Eine Rationalisierung erreichte man durch Schaffung möglichst vieler Spezialpartien. Um die hochwertigen Ausbindestände zu entlasten, wurde zur Halle 1 nördlich der Hilfsdreherei von 1922 bis 1925 ein Zubau errichtet, wo die Spezialpartien und der Lagerplatz untergebracht werden konnten. Wegen Geldmangel konnte der Zubau nicht fertig gestellt werden, weshalb ein provisorischer Abschluss mit einer Holzwand die Inbetriebnahme ermöglichte. Die Fertigstellung des Anbaues mit der Achssenke erfolgte deshalb erst 1927.



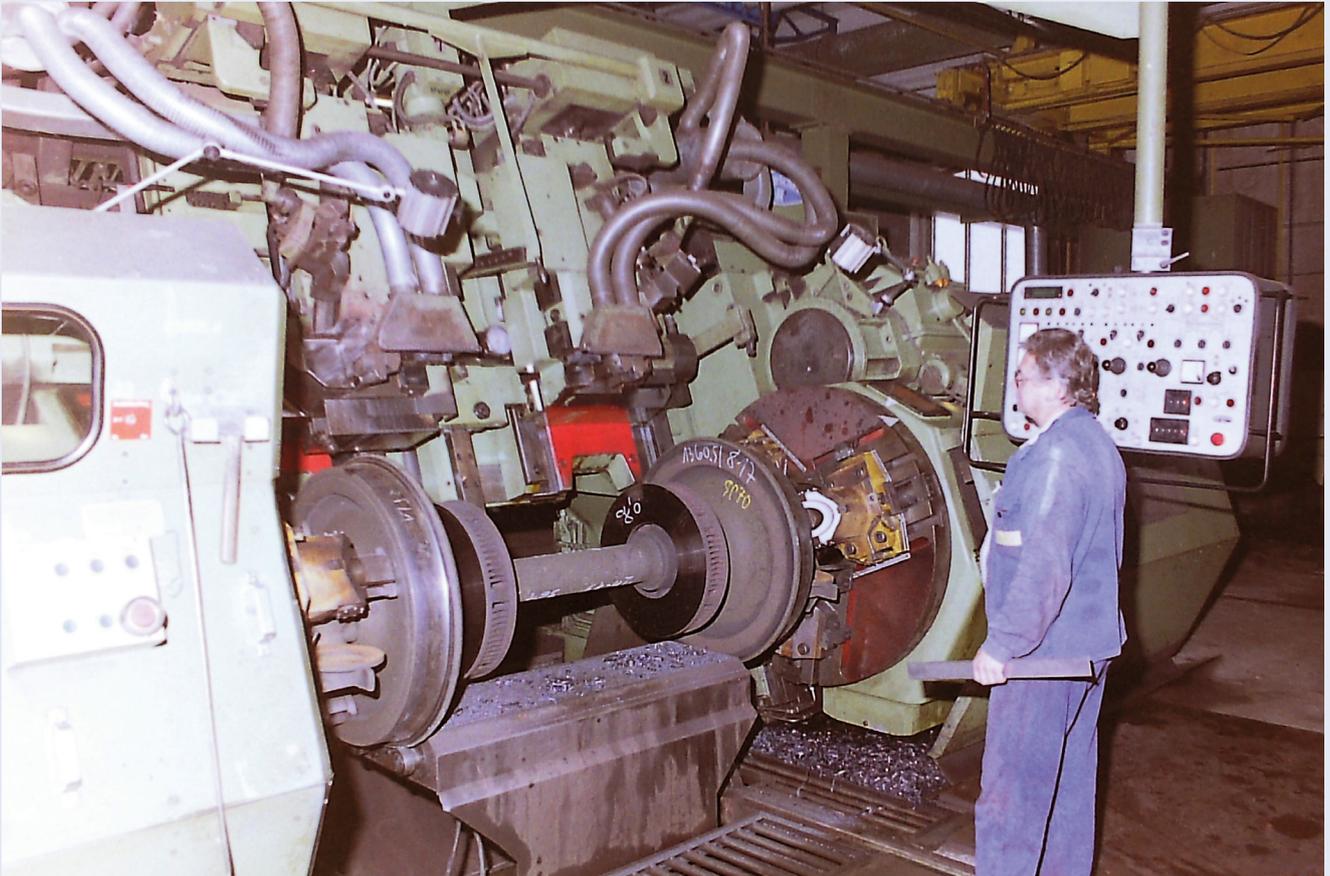
Die Lagerung der Lokteile benötigte viel Platz, weshalb ein Anbau an der Nordseite der Halle 1 notwendig wurde. (1937)



*Einrollen eines Rauchkammermantels auf der Rundbiegemaschine.*



*Vorbereitung zur Kesseldruckprobe.*



Die aus dem Jahre 1963 stammende Hegenscheidt Radsatzdrehmaschine wurde 1988 durch eine Radsatzfräse ersetzt. Dabei wurde der Radsatz durch Fräsköpfe profiliert.



Nabenaufschweißen, hier noch mit blanken Elektroden. Interessant ist die Eigenkonstruktion zum langsamen Drehen des Radkörpers. Durch den Verschleiß, der beim Auf- und Abpressen des Radkörpers (Felge) von der Radsatzwelle entstand, musste der Nabensitz aufgeschweißt und dann auf das neue Pressmaß ausgedreht werden. (15. September 1954)



Beispiel Altstoffverwertung: Zerlegung der Lok 2050 001 im August 1994. Sie wurde als erste ihrer Reihe ausgemustert. Die Metalle wurden sortenrein getrennt in Stahl, Kupfer und Aluminium. Durch die Trennung erzielte man hohe Preise für das Altmetall. Nicht verwendbare Teile (z.B. Isolierungen) wurden fachgerecht entsorgt.

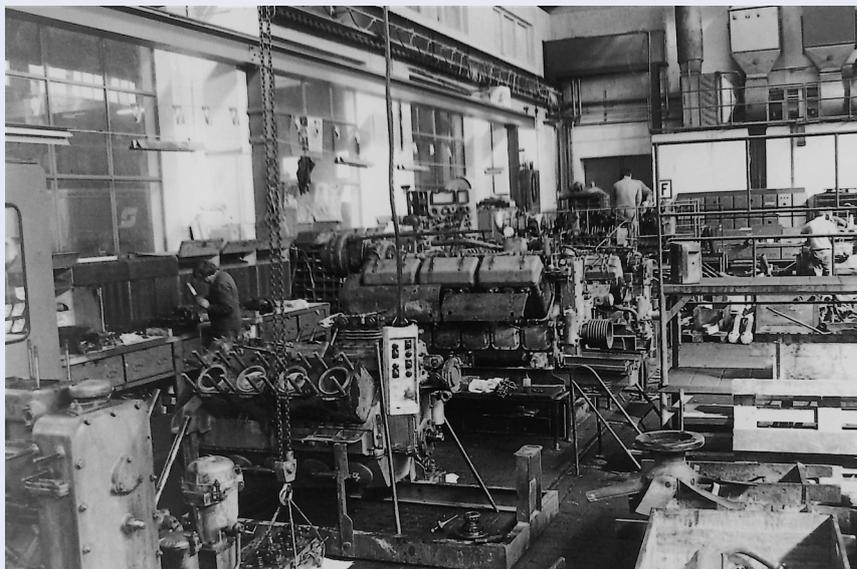


1992 erfolgte eine Aushilfe für die Hauptwerkstätte Floridsdorf: Der Steuerwagen 6020 027 und die Zwischenwagen 7020 006 und 7020 027 erhielten von der Z-Abteilung eine Sanierung des Untergestelles und kompletten Neuaufbau des Wagenkastens. Nach dem Lackieren gingen die Wagen zur Fertigstellung in die Hauptwerkstätte Floridsdorf zurück. Diese Aushilfe war notwendig, weil mehrere 4020-er Garnituren am 9. November 1991 gleichzeitig einen schweren Unfall hatten.

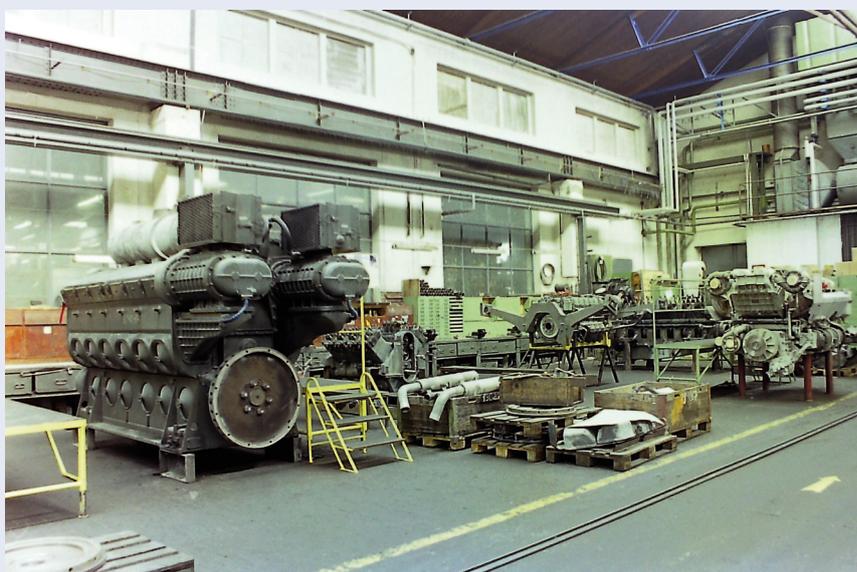


Zustand des Steuerwagens, als er in St. Pölten eintraf.

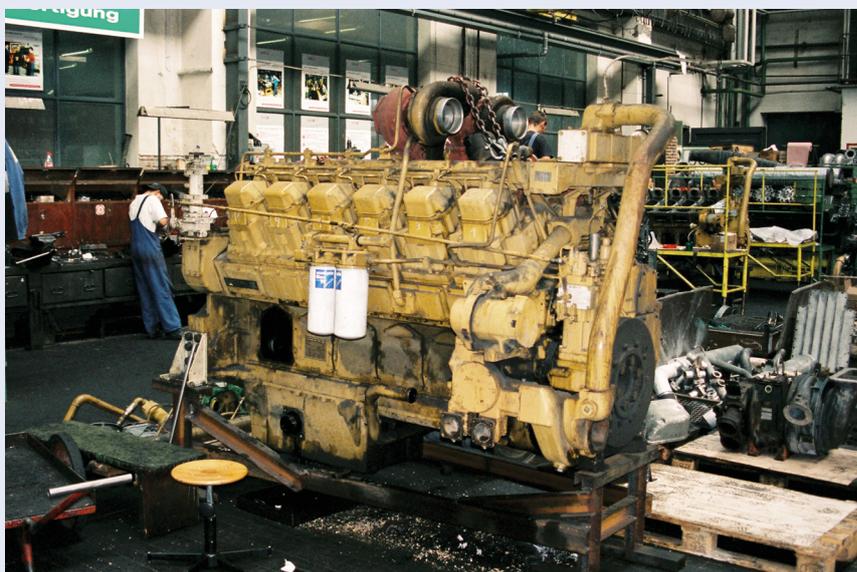
Motorenaufarbeitung, vorne ein S108a (Zugheizaggregat 2143) noch ohne Zylinderköpfe, dahinter ein S12a (5145/5046/5146/2095) und hinten ein T12c in Arbeit (2143).



Motorenaufarbeitung, links ein GM567c (2050), ein Unterflurmotor MTU 12V 183 TC 12 (5047) und rechts ein JW608 DS (2068).



Caterpillarmotor Type 3512 für die Reihe 2048.



Arbeitsbeispiele der Hebezeugpartie:



Belastungsprobe des mit Benzin angetriebenen 20 t-Schiendrehkrans 966.201, Bauart „American“, mit einem Kessel der Lokreihe 52. Gewicht 19 t, Auslegerlänge 15 m. Interessant ist die Anschrift „US-Zone Österreich“. Leider ist kein Aufnahme-datum verzeichnet.



Belastungsprobe des Dampfkran 966.402 mit einem Steifrahmentender. Der Kran hatte eine Tragfähigkeit von 45 t bei 6 Metern Ausladung. Die Kranbelastung fand anlässlich der Abnahme von der Lieferfirma am 16. Oktober 1958 statt.

Ab 1991 trat für die Schmalspurbahnen ein neues Farbschema in Kraft. Neulackierungen wurden nicht mehr im „Jaffa“-Look ausgeführt. Jede Bahnlinie sollte eine eigene Kennfarbe im Bereich des Fensterbandes erhalten:

Mariazellerbahn: mariazellerbraun

Pinzgaubahn: hellblau

Ybbstalbahn: hellgrün

Waldviertlerbahn: dunkelgrün

Das Farbschema setzte sich nicht durch, weil nur wenige Schmalspurwagen einen Neulack erhielten. Für die Pinzgaubahn und der Waldviertlerbahn sind keine Wagen in der Kennfarbe lackiert worden. Der erste Wagen im Kennfarbenschema war der B4/s 3105 für die Ybbstalbahn, gefolgt vom Ybbstalbahn-Bufferwagen 5701. Für die Mariazellerbahn ist der Wagen B4iph/s 3252 als erster Wagen im Kennfarbenschema im Oktober 1991 lackiert worden.



Neu lackierter B4iph/s 3105 der Ybbstalbahn.



Ybbstal Barwagen 5701 vor der Probefahrt. Im Dezember 1990 erhielt die Hauptwerkstätte den Auftrag, aus dem B4iph/s 3246 einen Buffetwagen für den Gelegenheitsverkehr zu bauen. Es gründete sich der Verein Pro Ybbstalbahn, der beträchtliche Sponsorengelder beistellte. Anfang 1992 ist der Wagen im neuen Kennfarbenschema lackiert worden.



Verladen des Bergwagens 9962 auf einen Tieflader in der Hauptwerkstätte St. Pölten.



Beim Abladen des Wagens bewiesen LKW-Fahrer und Kranführer ihr Geschick. Der Wagen musste zwischen den Bäumen und dem Haus manövriert werden. Für das Abladen musste ein spezielles Zwischengeschirr angefertigt werden, damit der Wagenkasten nicht beschädigt wird.