

1. DACH-Kongress

**Wachsende Verkehrsströme:
Ausweg durch neue Technologien?**

Lösungen (nicht nur) für den Alpenraum

25. – 26. April 2019, Dornbirn

Weitere Informationen auf unserer Homepage www.vdea.at

Mitgliedsbeiträge

Diesem Mitteilungsblatt liegt ein Zahlschein bei. Der Kassier ersucht um Einzahlung des Mitgliedsbeitrages von unverändert € 10.-. Elektronisch einzahlbar ist der Beitrag auf das Konto IBAN: AT37 6000 0000 0173 3651 BIC: BAWAATWW bei der Bawag/PSK, lautend auf Verband der Eisenbahn-Akademiker.

Durch das viel zu frühe Ableben von Reinhard Wohlfarter muss an seiner statt ein Rechnungsprüfer statutengemäß durch die Generalversammlung bestellt werden.

Wir laden daher alle Mitglieder zur

Außerordentlichen Generalversammlung

am 20.03.2019, um 17 Uhr

im Gasthaus Bauer in 1030 Wien, Erdbergstraße 150

Tagesordnung:

Wahl eines Rechnungsprüfers

Zajic m.p.
Obmann

Pabel m.p.
Schriftführer

Zertifizierung zum **EURAIL-ING**

Vom nationalen Zertifizierungsbüro der **UEEIV**, welches bekanntlich beim VdEA angesiedelt ist, wurde der Kollege

Ing. Johann BERGER

Werner SCHACHNER BM MA

zu EURAIL-ING zertifiziert. Wir gratulieren. Nähere Informationen zur Zertifizierung enthält die Homepage der UEEIV www.ueeiv.eu.

Medieninhaber und Herausgeber:

Verband der Eisenbahn-Akademiker, 1030 Wien, Rudolf von Altplatz 3/9

Redaktion:

BB-ZI i.R. Dipl.Ing. Oskar Messerschmidt, 1140 Wien, Linzer Straße 412 Stg. 3

Druck:

Eigene Vervielfältigung

Blattlinie:

Angelegenheiten der Akademiker im Dienste der Eisenbahnen

Mitteilungsblatt

67. Jahrgang

www.vdea.at


1/2019

10. Mai 2019: Exkursion zu Stern & Hafferl

Seit 1. September 2018 ist Wirklichkeit, was nur unverbesserliche Optimisten zu träumen gewagt hatten: Die Verbindung der Lokalbahn Vorchdorf-Gmunden mit der Gmundner Tramway. Und in Vorchdorf entstand eine neue, moderne Werkstätte für alle Fahrzeuge der Bahnbetriebe von Stern & Hafferl.

Grund genug, diese Neuerungen eingehend zu besichtigen. Zu dieser Exkursion laden wir alle Mitglieder und Freunde herzlich ein.

Programm:

Anreise: Individuell, ab Wien z.B. mit RJX 160 ab Wien Hbf 7:30, an Linz 8:44, weiter mit  2 ab 9:02, an Lambach 9:35.

Sonderzug von Lambach nach Vorchdorf im nostalgischen SGP-Triebwagen, Baujahr 1950 (angefragt). Präsentation des Verkehrsbetriebes von Stern & Hafferl und Besichtigung der Werkstätte Vorchdorf.



Fahrt mit einem Planzug der Traunseebahn nach Engelhof, Mittagessen im Gasthof Engelhof.

Weiterfahrt mit der Gmundner Tramway über den Klosterplatz, die neue Traunbrücke und durch die Altstadt zum Bahnhof, Ende der Exkursion.

Rückreise: Individuell, REX nach Attnang-Puchheim ab Gmunden stündlich.

Anmeldung: Möglichst bald, spätestens jedoch bis 30. April per Email an office@vdea.at

Innotrans 2018

Fortsetzung aus Mitteilungsblatt 3/2018

Nachdem wir im ersten Bericht einige der ausgestellten Triebzüge beschrieben haben, wenden wir uns nun dem Güterverkehr zu.

Erster Eindruck: Es tut sich wieder etwas bei den Laufwerken und deren Ausrüstung.



Neben dem bekannten Y25, das wieder einmal mittels Kreuzanker für 140km/h ertüchtigt werden soll und den ebenso bekannten Hallenser Laufwerken sahen wir (ebenfalls von ELH) das scheibengebremste RC25NT-D mit Gummi-Primärfedern und Timken-Lagern sowie von Trans Tec Vetschau das TTV FBS 2.25 (Freight Bogie Split 2-achsig 25 t Radsatzlast) mit seinen zwei gelenkig miteinander verbundenen Rahmenhälften, die auch bei schlechter Gleislage eine hohe Entgleisungssicherheit gewährleisten sollen. Ausführungen mit Klotzbremse und für 1520 mm Spurweite sollen ebenfalls erhältlich sein.

Scheibenbremsen sahen wir an etlichen Laufwerken, auch in ausgestellte Wagen eingebaut. Allerdings hatte kein einziger Wagen einen Gleitschutz. Zwar ist dieser bei einer mittleren Kraftschluß-Ausnutzung bis 0,11 laut TSI Wagen nicht

erforderlich, doch waren die Antworten, die wir von den Vertretern der großen Waggonverleiher auf unsere Frage nach den Betriebserfahrungen mit scheibengebremsten Wagen erhielten, eher einsilbig.

Ein unscheinbares Kastel an einem Tankwagen verbirgt eine wegweisende Selbst-Diagnoseeinrichtung mit Funk-Datenübertragung, wodurch die wagentechnische Untersuchung beschleunigt werden soll. Bis zur UIC-Zulassung des Systems dürfte allerdings noch ein weiter Weg bevorstehen.

Prominent vertreten war die RCA-Gruppe mit dem ersten Vertreter einer neuen, „Base Frame“ genannten Wagenbauart. Dabei können durch Variation der Langträger zwischen



zwei standardisierten Kopfstücken Plattformwagen von 30 bis 80 Fuß Ladelänge gebildet werden, auf deren Container-Tragzapfen wiederum nach Kundenwunsch die verschiedensten Behälter aufgesetzt werden können. Durch Verwendung besonderer Stähle und sorgfältige Konstruktion wurde eine Optimierung der Eigenmasse erreicht.

Der ausgestellte 70 Fuß-Wagen mit Planenaufbau ermöglicht die Kranverladung von 35 m langen Gütern (z.B. Profilen) und wiegt dabei nur 23,6 Tonnen. Der Wagen ist mittlerweile für den freien Verkehr zugelassen, und wir sind gespannt auf die Betriebserfahrungen und den kommerziellen Erfolg.



Der von Innofreight gezeigte Holztransporter überraschte durch das Volumen seines Aufbaues, noch dazu, da er mit G1 (Gabarit=Lademaß) angeschrieben war. Der Vergleich mit dem daneben stehenden RCW-Wagen (siehe Bild oben), dessen Aufbau selbst G2 ausnutzt, zeigt den Größenunterschied. Der Einsatz dieses Wagens wird wohl auf Verkehre auf dafür geeigneter Infrastruktur beschränkt bleiben.



Übergangskupplung für Lokomotiven in Entwicklung ist, wodurch diese weiterhin frei verwendbar bleiben. Auch in Österreich wurden im vergangenen Jahr erste Versuche mit dem Typ 11 durchgeführt.

Fortsetzung folgt