

Triebwagen 5 ist schon für den Einsatz zwischen ÖBB-Bahnhof und Engelhof mit Dreilichtspitzensignal, Zugsicherung und Funk ausgestattet, am ehemaligen Sommertriebwagen 100 von der Pöstlingbergbahn wurde in der Werkstätte Vorchdorf noch gearbeitet.

Mit dem Tw 5 ging es dann über den Seebahnhof und den Klosterplatz zur neu gebauten Traunbrücke, durch das Trauntor zum Rathausplatz und weiter zur alten Straßenbahn Remise. Dort wurde neben Tw 5 der nun ebenfalls arbeitslose Tw 8 vor die Halle gefahren. Ohne diesen Triebwagen hätte die Gmundner Straßenbahn wohl kaum überleben können. Er bleibt wie Tw 5 und Tw 100 in der Obsorge des Vereines Pro-Gmundner-Strassenbahn erhalten.

Den Abschluss der Exkursion bildete die Fahrt mit einem planmäßigen, ziemlich stark besetzten Tramlink V3 zum neu gestalteten ÖBB-Bahnhof. Getrieben vom Bahnstrom des Kraftwerkes Steeg, das der vorausschauende Ing. Josef Stern erbaute, fuhren wir dann in einem völlig überfüllten City-Jet nach Attnang-Puchheim, wo sich die Gruppe zur Heimreise aufteilte.

Wir danken allen, die uns diese interessante und schöne Exkursion ermöglicht haben.

In memoriam

Vergangenen Herbst war er noch mit uns im Brenner-Basistunnel und bei der Innsbrucker Tramway, deren Ausbau nicht zuletzt seinem beharrlichen Wirken im Amt der Tiroler Landesregierung zu verdanken ist – eine heimtückische Krankheit hat am 20. April 2019

Dipl.Ing. Diethelm Judmaier

viel zu früh aus unserer Mitte gerissen. Wir werden seine stets aktive Beteiligung an unseren Veranstaltungen vermissen. Unsere Anteilnahme gilt seinen Angehörigen.

Zertifizierung zum **EURAIL-ING**

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

Dipl.Ing. Stefan JORTHAN

Dipl.Ing. Erik PINTER

Ing. Hansjörg KAAR MBA

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, Rudolph 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



Verband der Eisenbahn - Akademiker

Termine:
26.06.2019 Gasthaus Bauer

Mitteilungsblatt

67. Jahrgang

www.vdea.at

1/2019

Neues aus dem ÖBB-Konzern

Die ÖBB – Holding stellt die Weichen auf Nachhaltigkeit. Der ÖBB – Konzern ist im Wandel, und das Programm für die Änderung mit dem klingenden Namen „Nordstern“ sorgt in vielen Bereichen für Aufsehen. Der verzögerte Generationswechsel zeigt einmal mehr, dass in vielen Bereichen vorhandenes Know How mittlerweile zu gering ist. Man hat per Weisung von der damaligen Ministerin Bures die Verpflichtung, das Pensionsantrittsalter der Mitarbeiter nach Beitrags- oder viel mehr Eisenbahnjahren hinauszuschieben. Gleichzeitig zeigt es sich, dass das Unternehmen in vielen Bereichen noch nicht marktfähig ist.

Ganz speziell zeigt es sich bei der Cargo Sparte (Rail Cargo Group), die mit der neuen Matrix-Organisation geschuldet mehr und mehr an die marktüblichen Systemgrenzen kommt. Der Zukauf von Firmen, um die Expansion voran zu treiben, ist seit Jahren überfällig.

Der Personenverkehr hat mit Mag. Gastenauer wieder einen bahnaffinen Vorstand bekommen. Im Nahverkehr zeigen sich erste positive Wirkungen, und der Fernverkehr hat es nach Jahren wieder geschafft, gute Fernverbindungen zu etablieren.

In den Tochtergesellschaften Technische Services und Produktion versucht man des Systemproblems der Kosten Herr zu werden. Gleichzeitig zeigt es sich auch hier – spezifisches Know How ist schwer zu bekommen und gar zu halten. Bei der Produktion als Eisenbahnverkehrsunternehmen könnten die Weichen zur Cargo Bahn gestellt werden, wenn sich der Eigentümer dazu entschließt.

Die Infrastruktur ist dabei, eine neue Organisation zu implementieren. Die Effizienz bei Neubau, Ausbau, Erhaltung, die in die Richtung Nachhaltigkeit der Kosten-Nutzenstruktur gehen muss, sowie der Betrieb, welcher mit mehr Automation im Zeitalter der Digitalisierung angekommen ist, sind das Gebot der Stunde. Die neue Organisation soll helfen, dies zu erreichen. Das Erreichen der Ziele wird davon abhängen, ob die richtigen Leute an die richtigen Stellen gesetzt werden.

Das vierte Eisenbahnpaket, die technische Säule, welche derzeit vom Gesetzesgeber diskutiert wird, wird die Weichen für die Struktur im Bahngesetz stellen. Die Governance – Richtlinie der Öffnung der Personenverkehrsdienste und vor allem die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur werden hier Wirkung zeigen. Die Regierungsvorschläge hätten im Mai vollständig vorliegen sollen – es wird unabhängig der Politik im Herbst eine Entscheidung geben (müssen). Österreich hat sich entschieden, das Inkrafttreten erst mit Juni 2020 sicher zu stellen und hat wie die meisten Länder damit ein Jahr an Zeit gewonnen.

Innotrans 2018

Fortsetzung aus Mitteilungsblatt 1/2019 und Schluß



Zu guter Letzt präsentieren wir noch einige Impressionen, die selbst beim Innotrans-erprobten Chronisten ungläubiges Kopfschütteln hervorgerufen haben, wie zum Beispiel ein Triebzug, bestimmt für das Mutterland der Eisenbahn, England: Das enge Profil mancher Tunnel bedingt eine Evakuierungsmöglichkeit durch die Stirntüren des Zuges. So weit,



so verständlich. Aber dass man deshalb gleich eine derart pompöse Zugbrücken-Konstruktion erfinden muß, darf doch hinterfragt werden. Zumal dadurch für den Führerstand nur mehr ein enger Schluß übrig bleibt, der dann mit den notwendigen Bedien- und Anzeigeelementen irgendwie vollgestopft werden muß.

Daß das Ganze nicht den Vorgaben der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI Loc&Pas) entspricht, versteht sich von selbst, spielt aber angesichts des bevorstehenden Brexits auch keine Rolle mehr.

Der Chronist malt sich vor seinem geistigen Auge die Reaktion des seinerzeitigen, mit beträchtlicher Leibesfülle versehenen obersten gewerkschaftlichen Vertreters der Lokführer aus, hätte man ihn submissiv ersucht, diesen Arbeitsplatz auszuprobieren....

Und zu allerletzt noch ein Schnapsschuß aus dem Ostteil von Berlin, in dem die Tramway eine wichtige Rolle bei der



verkehrlichen Erschließung der Fläche spielt.

Nach der Betrachtung aller der vielen Novitäten auf der Innotrans war der nostalgische Blick auf das ehrwürdige Alteisen eine willkommene Abwechslung.

VdEA bei Stern und Hafferl

Am Programm der Exkursion standen die Besichtigung der neuen Werkstätte von Stern & Hafferl in Vorchdorf und der seit 1. September 2018 in Gmunden durchgebundenen Traunseebahn. In Lambach erwartete uns bereits der zweiachsige Museumswagen 24 101 und brachte uns nach einem Fotohalt in der Kreuzungsstation Bad Wimsbach-Neydharting nach Vorchdorf. Dort begrüßte uns Ing. Günter Neumann, Geschäftsführer der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH.

Im neuen Seminarraum der Werkstätte präsentierte uns Ing. Neumann die Geschäftsbereiche der Stern Holding, neben Verkehr die Bereiche Schifffahrt, Bau, Elektro- und Gebäudetechnik und Betonfertigteile. Anschließend ging es um die Realisierung der Durchbindung der Gmundner Straßenbahn und der Lokalbahn Vorchdorf - Gmunden zur Traunseebahn, die allein von der baulichen Durchführung in der Altstadt von Gmunden eine enorme Herausforderung war. Die gesamte spannende Historie von fast 30 Jahren Kampf um die Gmundner Straßenbahn bis zur Realisierung der Durchbindung ist auf www.gmundner-strassenbahn.at ausführlich dokumentiert.

Da Ing. Neumann zur Taufe der neuen Lok 187 333-0 „Barbara“ von Stern & Hafferl nach Ebensee fahren musste, übernahm anschließend Ing. Josef Berger die Vorstellung der neuen Fahrzeuge Tramlink V3 und die Führung durch die neue Werkstätte Vorchdorf. Die von Vossloh-Stadler gelieferten Fahrzeuge erfüllen nicht nur die sehr harten Anforderungen seitens Strecke, Mindestradius 17 m, Höchststeigung 100 ‰ und Höchstgeschwindigkeit 70 km/h, sie sind auch durch die gelungene Aufteilung des Fahrgastraums und die hervorragenden Laufeigenschaften wohl eines der besten Nahverkehrsfahrzeuge die in den letzten Jahren beschafft wurden.

Davon konnten wir uns bei der anschließenden Fahrt auf der Lokalbahnstrecke mit 750 V = von Vorchdorf nach Engelhof überzeugen. Diese Strecke ist nach der umfangreichen Sanierung nicht nur vom Oberbau her in bestem Zustand, auch die Haltestellen entsprechen voll heutigen Anforderungen. Dabei konnte Stern & Hafferl in weiten Bereichen auf eigene Ressourcen wie die Betonfertigteile und Bahnübergänge zurückgreifen. Die meisten Eisenbahnkreuzungen sind mittlerweile mit Lichtzeichenanlagen ausgestattet, was allerdings Kollisionen mit Kraftfahrzeugen leider keineswegs ausschließt. Für die Sicherheit des Zugverkehrs sorgt nun ein funkbasiertes Zugleitsystem analog jenem der Pinzgaubahn. Engelhof mit seinem originalen, aber leider noch nicht restaurierten, Bahnhofsgebäude aus der Pferdebahnzeit ist wohl der älteste noch existierende Bahnhof der Welt. Er wurde gleismäßig völlig erneuert und als Endstelle der Verstärkungszüge der mit 600 V = als



Straßenbahn betriebenen Strecke zum ÖBB-Bahnhof Gmunden ausgebaut. Neben einem Park & Ride-Parkplatz ist in Engelhof auch noch die geplante Bahnhofhalle, die in der Nacht als Abstellhalle für die Fahrzeuge dienen soll, fertigzustellen.

Für uns war es hier Zeit zur Stärkung im nahe gelegenen Gasthof Engelhof. Bei der Rückkehr zum Bahnhof erwartete uns schon der historische Triebwagen 5 der Gmundner Straßenbahn auf jenem Gleisstutzen, der einmal Anfang für die geplante Strecke Richtung Laakirchen sein soll.