

Fortsetzung von Seite 1

Treffpunkt: Freitag, 05.05.2023, 9:45 Uhr in Wien Hbf am Bahnsteig des REX 6 Richtung Wulkaprodersdorf.

Fahrkarten: Wien – Gramatneusiedl, Gramatneusiedl – Bruck an der Leitha und Bruck an der Leitha – Wien bitte selbst besorgen!

Anmeldung: Möglichst bald, spätestens jedoch bis 23.04.2023 per Mail an office@vdea.at

VdEA intern

Der gedruckten Ausgabe dieses Mitteilungsblattes liegt ein Zahlschein bei. Wir ersuchen, den Mitgliedsbeitrag für 2023 in der Höhe von unverändert € 10.- (Spenden werden gerne angenommen) einzuzahlen.

Wir ersuchen nochmals, uns Änderungen von Anschrift, Mailadresse etc. stets bekanntzugeben, am besten unter office@vdea.at.

Zertifizierung zum *EURAIL-ING*

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

Dipl.Ing. Martin Diesmayr

Ing. Christian JEKL, MSc

zu EURAIL-ING zertifiziert. Kollege Projektkoordinator bei ÖBB Infra GB PNA, Kollege Jekl Eisenbahnbetriebsleiter-Stv bei Rhomberg Bahntechnik. Nähere Informationen zur Zertifizierung enthält die Homepage der UEEIV www.ueeiv.eu.

Letzte Meldung zum Unfall in Griechenland:

Der gewöhnlich ausgezeichnet informierte LOKreport berichtet, dass die griechische Eisenbahn—Aufsichtsbehörde RAS schwerwiegende Mängel bei der Ausbildung de Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers OSE festgestellt hat.

Wegen der Sicherheitsrelevanz verhängte RAS ein teilweises Beschäftigungsverbot für die Teilnehmer ab bestimmten beanstandeten Kursen.

Quelle: LOKreport, 17.03.2023

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



Verband der Eisenbahn - Akademiker

Termine:

08.03.2023 Gasthaus Bauer
19.04.2023 Gasthaus Bauer
05.05.2023 Exkursion Locmasta
Näheres auf der Homepage

Mitteilungsblatt

71. Jahrgang

www.vdea.at

1/2023

Freitag, 05.05.2023: Exkursion

Gegenwart, Zukunft und Vergangenheit

Unsere diesjährige Frühjahrsexkursion führt uns an die Ostbahn in den Raum Bruck an der Leitha.

In Gramatneusiedl besichtigen wir LOCMASTA, die neu errichtete Drive-in-Lokomotivwerkstatt.



Anschließend erfahren wir im Rahmen einer Präsentation Information aus erster Hand über die Flughafenspange, über die der Fernverkehr zwischen Wien, Budapest und Preßburg fließen soll.

Anschließend fahren wir nach Bruck an der Leitha, von wo uns ein Transfer zur Bunkeranlage Ungerberg bringt. Die derzeit allgemein nicht zugängliche Anlage bildet einen Teil der nach dem damaligen Verteidigungsminister „Schleiner-Wall“ genannten, während

des Kalten Krieges errichteten Befestigungen und sollte den Einfall feindlicher Truppen durch die Brucker Pforte verzögern.

Die traditionelle Nachsitzung in Bruck an der Leitha bildet den Ausklang der Exkursion. Programm:

- 9:45 Uhr Abfahrt in Wien Hbf mit REX 6
- 10:00 Uhr Ankunft in Gramatneusiedl
 - Präsentation der Planung für die Flughafenspange (angefragt)
 - Präsentation der Firma und Besichtigung LOCMASTA
 - Mittagsimbüß auf Einladung der Firma LOCMASTA
 - Weiterfahrt nach Bruck an der Leitha, Transfer zum Bunker Ungerberg
 - Führung durch die Bunkeranlage Ungerberg
 - Transfer zum Gasthof N.N., Nachsitzung

ab 16 Uhr: Heimreise mit REX ab Bruck an der Leitha jeweils Minute 15 und 48

weiter auf der letzten Seite

Innotrans 2022

Fortsetzung aus 4/2022 und Schluss

Nachdem wir im letzten Mitteilungsblatt eine kleine Auswahl an Lokomotiven und Triebwagen vorgestellt hatten, widmen wir uns diesmal dem Güterverkehr.

Sggn(s) 80'XL
LIGHT EIGHTY 80'XL

LOGISTIC CAPABLE

- 2 x 40' containers = +4 t by uniformly loaded cargo
- 30 various loading combinations

TRANSPORT EFFICIENCY

- Light eighty XL: 23 wagons, 46 containers (40')
- Sggn(s) 80': 22 wagons, 44 containers (40')
- Sggn(s) 60': 30 wagons, 30 containers (40')
- Sggn(s) 90': 20 wagons, 40 containers (40')

HEAVY DUTY

ECO FRIENDLY

- 20 % lower energy consumption in comparison with standard 80' wagon
- Quiet wagon 78 dB(A)

LCC ORIENTED

- Less bogies
- Less brake systems
- Lower maintenance costs

DAC READY

FOR MORE INFORMATION VISIT US AT HALL 3,2 STAND 620

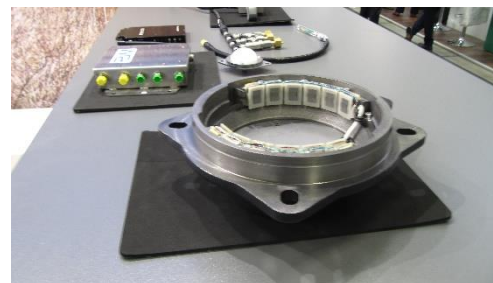
TECHNICAL DETAILS			
Length over buffers / Länge über Puffer	25.900 mm	Maximum loading weight / Max. Ladegewicht	max. 80 t
Loading length / Ladehöhe	24.700 mm	Maximum weight of loaded wagon / Max. Gewicht - beladener Wagen	max. 90 t
Distance of boggy parts / Drehachsenabstand	10.000 mm	Maximum axle load / Max. Achslast	max. 22,5 t
Height of loading plane above top of rail / Höhe der Ladeebene über S.O.	1.150 mm	Maximum axle load / Max. Achslast	max. 22,5 t
Bottom axle height above top of rail / Höhe der Achsachse über S.O.	105 mm	Max. operating speed of empty wagon / Max. Betriebesgeschwindigkeit - Leerwagen	120 km/h
Automatic coupling ball height above top of rail / Höhe der AK-Achse über S.O.	1.025 mm	Max. operating speed of 20 t axle load / Max. Betriebesgeschwindigkeit bei 20 t Achslast	100 km/h
Bogie wheel base / Achsabstand	1.600 mm	Max. operational speed of 22,5 t axle load / Max. Betriebesgeschwindigkeit bei 22,5 t Achslast	100 km/h
Track gauge / Spurweite	1.435 mm	Max. operating speed of 22,5 t axle load / Max. Betriebesgeschwindigkeit bei 22,5 t Achslast	100 km/h
Wheel diameter / Rad-/Achsenmesser (mm)	850 mm	This wagon is ready for installation of the automatic coupling / BSW Vorbereitung für das AK-E-Koppl.	
Wagon tare / Eigengewicht	22,6 t ± 1 %		

Der slowakische Hersteller Tatravagónka präsentierte nicht nur ein ultraleichtes Güterwagen-Drehgestell, ein Derivat des bekannten „Hallenser Laufwerkes“, sondern auch einen 4-achsigen Sggn Wagen zur Aufnahme vom 2 40' Containern bei einem Ladegewicht von 68 t. Zwar weniger gegenüber den herkömmlichen 34,2 m langen doppelten Taschenwagen Sdggms mit einem Ladegewicht in C von 87 t, aber dafür ist der Wagen nur 26 m lang und hat ein Laufwerk weniger, und das Eigengewicht beträgt nur 22 t gegenüber 36 t beim Sechssacher. Da anzunehmen ist, dass es ein ausreichendes Substrat von höchstens 34 t schweren 40' Containern gibt (schwerere könnten auf LKW ohnedies nicht an- und abtransportiert werden), birgt dieser Wagen sicher Marktpotential.

Nun aber zu zwei Innovationen aus Österreich, die nach unserer Meinung viel zu wenig Beachtung finden: Wir haben im vorigen Mitteilungsblatt die Problematik der Übertragung elektrischer Energie über die automatische Kupplung DAC aufgezeigt. Und diese ist auch noch Zukunftsmusik, jede Digitalisierung eines Güterwagens bedingt aber schon jetzt eine Stromquelle auf demselben.

Hier ist die Firma PJM Bahnbrecher. Der in den Lagerdeckel integrierte Achsgenerator ist serienreif und z.B. bei den SBB schon an 200 Wagen im Einsatz. Der Lagerdeckel mit dem Stator passt auf jedes Lagergehäuse und der Rotor auf jeden Achsprügel eines herkömmlichen Güterwagens. Zusammen mit einer kleinen Batterie ist damit die Versorgung der Elektronik des Wagens gewährleistet.

PJM hat als digitales Gesamtsystem den Waggon-Tracker entwickelt. Dieser erfasst, je nach Kundenwunsch, Basisdaten wie Fahrleistung, aktuelle Position, Fahrtrichtung, Fahrverhalten, Ladevorgang, Entgleisung, Diagnose fehlerhaft bremsenden Wagen sowie automatische Ladegewichtsüberwachung. Besonders letztere gewinnt zusehends an Bedeutung. Waren in der Vergangenheit beträchtlich überladene Wagen (besonders Holztransporte) keine Seltenheit, hat die massive Aufrüstung der Infrastruktur mit Zuglaufcheckpoints, die unter anderem die Achsfahrmassen wägen, zu Handlungsbedarf bei den EVUs geführt.



Eine weitere Anwendung ist die automatisierte Bremsprobe, die vor allem bei SBB Cargo seit 2017 in einem Feldversuch, seit Juli 2022 auch bei DB Cargo getestet wird.

Die autarke Stromversorgung von Güterwagen bietet aber auch die Möglichkeit, endlich scheibengebremste Wagen mit einem Gleitschutz auszurüsten, was bei Scheibenbremsen eigentlich selbstverständlich sein sollte, bisher aber an der fehlenden Energiequelle scheiterte.

Last, but not least, eine Entwicklung der NET-Automation und den Bremsenspezialisten der ÖBB: Die Dünnschichtfolien Bremskraftmessung.

Ältere Kollegen werden sich vielleicht noch daran erinnern, dass in den Neunzigerjahren des letzten Jahrhunderts plötzlich bei den Triebzügen der Reihe 4020 massive Bremsprobleme auftraten. Die Bremswirkung war mangelhaft, obwohl die richtigen C-Drücke an den Zangeneinheiten anlagen. Es stellte sich heraus, dass der Lieferant, ohne die ÖBB zu verständigen, die Zeichnungen geändert hatte, weshalb die Ventilwerkstätte die Einheiten falsch aufarbeitete. Dies war mit ein Anstoß, die Belagskräfte direkt zu messen.



Mit dem System NETBEE ist es nunmehr erstmals möglich, die Belagskraft direkt zwischen Scheibe und Belag bei gelöster Bremse zu messen. Da der Spalt nur 0,5 mm (!) betragen muss, braucht die Zange nicht verstellt zu werden, was die Messung verfälschen kann, bei Verwendung herkömmlicher Druckmessdosen aber notwendig war.

Die Kollegen Bremser der ÖBB arbeiten daran, das System auch für Klotzbremsen anwendbar zu machen. Hier sind allerdings noch einige härtere Nüssen zu knacken. Radprofil und Sohle sind gekrümmt und verändern sich durch den Verschleiß im Betrieb wesentlich stärker als Scheibe und Belag.

So viel hätte es auf der Innotrans noch zu sehen gegeben, doch musste sich der Chronist aus Zeitgründen auf sein ureigenstes Fach, die Fahrzeuge und den Betrieb konzentrieren.

Und über die Reise nach Berlin mit der Deutschen Bahn breiten wir besser den Mantel des Schweigens, wir wollen doch niemanden anpatzen (auch nicht mit der Wahrheit).