

In dieser Zeit wurden neben dem, bereits erwähnten, offenen Aussichtswagen auch ein dreiachsiger Erzwagen und ein dreiachsiger Wasserwagen für die Mh6 aufgebaut. Ein dreiachsiger Postwagen, ein zweiachsiger, achtfenstertriger Personenwagen und ein zweiachsiger gedeckter Güterwagen sind derzeit ebenso in Arbeit, wie die alten Diesellokomotiven 2090.01, 2190.03 und 2092.03. Ein Blick auf die Gleise vor dem Heizhaus zeigt, daß dem Club Mh6 die Arbeit in den nächsten Jahren nicht ausgehen wird.



Nach einer kleinen Vorgeier des Geburtstages von Erich Dürnecker endete die Exkursion mit der Fahrt nach St.Pölten Hbf. Bleibt noch der Dank an alle, die diese gelungene Exkursion in schwerer Zeit ermöglichten und so gelungen gestalteten.

ÖBB-Rahmenplan 2021-2026

Weihnachten naht, und so ist es an der Zeit, einen Brief an das Christkind zu schreiben. Also ward der Rahmenplan 2021 – 2026 für den Ausbau der ÖB-Infrastruktur vorgestellt. Schlappe 3 Milliarden Euro pro Jahr, in Summe 17,5 Milliarden Euro bis 2026. Nachzulesen unter <https://www.unsereobb.at/de/Rahmenplan-2021-2026>. Wir werden im nächsten Mitteilungsblatt näher darüber berichten.

Zertifizierung zum **EURAIL-ING**

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

Dipl.Ing. Dr.techn. Bernhard Rüger

zu EURAIL-ING zertifiziert. Wir gratulieren und freuen uns, Kollegen Rüger als Mitglied begrüßen zu dürfen. 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



Verband der Eisenbahn - Akademiker

Termine:
09.12.2020 Gasthaus Bauer
(abhängig von Covid-Restriktionen)

Mitteilungsblatt

68. Jahrgang

www.vdea.at

4/2020

Vereinsleben in Covid-Zeiten

Als der Chronist während seines Thailand-Urlaubes im vergangenen Jänner erstmals von einer atypischen Lungenkrankheit hörte, die sich offenbar in einer chinesischen Provinz rasch ausbreitete, schien dies alles sehr weit weg. Erste Reise-Restriktionen tangierten den Urlauber nicht, der Flug von Bangkok nach Hause war bestätigt.

Ein paar Wochen später sah alles grundlegend anders aus. „Wir fahren die Republik nieder“, verkündete der Bundeskanzler. So geschah es auch, und mahnende Zeitgenossen, die meinten, die ganze Geschichte werde wohl länger dauern, wurden als Schwarzmalerei abgetan.

Auch wir hielten an der trügerischen Hoffnung fest, die Lage werde sich schon beruhigen. So planten wir unverdrossen die Exkursion zum Hafen Koper, bis wir letztlich doch absagen (besser: auf später verschieben) mussten.

Da für den Herbst die turnusmäßige Ordentliche Generalversammlung anstand, wollten wir diese mit der Herbstexkursion verbinden. Wieder machten uns die Covid-Beschränkungen einen Strich durch die Rechnung, doch konnte wenigstens die Exkursion zur Mariazellerbahn mit großem Erfolg stattfinden (siehe Bericht in diesem Mitteilungsblatt).

Die Generalversammlung müssen wir so lange verschieben, bis deren ordentliche Abhaltung möglich ist. Unser Verein ist dennoch weiter handlungsfähig, da die Organe laut ZVR bis März 2023 bestellt sind. Weiters haben die Rechnungsprüfer die Kassenprüfung durchgeführt und den Abschluss testiert.

Unsere Homepage erstrahlt in neuem Glanz, und der Schriftführer gelobt feierlich, sie stets aktuell zu halten.

Auch das Nationale Zertifizierungsbüro arbeitet weiter und hat in diesem Jahr bereits fünf Anträge bearbeitet.

Die Planungen für nächstes Jahr gleichen klarerweise einem Blindflug. Im Auge haben wir nach wie vor Koper, doch wird dies realistischweise (wenn überhaupt) erst im Herbst möglich sein. Weiters gibt es in Graz einiges zu sehen: Die Tramway-Neubaustrecken nehmen Gestalt an, und über Fahrzeug-Beschaffungen wird auch schon mehr zu erfahren sein. Eine Steiermark-Exkursion, verbunden mit der Generalversammlung, ist -Covid-abhängig- angedacht.

Bis dahin, liebe Kolleginnen und Kollegen: lasst Euch das Leben nicht verdrießen, und vor allem: *Bleibt rund!*

Zu Gast bei der Mariazellerbahn

Exkursion in Zeiten von Covid 19 am 23.10.2020

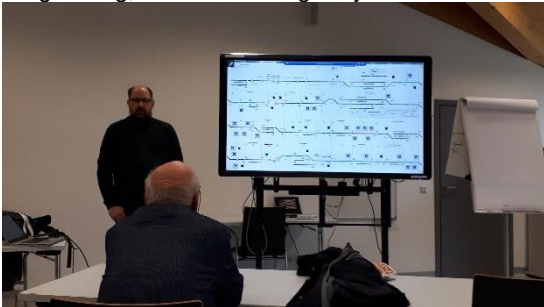
Seit ihrer Inbetriebnahme werden die neun Himmelstreppe samt den vier Panoramawagen vom neuen Betriebszentrum der Mariazellerbahn in Laubenbachmühle aus eingesetzt. Dort befindet sich auch ihre Wartungshalle und die Abstellhalle, in der



2015 die Niederösterreichische Landesausstellung stattfand. Auch das Zugpersonal, bestehend aus Lokführer und Schaffner beginnt und beendet seinen Dienst in Laubenbachmühle. Herzstück des Betriebszentrums ist jedoch die Betriebsführungszentrale im früheren Aufnahmegebäude. Von dieser aus wird der Betrieb auf der gesamten Mariazellerbahn, der Schneebergbahn, der Wachaubahn, der Wald-

viertelbahn, der Strecke Retz – Drosendorf und nun auch der Stadtbahn Waidhofen/Ybbs kontrolliert. Für die Mariazellerbahn wurde dazu ein funkbasiertes Zugleitsystem installiert, welches eine Weiterentwicklung jener Systeme ist, die auf der Stubaitalbahn und der Zillertalbahn seit Jahren erfolgreich im Einsatz sind. Schon bei der Anreise wurden uns zwischen St. Pölten Hbf. und Laubenbachmühle Prinzip und Funktion erklärt. Umgesetzt wird dabei auf Rechnerbasis die ÖBB Vorschrift ZSB 5 für den Zugleitbetrieb. Zu sehen waren auf der Anreise auch weitere Investitionen, wie das Umformerwerk in Klagen, welches das alte Kraftwerk Wienerbruck abgelöst hat, die fortschreitende Ausstattung der Bahnhöfe und Haltestellen mit behindertengerechten Bahnsteigen, die Ausrüstung der planmäßigen Kreuzungsbahnhöfe mit Rückfallweichen, die Ausstattung der Eisenbahnkreuzungen mit modernen technischen Sicherungen und auch der Einbau von Y-Schwellen zur Stabilisierung der Gleislage.

In Laubenbachmühle erfolgte dann im großen Schulungsraum zunächst die formelle Begrüßung, bevor das Zugleitsystem detailliert erklärt wurde. Die einzelnen Abläufe



konnten an Hand der projizierten aktuellen Bildschirme der Betriebsführungszentrale mit verfolgt werden. Das System arbeitet mit zwei parallelen Zentralrechnern, von denen einer im früheren Aufnahmegebäude, der andere als Redundanz im neuen Betriebszentrum steht. Alle aktiven Triebfahrzeuge im Aufsichtsbereich der Betriebsführungszentrale verfügen

über einen eigenen Rechner, der u.a. den Standort auf einen Meter genau an die Betriebsführungszentrale weitergibt. Diese Standortdaten werden mittels GPS, ortsfesten, passiven Balisen und Odometrie ermittelt.

Auf die Fahranfrage, die im Normalbetrieb via Fahrzeugrechner an die Betriebsführungszentrale weitergegeben wird, antwortet diese bei Vorliegen der Voraussetzungen mit der Erteilung der Fahrerlaubnis über den Fahrzeugrechner an den Triebfahrzeugführer.

Zugbewegungen ohne Fahrerlaubnis werden über das System durch Eingriff via Fahrzeugrechner auf das Triebfahrzeug unterbunden.

Nach der Beantwortung von Fragen zum Zugleitsystem besuchten wir daraufhin die Wartungshalle, in der gerade zwei der Panoramawagen ihre reguläre Wartung erhielten. Aufgeständerte Gleise, Dacharbeitsbühnen und abschaltbare Fahrleitungen sind an die vorhandenen Fahrzeuge angepasst und erlauben kurze Wartungs- und Reparaturzeiten. Eine Unterflurdrehbank erlaubt die Reprofilierung der Radsätze ohne deren Ausbau. Als Abschluss der Führung besuchten wir noch die Betriebsführungszentrale im früheren Aufnahmegebäude. Dort wird der gesamte Schienenverkehr der NÖVOG von drei Bedientischen aus überwacht und geregelt. Zwei Tische sind für die Mariazellerbahn vorgesehen, wobei sich deren Bediener regelmäßig als verantwortliche Disponenten ablösen. Auf den lehrhaften Teil der Exkursion folgte im Bahnhofsbistro der nahrhafte. Unser Obmann hatte vorab gebackenen „Grunzfisch“ bestellt, gemeinhin als Schweinsschnitzel bekannt.

Bei der folgenden Fahrt nach Obergrafendorf arbeitete die Betriebsleitzentrale mit Übermittlung von Fahranfrage und Fahrerlaubnis über Sprechfunk. Diese Vorgangsweise wird regelmäßig am Freitag zu Mittag angewendet, um den möglichen Ausfall der Datenfunkverbindung zu simulieren und den dann erforderlichen Notbetrieb zu üben.



In Obergrafendorf wartete bereits der Museumszug der „Krumpen“, bestehend aus 2091.11, einem vierachsigen Personenwagen im Valousek-Design und dem neuen, offenen, dreiachsigen Aussichtswagen. Da sich mittlerweile auch hier die Sonne durchgekämpft hatte, konnte die Fahrt in letzterem stattfinden. Die Fahrt selbst endet leider knapp hinter der Haltestelle St. Margarethen- Rammersdorf an der Gemeinde- und Bezirksgrenze, da

der Dorfschulze der Nachbargemeinde ab da die Schienen abbauen ließ. Die Zeit des Umsetzens der Lokomotive wurde dazu genutzt im Haltestellengebäude von St. Margarethen-Rammersdorf eine innere Desinfektion vorzunehmen. Die Rückfahrt führte



dann in Obergrafendorf direkt ins Heizhaus, wo der Club Mh6 sein Domizil hat. Durch das Heizhaus führte uns Erich Dürnecker selbst. Er hatte, gemeinsam mit Freunden, 1987 die 399.06 zurück nach Obergrafendorf geholt und in vielen Jahren mustergültig als Mh6 restauriert. Die Mh6 ist seither mindestens so schön wie bei der Neulieferung. Neben der betriebsfähigen Mh6 wird auch wieder an der Uv3, früher 298.207,

gearbeitet, nachdem die Arbeiten wegen ungeklärter Eigentumsverhältnisse jahrelang ruhten.