

	AD4hES6010.15	wb	AB4hTI7110.215	wb	BR4hTI7110.312	wb	B4hTI7110.115	wb	B4hTI7010.115	wb	D4hET4010.15	wb
					1977 zu 4010.17							
					>BR4hTI7110.310							
	AD4hES6010.16	wb	B4hTI7110.118	wb	BR4hTI7110.305	wb	B4hTI7110.116	wb	B4hTI7010.116	wb	D4hET4010.16	wb
					1977 zu 4010.10							
					>BR4hTI7110.311							
	AD4hES6010.17	wb	B4hTI7110.119	wb	BR4hTI7110.306	wb	B4hTI7110.117	wb	B4hTI7010.117	wb	D4hET4010.17	wb
					1977 zu 4010.11							
					>BR4hTI7110.312							
	AD4hES6010.18	ws	AB4hTI7110.216	ws	WR4hTI7310.106	ws	B4hTI7110.120	ws	B4hTI7010.118	ws	D4hET4010.18	ws
K 23.6.1977		K	23.6.1977		K	23.6.1977		K	23.6.1977		K	23.6.1977
	AD4hES6010.19	ws	AB4hTI7110.217	ws	WR4hTI7310.107	ws	B4hTI7110.121	ws	B4hTI7010.119	ws	D4hET4010.19	ws
K 10.8.1977		K	10.8.1977		K	10.8.1977		K	10.8.1977		K	10.8.1977
	AD4hES6010.20	ws	AB4hTI7110.218	ws	WR4hTI7310.108	ws	B4hTI7110.122	ws	B4hTI7010.120	ws	D4hET4010.20	ws
K 12.10.1977		K	12.10.1977		K	12.10.1977		K	12.10.1977		K	12.10.1977
	AD4hES6010.21	ws	AB4hTI7110.219	ws	WR4hTI7310.109	ws	B4hTI7110.123	ws	B4hTI7010.121	ws	D4hET4010.21	ws
K 6.12.1977		K	6.12.1977		K	6.12.1977		K	6.12.1977		K	6.12.1977
	AD4hES6010.22	ws	AB4hTI7110.220	ws	WR4hTI7310.110	ws	B4hTI7110.124	ws	B4hTI7010.122	ws	D4hET4010.22	ws
E 9.3.1977		E	9.3.1977		E	9.3.1977		E	9.3.1977		E	9.3.1977
B 18.3.1977	BBC	B	18.3.1977	BBC	B	18.3.1977	BBC	B	18.3.1977	BBC	B	18.3.1977
SGP 73402/1977	759	SGP	73393/1977	758	SGP	73384/1977	757	SGP	73375/1977	756	SGP	73366/1977
	AD4hES6010.23	ws	AB4hTI7110.221	ws	WR4hTI7310.111	ws	B4hTI7110.125	ws	B4hTI7010.123	ws	D4hET4010.23	ws
E 10.6.1977		E	10.6.1977		E	10.6.1977		E	10.6.1977		E	10.6.1977
B 17.6.1977	BBC	B	17.6.1977	BBC	B	17.6.1977	BBC	B	17.6.1977	BBC	B	17.6.1977
SGP 73403/1977	778	SGP	73394/1977	777	SGP	73385/1977	776	SGP	73376/1977	775	SGP	73367/1977
	AD4hES6010.24	ws	AB4hTI7110.222	ws	WR4hTI7310.112	ws	B4hTI7110.126	ws	B4hTI7010.124	ws	D4hET4010.24	ws
E 26.8.1977		E	26.8.1977		E	26.8.1977		E	26.8.1977		E	26.8.1977
B 9.9.1977		B	9.9.1977		B	9.9.1977		B	9.9.1977		B	9.9.1977
SGP 73404/1977	ELIN	SGP	73395/1977	ELIN	SGP	73386/1977	ELIN	SGP	73377/1977	ELIN	SGP	73368/1977
	AD4hES6010.25	ws	AB4hTI7110.223	ws	WR4hTI7310.113	ws	B4hTI7110.127	ws	B4hTI7010.125	ws	D4hET4010.25	ws
E 4.11.1977		E	4.11.1977		E	4.11.1977		E	4.11.1977		E	4.11.1977
B 11.11.1977		B	11.11.1977		B	11.11.1977		B	11.11.1977		B	11.11.(?12.11.)1977
SGP 73405/1977	ELIN	SGP	73396/1977	ELIN	SGP	73387/1977	ELIN	SGP	73378/1977	ELIN	SGP	73369/1977
		ELIN	SGP 73360/1977	ELIN								

Information zu den Speisewagen und Abteilwagen:

Im ersten Halbjahr 1977 werden die Speisewagen und Buffetwagen ihren späteren Garnituren zugeteilt. Natürlich kommt es weiterhin zu unterschiedlichen Reihungen, die Stationierungen und gemeinsamen Ausbesserungen deuten jedoch auf die prinzipiell richtige Reihung hin: 7310.01 bis 05 bei den ab 1. Juni in Wien Süd stationierten 4010.01 bis 05 / 7110.301 bis 312 bei 4010.06 bis 17 (4010.06 bis 08 in Wien West, 4010.09 bis 17 spätestens ab Mitte November alle in Wien Süd) / ab 7310.106 bei den neuen ET ab 4010.18 (Wien West).

4010.16 und 17 fahren mit je zwei 7110.1 (16: 116 und 118 / 17: 117 und 119), daher 1977: 7110.120 bis 127 bei 4010.18 bis 25 / 7110.216 bis 223 bei 4010.18 bis 25.

Laut dieser Meldung fährt 4010.12 als TS 104 am 11. Dezember 1977 dreimotorig über die Pyhrnbahn nach Linz Hbf. – eine Maßnahme, die im Betrieb öfter vorkommt. Es ist dies der Beginn einer Serie von mehreren Motorschäden des bei ET 4010 eingebauten Motors EM 625 (Archiv ÖBB Floridsdorf).

ABSCHRIFT Tfz.-Führermeldung An die Zugförderungsleitung Wien-Süd

Dienststelle: Zug 104

Tag	Zug Nr.	Tfz. Nr.	Triebfahrzeugführer	Last/Achsen	Ort des Vorfalles	Veranlassung
11.12.77	104	4010.12	Eckerstorfer Johann	20	Bf Selzthal	-

Meldung: TW in S1 mit angesprochenem Diff. Relais (Mot. I) übernommen. Lokf. (Graz) stellte es zurück. Beim Aufschalten sofort wieder angesprochen. Weiterfahrt mit 3 Motoren.

Der Vorstand: *[Signature]*

eingelangt an: weitergeleitet an: Bearbeiter der Dienst: Veranlassung der Dienst:

H-25-926 Tfz.-Führermeldung - A5q - HD VIII - Auflagejahr (letzte Zahl möglich): 1978 77 76

Als Personenzug 2038 verlässt 4010.07 mit einem Steuerwagen der Serie ab 4010.18 als „Lange Lok“ und einer Garnitur aus sechs Zweiachsern am 21. Juli 1977 den Wiener Westbahnhof in Richtung St. Pölten Hbf (Peter Seelmann).

Lange Lok und Umleiter

Obwohl die Triebzüge der Reihe 4010 sowohl auf der Westbahn als auch auf der Südbahn stets benötigt werden, tun sich in den Umläufen der Tagesrandverbindungen und bei Stehzeiten von Tandem-Verstärkern Einsatzlöcher auf. Die werden von der Dienststelle Wien West in Anbetracht der angespannten Situation bei der Verfügbarkeit von Lokomotiven für den Einsatz der ET 4010 mit Steuerwagen als „Lange Lok“ genutzt.

Der Umlauf 2034 – 2039 – 2038 – 2045 zwischen Wien und St. Pölten wird gern mit 4010 gedeckt.

Wegen einer Özug-Entgleisung in Kirchstetten kommt es im November 1977 zur großräumigen Umleitung des Fernverkehrs über die Strecke St. Pölten–Tulln–Wien. Dabei entstehen eklatante Verspätungen der hochwertigen Reisezüge durch die Führung über die nicht elektrifizierte und schlecht ausgebaute Umleitungsstrecke. Auch ET 4010 sind davon betroffen.

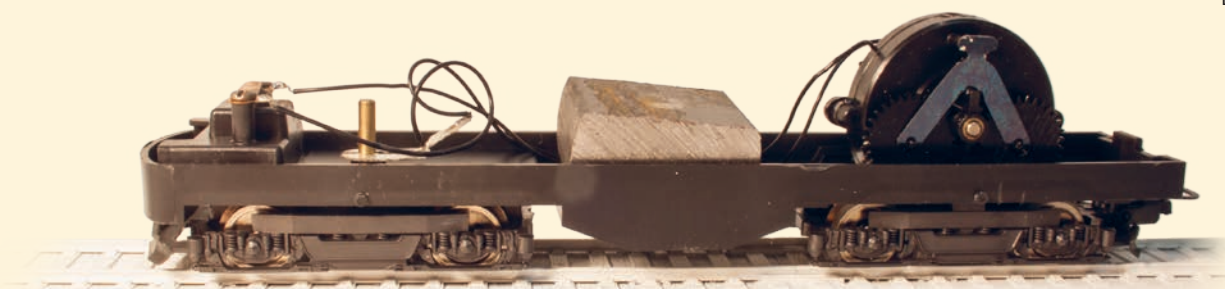


„Klebeziffernvariante“ ausgeführt – also ohne erhabenes Nummernschild, welches 4010.07 ja noch besitzt. Die Seitenwände tragen den roten Pflatsch und kleine Klassenbezeichnungen in der Parapetzone. Zugfunkantenne ist passenderweise nicht ausgeführt, Tandemkabel und Schläuche neben dem angedeuteten Kupplungshaken fehlen. Interessant ist, dass die Wagen Halbfenster besitzen – ist doch die Garnitur des 4010.07 Teil der Ganzfenster-Flotte! Weiters unpassend sind die an den Wagenspitzen dargestellten Zugschlussleuchten.

Während also Kleinbahn eine sehr stark verkürzte, aber in sich stimmige Variante des 4010.18 auf den Markt bringt, ringt der maßstäblich passendere 4010.07 mit zahlreichen – offensichtlich fehlerhaften – Details und einer schwer umzusetzenden originalgetreuen Zugzusammenstellung. Mit beiden 4010ern wird dem Zugpferd der Österreichischen Bundesbahnen jedoch endlich die längst fällige Ehre eines Modells im Maßstab 1:87 erwiesen.



Detailansicht des Steuerwagens 6010.07 der ersten Serie von Lima Italy (Werner Prokop).



Der Blick in den geöffneten Motorwagen 4010.07 zeigt, dass das führende Drehgestell nur der Stromaufnahme auf einer Seite (links) dient, das zweite Drehgestell ist das Triebdrehgestell mit dem Permanentmotor (Werner Prokop).



Bei dieser Gegenüberstellung der beiden 4010er wird deutlich, dass der 4010.18 von Kleinbahn ultramarinblau, der 4010.07 von Lima saphirblau lackiert ist (Werner Prokop).



Am 3. August ist für den *Bodensee* der 4010.18 eingeteilt und befährt die Höllentobelbrücke in Dalaas (Josef Maier).

TS 104 *Anton Bruckner* ab Graz Hbf. um 17:00 Uhr bis Selzthal vereinigt mit TS 114 *Hohensalzburg* – Linz Hbf. an 20:40 Uhr.

TS 105 *Anton Bruckner* ab Linz Hbf. um 17:25 Uhr erreicht Graz Hbf. um 21:05 Uhr

Der letzte 4010er und wieder regional

Am 7. November 1978 wird mit 4010.29 der letzte seiner Reihe von der SGP an die ÖBB übergeben. Die Befundniederschrift für Elektrotriebfahrzeuge schreibt:

„Aufgenommen am 7.11.1978 in Werk Graz der Simmering Graz Pauker A.G. Gegenstand ist die Untersuchung und vorläufige Übernahme des zufolge Bestellung vom 10.2.1976 Z 317.6.0024.00 von der S.G.P.–Werk Graz und ELIN ausgeführten 4-achs. elektrischen Triebwagens Reihe 4010. Bestand-Nr. 4010.29 Achsfolge Bo'Bo' Fabrik Nr. 73364.“

Der letztgebaute Triebkopf der Reihe 4010 wird mit den vier Fahrmotoren EM 625 AW 587 956 – 959 BBC ausgeliefert.

Per 15. November 1978 beginnt mit der behördlichen Erprobung der vierwöchige Probetrieb und anschließend die einjährige Haftzeit für den 4010.29 mit seiner Garnitur. Der Motorwagen wird mit 7010.129, 7110.228, 7310.117, 7110.229 und 6010.29 geliefert – die Umreihung des 7110.228 zu 4010.28 und sein Ersatz durch den 7110.129 in der Garnitur des 4010.29 erfolgt rasch, um die einheitliche Reihung sicherzustellen.





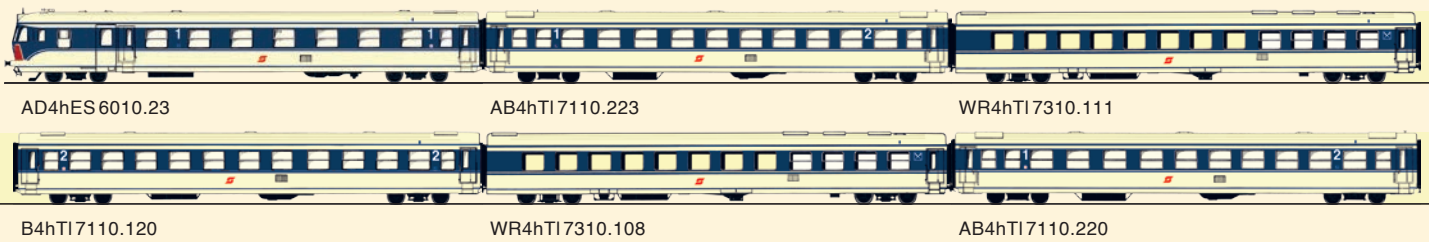
Ein großartiger Talblick bei Klösterle ergibt sich am 6. Juni 1981 mit dem 4010.23 und einem weiteren 4010 als TS 165 (Peter Bächle).



Auf diesem Kursbuchtitelblatt ist unter anderem ein 6010 vertreten (Archiv Slg. Grafenberg).

4010.21 passiert als TS 165 Bodensee am 17. April 1981 das Aufnahmegebäude von Strengen am Arlberg (Claus-J. Schulze).





Doppelte Power voraus!

Eine weitere interessante Version der 4010er-Kompositionen geht am 15. Juni 1984 auf die Reise. Wien Südbahnhof ist Ausgangspunkt für den Leerpersonenzug 10131/10115, der aus zehn Wagen und zwei Triebköpfen an der Zugspitze besteht. 4010.23 und 4010.20 sind als Doppeltriebkopf zusammengekuppelt. Hinten hängt der Wagensatz aus 6010.20, 7110.220, 7310.108, 7110.120, 7110.122, 7010.122, 7110.123, 7310.11, 7110.223 und 6010.23. Genau wie in den Varianten, die auf der vorigen Seite beschrieben sind, muss auch hier die Steuerleitung gekreuzt sein, das ist bei 4010.23 der Fall.

Der Zug verlässt Wien um 8:15 Uhr und erreicht Graz Hbf. um 11:52 Uhr (+ 60 min wegen einer Baustelle in Ternitz). Die gefahrenen Geschwindigkeiten entsprechen jenen des Austrotaktzuges Ex 131. Bei trockenen Schienen verläuft der

erste Anfahrversuch in der Haltestelle Kūb bei etwa 25 % Steigung negativ, der zweite gelingt. Der Anfahrversuch bei ähnlicher Steigung in Breitenstein ist ebenso positiv. Eine Beheizung der Garnitur ist wegen der Trafo-Parallelschaltung nicht möglich, die Energieversorgung für den Steuerwagen-Umformer erfolgt über einen Trafo. Die Stromaufnahme macht keine Probleme, weil die beiden entfernten Stromabnehmer (siehe Grafik) aufgebügelt sind.

Sowohl bei der Hin- als auch der Rückfahrt kommt es hinsichtlich der Längsdynamik beim Einleiten von E-Bremsungen und dem nachfolgenden Beschleunigen, bedingt durch den normalen Spielraum der Scharfenbergkupplungen, zu Zerrungen. Besonders im hinteren Zugteil sind diese deutlich spürbar. Bei einem einmaligen Steuerungsschaden während der Hinfahrt in Kindberg bei etwa 120 km/h und damit abruptem Aussetzen der E-Bremse treten derart heftige Zerrungen

Lp 10131 in Bad Vöslau
am 15. Juni 1984
auf der Fahrt Richtung
Graz Hbf. – 4010.23 und
4010.20 bespannen den
10-Wagen-Zug
(Ernst Kabelka).



