



Triebwagen der Reihe VT 41 wurden auch auf den oberösterreichischen Lokalbahnen rund um Wels eingesetzt. Der bekannte Eisenbahnfotograf Otto Zell konnte den VT 41.02 gemeinsam mit dem Cvt 121 in Wels ablichten. Foto: Otto Zell, Archiv H. Griehl, 1935.

Inbetriebnahme und Erprobung des VT 41

Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen bestellte am 22. Februar 1932 zehn Stück dieselektrischer Triebwagen VT 41 bei der Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-AG in Wien Simmering (Zl. 89.100/5006). Knapp mehr als ein Jahr später fand am 8. März 1933 die amtliche Erprobung des Triebwagens VT 41.01 auf der Strecke Wien Südbahnhof – Bruck an der Mur – Wien Hauptzollamt statt. Es wurden dabei die erforderlichen Fahr- und Bremsversuche, vorwiegend auf gerader Strecke ohne Sandung, durchgeführt, welche anstandslos verliefen. Das Ergebnis der bei trübem Wetter und trockenen Schienen durchgeführten Bremsproben ist in der nachstehenden Tabelle ersichtlich.

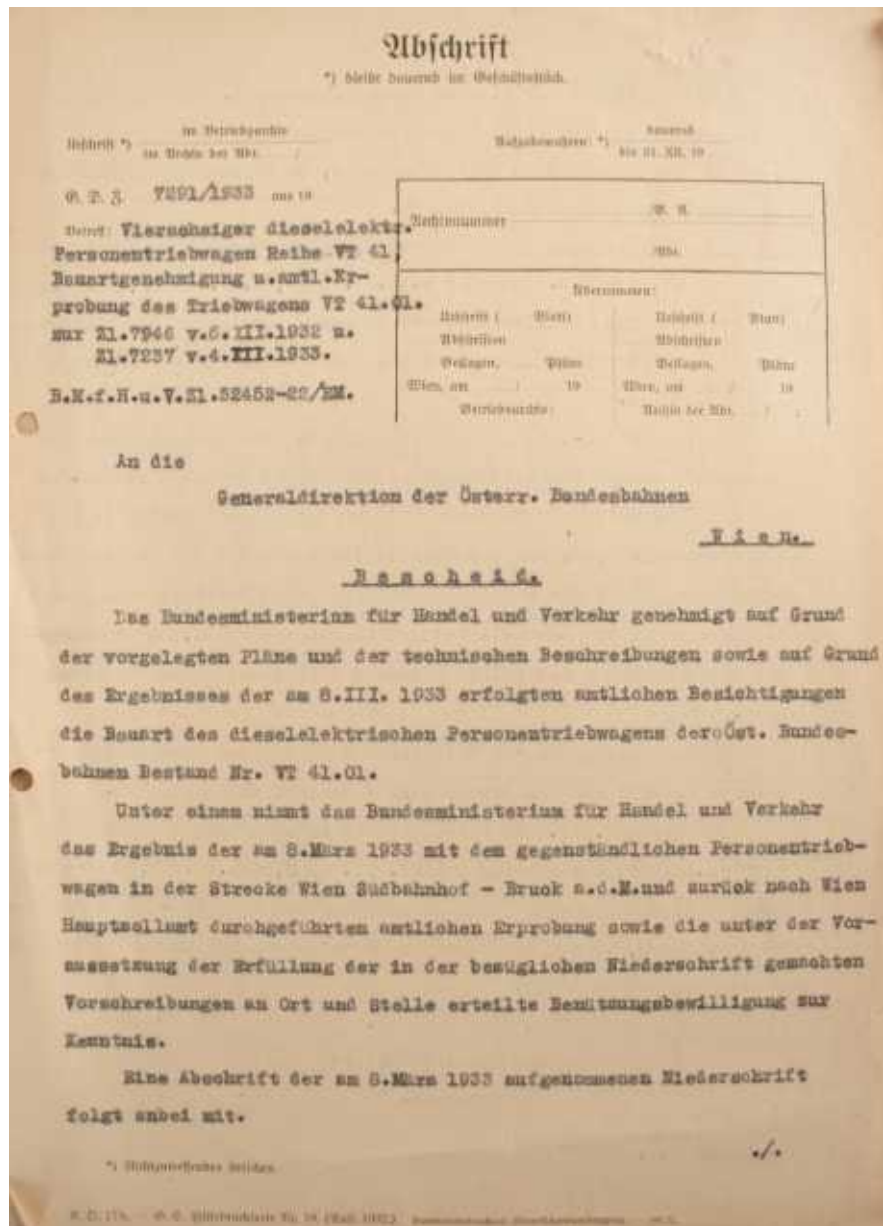
Der Lauf des Wagens, auch im oberen Geschwindigkeitsbereich, wurde als ruhig bezeichnet. Bei Fahrt vom Führerstand I aus konnte eine Geschwindigkeit von 88 km/h erzielt werden, vom Führerstand II aus waren es sogar 90 km/h. Als Höchstgeschwindigkeit wurde für beide Richtungen 80 km/h festgelegt. Diesbezügliche Anschriften waren an den Führerständen angebracht.

Die im Bahnhof Hauptzollamt aufgenommene Niederschrift zur Erprobung des VT 41.01 am 8. März 1933 enthielt zahlreiche Vorschreibungen der Behörde. Der Führerstand I auf Seite des Triebgestelles musste mit „V“ gekennzeichnet wer-

Art der Bremsung	v	t	s	o/oo	Anmerkung
Druckluft	60	21	200	- 22	
Hand	65	55	590	- 22 - 2	Führer- stand I
Hand	60	56	720	- 22	
Totbremse aus Fahrgastraum	56	22	220	- 24	vorne
Totmannpedal	87	35	490	- 7	
Totmannpedal	43	30	340	- 23	Führer- stand II
Druckluft	84	33	450	- 8	
Hand	80	48	720	- 5	vorne

Bei behördlichen Abnahmefahrten sind Bremsproben vorgeschrieben. Die Tabelle gibt über die Ergebnisse der im Rahmen der amtlichen Abnahmefahrt des VT 41.01 gemachten Bremsproben Auskunft. Quelle: Archiv VEF.

den und der über dem Laufgestell angebrachte Führerstand II erhielt die Kennzeichnung „H“. Weiters wurde vorgeschrieben, dass die Lüftung des Führerstandes I zu verbessern war. Auf beiden Führerständen waren Schilder anzubringen, welche über das Sprechverbot für den Triebfahrzeugführer hinwiesen. Die seitlichen Führerstandstüren mussten mit Federriegeln nachgerüstet werden und an den Türen waren Fingerschutzleisten anzubringen. Auch ein Feuerlöscher, der für Brände elektrischer Anlagen tauglich war, musste auf beiden Führerständen installiert werden. Da die Hupe vom Führerstand I nicht zu hören war, wurde sie so verlegt, dass sich der Fahrer von der ordnungsgemäßen Funktion der Signaleinrichtung überzeugen konnte. Im Wageninneren waren alle Sitze, unter denen elektrische Einrichtungen eingebaut waren, mit Blechen zu versehen, die ein Eindringen einer eventuell ausgeschütteten Flüssigkeit auf spannungsführende Bauteile verhinderte. Alle Türen zu Räumen, die spannungsführende Teile enthielten, mussten mit einem Schloss nachgerüstet werden, die Verwendung eines Vierkant wurde seitens der Behörde untersagt. Im Wagenboden eingelassene Öffnungen mussten ebenfalls sicher versperrt oder verschraubt werden. Auch musste die Lage der Notbremsgriffe im Wageninneren deutlicher gekennzeichnet werden.



Die Bauartgenehmigung des VT 41.01 wurde mit Zahl 52.452-22/EM des Bundesministeriums für Handel und Verkehr am 13. März 1933 erteilt. In dieser Genehmigung waren weitere Auflagen enthalten:

Das Bedienpersonal des Triebwagens musste in der Dienstvorschrift über die einmännige Besetzung elektrischer Triebfahrzeuge mit Sicherheitsfahrshalter vom 14. November 1932 (Zl. 47.300-21 Bundesministeriums für Handel und Verkehr) unterwiesen sein. Weiters durfte der Triebwagen nur mit vollständig betriebstauglicher und –sicherer Druckluftbremse betrieben werden. Dies galt im Falle der Beförderung eines Beiwagens auch sinngemäß für diesen. Für die Amtshandlung war binnen 14 Tage eine Gebühr von 216 Schilling zu entrichten.

Nach der Abnahme des Wagens wurde mit ihm im März 1933 der Probetrieb auf den Strecken Wien – Dürnkrut, Stammersdorf – Groß Schweinbart und Pöchlarn – Kienberg-Gaming aufgenommen. Am 31. März 1933 erfolgten die vor-

läufige Übernahme und die Zuteilung des Triebwagens zur Zugförderungsstelle Wien Nord, wo er im Eilzugverkehr nach Lundenburg eingesetzt wurde.

Bis zum 25. Mai legte der Triebwagen die vorgeschriebenen 10.000 Kilometer anstandslos im Sinne des Liefervertrages zurück. Dabei ergab sich eine Stehzeit von 18 Stunden am 15. Mai 1933 zufolge eines Zahnradbruchs am Dieselmotor. Zu diesem Anlass fand am 8. Juni 1933 in der Lokstelle Pöchlarn der Heizhausleitung Amstetten eine Besprechung statt (Zl. 7470/2/1933). Gegenstand der Besprechung war das Ergebnis einer technischen Untersuchung am VT 41.01. Hierbei wurde festgestellt, dass die Spurkränze des Wagens eine beginnende Abnutzung aufzeigten, weshalb man den Einbau einer Spurkränzschiereinrichtung anregte. Das geriffelte Bodenblech des Führerstandes I war durch Anbringen zweier versenkter Vorreiber besser gegen den Eintritt von Zugluft zu schützen. Weiters fehlte noch immer der elektrische Schaltplan am Führerstand bzw. am oberen Riegel der doppelflügeligen Seiten-



Am Wiener Ostbahnhof steht der 7140.02, ein Vertreter der nach dem Zweiten Weltkrieg neu gebauten Beiwagen, die als Ersatz für die im Krieg verloren gegangenen 7040 dienten. Foto: Sammlung Hermann Heless.

Beiwagen Reihe 7140

1956 wurden als Ersatz für die aus ehemaligen Stadtbahnwagen umgebauten Beiwagen der Reihe 7028 sowie der Kriegsverluste bei den Wagen der Reihe 7040 sieben neue Triebwagenbeiwagen beim SGP-Werk in Wien Simmering bestellt. Die Wagen der Reihe 7140 waren die einzigen zweiachsigen Neubau-Triebwagenbeiwagen, die nach 1945 an die ÖBB ausgeliefert wurden. Es entstand ein moderner Zweiachser in Leichtbauweise mit 57 Sitzplätzen und einer Webstoheizung. Die Fahrzeuge wurden 1957 geliefert und der Zugförderungsleitung Wien Nord zugeteilt. Ihr Einsatz erfolgte auf den Strecken des Weinviertels mit Triebwagen der Reihen 5041 und 5042. Über viele Jahre hindurch wurde auf der Nordbahn der Mittagspersonenzug nach Bernhardsthal mit einem 5042 und fünf BT1 7140 geführt. Der erste Wagen, der 7140.06, wurde am 3. April 1980 ausgemustert. Die letzten Fahrzeuge wurden dann nach Wiener Neustadt umstationiert. Ihre Ausmusterung erfolgte am 10. Juni 1983.

Die Wagen der Reihe 7140 hatten eine 2+3-Bestuhlung mit den damals modernen kunstlederbezogenen grünen Sitzbänken, die in Abteilform angeordnet waren.
Foto: Sammlung Hermann Heless.



Ob der 7140.03 hier eigens für den Fotografen am Wiener Südbahnhof aufgestellt wurde, ist nicht bekannt. Damals war die für Wien Süd markante Signalbrücke noch vorhanden. Foto: Sammlung H. Heless.



Dass die Züge auf den Lokalbahnen des Weinviertels durchaus auch Fahrgäste beförderten, zeigt dieses Foto des von Zistersdorf kommenden 5041.10 als P7375 in Eichhorn, einer Haltestelle an der Strecke Drörsing – Zistersdorf.
Foto: Claus-Jürgen Schulze, 22. April 1974.



Der Fußgängersteg über die Gleise des Bahnhofs Stadlau war ein beliebter Fotostandpunkt. Dass er auch als Hintergrund gut passte, zeigt dieses Foto mit einem 5041.
Foto: Ernst Kabelka, 7. Juli 1974.



Im Bahnhof Dobermannsdorf gab es zwei Lokschuppen, die zusammen drei Stände hatten. Diese dienten einem Zug bestehend aus 5041 und 7037 auf der Fahrt nach Poysdorf als Hintergrund.
Foto: Ernst Kabelka, 30. März 1972.

