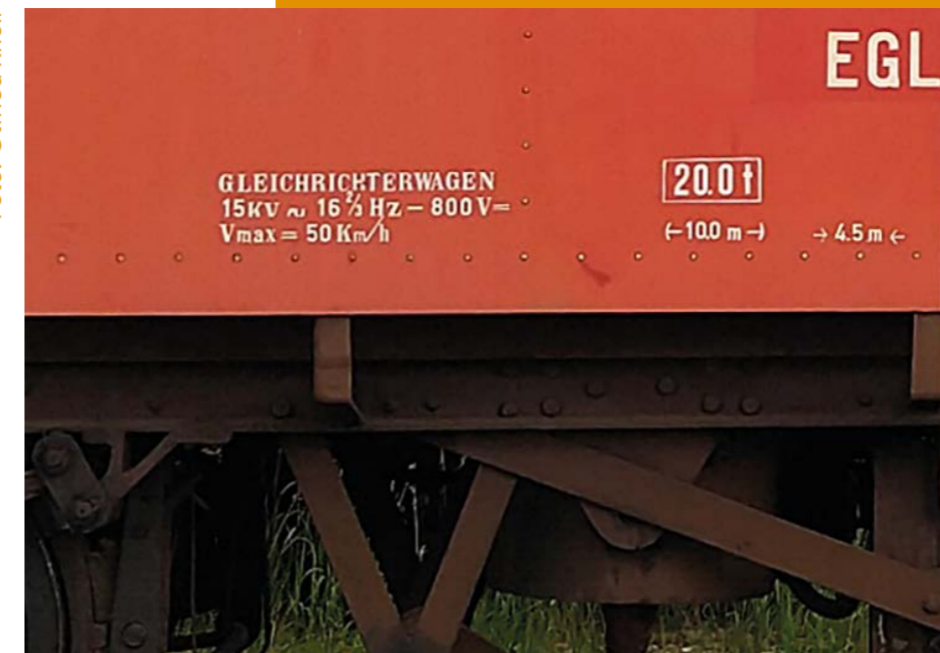


Technik & Betrieb

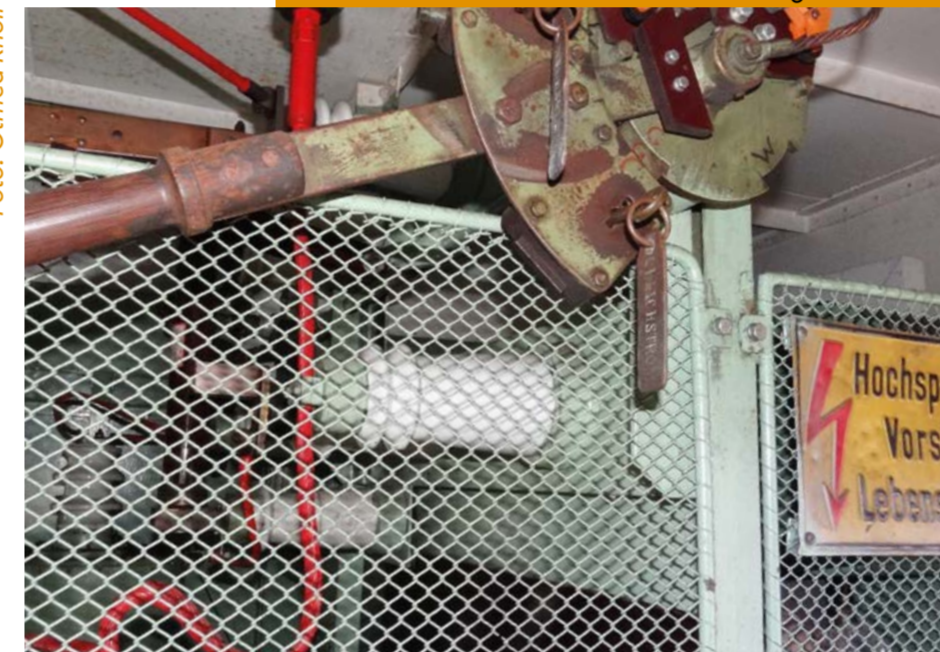
Was ging in der Umschaltstrecke genau vor sich?

Die Fahrleitung der Umschaltstrecke war gegenüber den angrenzenden Streckenabschnitten doppelt isoliert und normalerweise spannungslos. Sie konnte aber mit den Mastschaltern W und G an das jeweils anschließende Stromsystem angeschlossen werden, um stehen gebliebenen Zügen die Ausfahrt zu ermöglichen. Die Schalter waren in der Grundstellung geerdet und konnten nur mit jenem Schlüssel betätigt werden, der bei der Arretierung des Stromartumschalters im Gleichrichterwagen für das jeweilige System frei wurde. Sie mussten händisch hochgedrückt werden und fielen selbsttätig in die Grundstellung zurück.

Im Wechselstrombetrieb wurde der Strom vom Stromabnehmer des Gleichrichterwagens über den Hochspannungs-Ölschalter zum Einphasen-Transformator geleitet und dort auf rund 800 V herabtransformiert. Im Stromkreis folgte nun der Gleichrichterschrank. Hier besorgten zu Beginn Quecksilberdampf-Glasgleichrichter und später Siliziumdioden im Zusammenwirken mit Drosselspulen und Kondensatoren die Umwandlung des niederfrequenten Wechselstromes (15 kV, 16 2/3 Hz) in einen immer noch ziemlich welligen Gleichstrom, der sich mit deutlichen Vibrationen bei jeder Anfahrt eines Triebfahrzeuges bemerkbar machte. Dieser Wellenstrom floss dann über den Fahrzeugumschalter und über die Kabelkupplung zum Triebfahrzeug. War die Fahrzeugbeleuchtung im Wagenzug einzuschalten, so musste als „Spitzenbrecher“ stets auch die Heizung der Triebwagen eingeschaltet werden, da sich andernfalls die Lebensdauer der Leuchtmittel drastisch verkürzte.



Stromartumschalter des
Gleichrichterwagens 25 052.



Führerstand des Gleichrichterwagens.



In den ersten Jahren des Gleichrichterbetriebes hatte sich der Zugführer nach dem Anhalten in der Umschaltstrecke zum jeweils vorausliegenden Schaltermast zu begeben. Erst nach Zutreffen der Voraussetzungen (in Fahrtrichtung Lambach Meldung der Ankunft und der erfolgten Umschaltung im Gleichrichterwagen, dann Freistellung des Deckungssignales zur Westbahnstrecke oder des Verschiebesignales zur Einfahrt in das Stumpfgleis Neukirchen bei Lambach) durfte er durch Hochhalten des Fahrleitungsschalters die Umschaltstrecke unter Spannung setzen. Bei tiefen Temperaturen und Raureif waren diese Schalter oft festgefroren, weshalb auf den Gleichrichterwagen stets Fackeln zum Auftauen mitgeführt wurden. Nach Anlegen der Fahrleitungsspannung musste nun erst der Quecksilberdampfgleichrichter selbsttätig zünden und die bisher mehr oder weniger lang stillgestandene Vakuumpumpe des Triebwagens den inzwischen abgefallenen Unterdruck in der Bremsleitung erzeugen. Erst dann war die Weiterfahrt möglich. Um all diesen Vorgängen gerecht zu werden, mussten die Zeitfenster auf der Westbahnstrecke entsprechend großzügig bemessen sein, weshalb die Fahrzeit Haag – Lambach im Gleichrichterbetrieb wieder rund 75 Minuten betrug. Ab 1954 wurde in Fahrtrichtung Haag das Durchfahren der Umschaltstrecke mit Schwung gestattet, in Fahrtrichtung Lambach blieb es beim Anhaltegebot und es war dem Fahrdienstleiter Neukirchen bei Lambach untersagt, das Deckungssignal freizustellen, bevor sich der Zugführer am Signalfernsprecher gemeldet hatte. Erst 1985 bzw. 1988 konnten mit einfachen, aber wirksamen technischen Verbesserungen und einer neu erstellten Betriebsvorschrift all diese Vorgänge neu geordnet und die Fahrzeit wieder auf unter eine Stunde gebracht werden.