

TRAUNSEETRAM & ATTERSEEBAHN



ET 20 104

ET 23 103

DAS IDEALE GEBURTSTAGS- ODER JUBILÄUMSGESCHENK

>>> Erfüllen Sie sich Ihren JUGENDTRAUM!

Nutzen Sie die einmalige Gelegenheit, die zweiachsigen, zweimotorigen und elektrischen Schmalspurtriebwagen ET 23 103 (Baujahr 1921) zwischen Vorchdorf-Eggenberg und Engelhof (**Traunseetram**), oder den Schmalspurtriebwagen der berühmten Preßburgerbahn ET 20 104 (Baujahr 1914) zwischen Attersee und Vöcklamarkt (**Atterseebahn**) selbst zu steuern.

Nach einer kurzen Einschulung und Erklärung der Schalter- und Hebelstellungen am Bahnhof Vorchdorf oder Bahnhof Attersee durch einen unserer erfahrenen Triebfahrzeugführer geht es los. Nach ca. 1 ½ Stunden haben Sie den Hobbylokführerkurs abgeschlossen und erhalten eine schöne **Urkunde**.

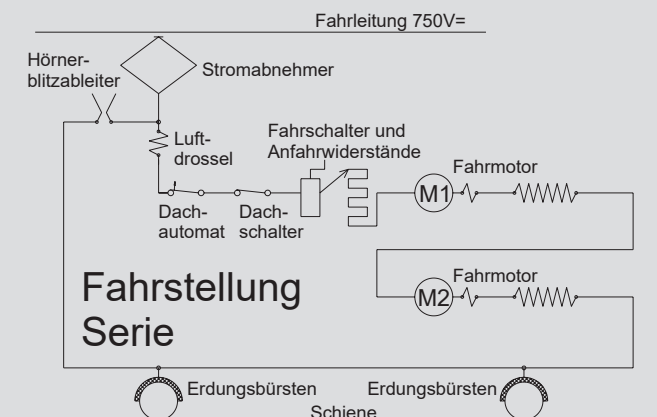
Die Kurse können **gegen Voranmeldung** absolviert werden. Hierzu stehen verschiedene Abfahrtszeiten mit eigens dafür vorgesehenen Zugtrassen zur Verfügung. Der Hobbylokführer muss im Besitz eines **Führerscheines** mindestens der Klasse B sein, um den Kurs durchführen zu können.

Anmeldungen für die **Traunseetram** telefonisch beim Bahnhof Vorchdorf unter +43 7614 6207 und für die **Atterseebahn** telefonisch beim Bahnhof Attersee unter +43 7666 7805.

Weitere Informationen und Buchungen erhalten Sie unter: +43 7612 795 2124 oder touristik@stern-verkehr.at.

>>> Was muss ein Hobbylokführer tun?

Der Hobbylokführer bedient den Fahrshalter, die Vakuumbremse und das Signalhorn. Mit dem Fahrshalter wird der aus der Fahrleitung entnommene Gleichstrom von 750 Volt Spannung den beiden Fahrmotoren, von denen jeder eine Achse antreibt, zugeführt. Wenn Sie nach der Einstellung der Fahrtrichtung die Fahrwalze mittels Handrad oder Fahrkurbel auf die erste Fahrstufe drehen, sind beide Fahrmotoren elektrisch hintereinander (in Serie) und die Anfahrwiderstände zur Gänze eingeschaltet. Der Triebwagen setzt sich so langsam in Bewegung.



Beachten Sie bitte bei der Bedienung des Fahrhalters, dass die Widerstandsstufen keine Dauerfahrstufen sind und nur vorübergehend zum Anfahren benützt werden dürfen. Ansonsten würden sich die Anfahrwiderstände zu sehr erhitzen und Schaden erleiden. Schalten Sie die einzelnen Stufen exakt und zügig, aber nicht zu rasch hintereinander.

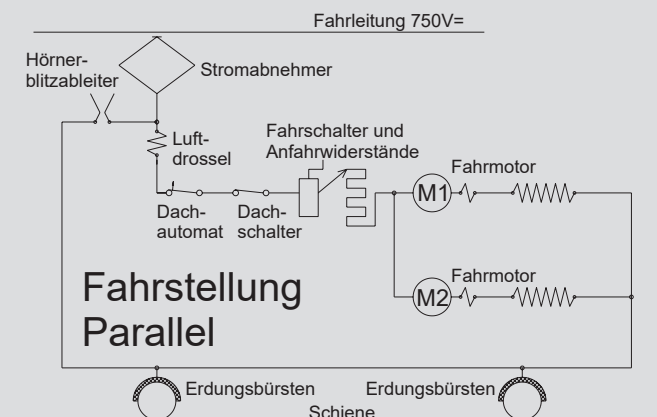
Das Amperemeter zeigt Ihnen den Fahrstrom an. Der aufgenommene Strom ist ein Maß für die Zugkraft, aber auch für den Stromverbrauch. Nur ein Energiespar-Lokführer ist ein guter Lokführer! Bei Fahrt in Serienschaltung dürfen 100 Ampere, bei Fahrt in Parallelschaltung 200 Ampere nicht überschritten werden.

Der Fahrtrichtungshebel am Fahrshalter darf, solange sich der Triebwagen in Bewegung befindet, weder in die Nullstellung noch in die entgegengesetzte Fahrtrichtung geschaltet werden.

Als Betriebsbremse dient die automatische Vakuumbremse, die mit dem Bremsschieberschalter bedient wird. Wenn das Vakuummeter einen Unterdruck von 52 cm Quecksilbersäule in der Bremsleitung anzeigt, ist die Bremse betriebsbereit. Das Vakuum wird von der elektrisch betriebenen Vakuumpumpe erzeugt. Diese kann je nach Bedarf, um rasch oder weniger rasch die Bremsleitung auszusaugen, mit dem Bremsschieberschalter auf verschiedene Drehzahlen geschaltet werden. Als Grundsatz gilt, dass die Vakuumpumpe möglichst immer mit der kleinsten Drehzahl läuft. Wenn Sie bremsen wird Außenluft in die Bremsleitung eingelassen, wodurch der Vakuumbremszylinder zur Wirkung kommt.

Je nach Verminderung des Vakuums variiert die Stärke der Bremswirkung stufenlos. Die Bremskraft wird vom Vaku-

Mit dem Weiterdrehen der Fahrwalze werden die Widerstände nacheinander abgeschaltet. Jeder Fahrmotor bekommt bei Serienschaltung nur die halbe Fahrdrachtspannung (375 Volt). Wenn Sie nun über den Serien-Parallel-Übergang weiterschalten, werden die Motoren unter neuerlicher Vorschaltung der Anfahrwiderstände parallel geschaltet. Auf den Dauerfahrstufen Parallel liegen die Motoren direkt an der Fahrdrachtspannung von 750 Volt. Das Drehen der Fahrwalze bewirkt also, dass bei jeder Fahrstufe die Spannung und damit die Fahrgeschwindigkeit erhöht wird. Lenken müssen Sie nicht, das übernehmen die Schienen und die Spurkränze der Räder.



umbremszylinder über das Bremsgestänge mit den acht Bremsklötzen erzeugt.

Beachten Sie bitte unbedingt, dass wegen der gegebenen Reibungswerte zwischen Rad und Schiene der Bremsweg von Schienenfahrzeugen in der Regel fast zehnmal so lang als bei gummbereiften Straßenfahrzeugen ist.

Im Gefahrfall ziehen Sie den Bremshebel sofort ganz bis zum Anschlag, wodurch die volle Bremswirkung rasch erreicht wird.

Zum Festhalten des Triebwagens beim Stillstand dient die Handbremse. Vorsicht! Die Handbremskurbel am ET 23 103 kann bei nicht eingelegter Sperrklinke zurückschlagen! Die Betätigung des Signalhornes, welches von der Auspuffluft der Vakuumpumpe gespeist wird, erfolgt mittels Fußpedal.

Die Sicherheitsfahrtschaltung (Totmanneinrichtung) muss durch Drücken des Fußpedales aktiv gehalten werden. Unterbleibt der Pedaldruck, so wird nach 7 Sekunden eine Schnellbremsung eingeleitet und der Fahrstrom abgeschaltet. Diese wichtige Sicherheitseinrichtung überwacht die Dienstfähigkeit des Lokführers.

Die Bedienung des Stromabnehmers, des Überstromselbstschalters sowie der sonstigen Schalter, ferner die Anbringung der Zugsignale, die Beachtung der Signale in den Bahnhöfen und auf der Strecke und alle betrieblichen Angelegenheiten sind Sache des Sie begleitenden Triebfahrzeugführers. Er wird Ihnen auch jeweils sagen, wann Pfeifsignale zu geben sind, welche Schaltstufen Sie wählen sollen und wann zu bremsen ist.