

Prospekte der Österreichischen Bundesbahnen

Die Österreichische Verkehrswerbung Wien gab Anfang der 1950er Jahre verschiedene Werbebroschüren heraus. Darunter den Winterprospekt B52, unter dem Serientitel „Bundesbahn ABC“ Überblicke über die Wagenwerkstätte Jedlersdorf und die Hauptwerkstätte St. Pölten. Sie sollten den eisenbahninteressierten Kunden die Bahn und ihre Möglichkeiten näherbringen.



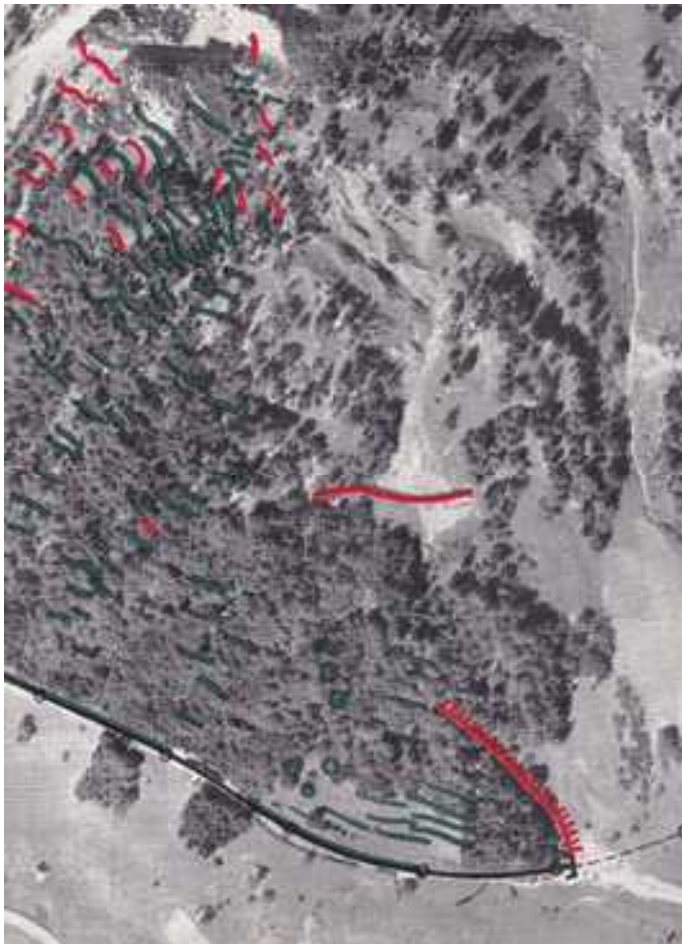
Dampfschneeschleuder in voller Aktion



Wenn der Winter wochenlang das Befahren der Berg- und Paßstraßen unmöglich macht, wenn kilometerlange Schneeverwehungen selbst die Straßen im Flachland veröden lassen oder wenn plötzliche Glatteisbildung die Fahrt auf der Straße zu einem langwierigen und gefährlichen Unternehmen machen – dann nimmt selbst der begeisterte Motorisierte Urlaub vom Auto. Und er kann das unbesorgt tun, denn die Bahn steht stets für ihn bereit. Sie kann bei Eis und Schnee ihren Betrieb nicht einstellen und etwa warten, bis der Frühling die Hindernisse beseitigt; sie muß unter oft schweren Bedingungen alle Schwierigkeiten überwinden, um den Fahrplan einhalten zu können.

Im Winter stellen die Lawinen die gefährlichste

Bedrohung der Gebirgsstrecken dar. Schutz dagegen bieten die Lawinengalerien und -dächer, die die plötzlich herunterdonnernden Schneemassen über den Schienenstrang hinwegleiten. Obwohl diese Schutzeinrichtungen reine Zweckbauten sind, bemühen sich die Ingenieure der Österreichischen Bundesbahnen, sie nicht nur zweckmäßig auszuführen, sondern sie auch harmonisch in das Landschaftsbild einzufügen. Jedes Jahr werden – zum Beispiel auf der Arlbergstrecke – Lawinenschutzanlagen fertiggestellt, jedes Jahr aber auch weitere Neubauten begonnen. Lawinendächer, Lawinenbremsverbauungen und Trockenmauern werden für die Sicherung des Reiseverkehrs errichtet. Selbst in Höhen bis 3000 Meter werden gewaltige Barrieren in die Anfänge der Lawinenbahnen gebaut.



Der Schutz vor den gefährlichen Lawinen ist jedoch nicht die einzige Aufgabe, die von den Österreichischen Bundesbahnen gelöst werden muß. Auch im Flachland wird der Bahnverkehr häufig durch Schneeverwehungen behindert. Moderne Schneepflüge und Räumergeräte fressen sich dann in die hohe Schneedecke und machen den Schienenweg frei. Diese Arbeiten erfordern auch heute noch viel Personal und sehr viel Zeit.

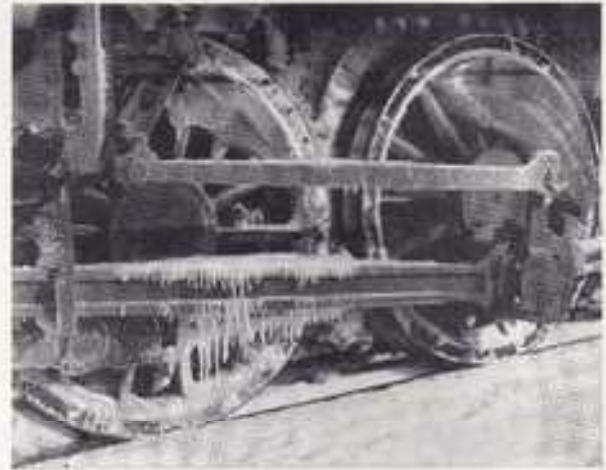
Gegenwärtig werden übrigens auch Versuche unternommen, die Weichen mit Propangas oder elektrisch zu heizen, um jede Vereisung unmöglich zu machen. Der Fahrgast allerdings merkt von diesen Problemen nichts. Wenn er bequem durch die winterweiße Landschaft fährt, ist alle Arbeit schon getan.

◀ Beispiel einer Lawinverbauung in der Arlbergstrecke
 — Betonmauern — Schneeschutten

Vervielfältigt mit Genehmigung des Bundesamtes für Eisen- und Verkehrswesen, Landesdruckerei in Wien, Zl. L 90.208/57



Aber nicht nur Gleisanlagen und Signale brauchen im Winter eine besondere Fürsorge. Es gibt noch viele Einrichtungen an den Wagen und Maschinen, die während dieser Monate äußerst sorgfältig behandelt werden müssen – Anlagen, die alle der Sicherheit und der Bequemlichkeit der Reisenden dienen. Man denke nur an Beheizung und Beleuchtung! Aus der wohligen Wärme des Wagens kann man freilich vergnügt in den Winter hinausschauen. Aber kaum ein Reisender kennt die Schwierigkeiten, die – im wahrsten Sinne des Wortes – aus seinem Weg geräumt werden mußten. Er nimmt alle Vorkehrungen für seine Sicherheit und Bequemlichkeit als selbstverständlich hin. Und er hat recht, denn für die Österreichischen Bundesbahnen ist diese Vorsorge und Fürsorge selbstverständlich.



In die hochalpinen Regionen bringen uns die Seilbahnen. Wohl eine der schönsten ist die Seilschwebbahn Stubach-Weißsee im Bundesland Salzburg, die den Fahrgast in kurzer Zeit von der Talstation Enzingerboden (1470 m) zur Bergstation Weißsee (2318 m) bringt. Besonders im Winter ist dieses Gebiet das Ziel in- und ausländischer Sporttreibender. Einzelne Abfahrten erlauben hier in manchen Jahren den Skilauf fast neun Monate lang.

Das Tempo unserer Zeit und der harte Berufskampf stellen an die seelischen und körperlichen Kräfte der Menschen große Anforderungen, für die ein Ausgleich gefunden werden mußte. Erholungsurlaub und Sport sind deshalb heute zu einer Lebensnotwendigkeit für alle arbeitenden Menschen geworden.





Reisen können unbequem sein, wenn man ein paar hundert Kilometer zurückzulegen hat. Der moderne Eisenbahnwagen aber hat Eigenschaften, die ihn durchaus wohnlich gestalten, auch wenn man einen ganzen Tag oder eine lange Winternacht unterwegs ist. Angefangen von der Heizung, die ganz nach Wunsch geregelt werden kann, von der bequemen Polsterung und der Sauberkeit bis zum Klapp-tischchen, das sich zum Spieltisch ebenso gut eignet wie zum Speisetisch. Wenn man des langen Sitzens müde ist, geht man in den Korridor; daß das eine angenehme Erfrischung ist, bezeugt jeder Motorisierte, der einmal Urlaub vom Auto genommen hat, um einen Reisetag wirklich zu genießen.

Führt der Zug einen Speisewagen, dann braucht sich der Reisende auch keine Sorgen um sein leibliches Wohl zu machen. Muß man in der Nacht fahren, bietet der Schlafwagen die größte Bequemlichkeit. Frisch und ausgeruht kommt man in seinen Urlaubsort oder zu einer wichtigen geschäftlichen Besprechung.



Die Reihe **1010** der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) waren sechssachsige elektrische Schnellzuglokomotiven die von 1955 bis 2003 im Einsatz waren. Die Maschinen wurden von Simmering-Graz-Pauker gebaut. Sie waren jahrzehntelang eine wichtige Stütze des elektrischen Bahnbetriebes der ÖBB.

Die Inbetriebnahme der ersten Maschinen erfolgte im Jahr 1955. Zwischen 1955 und 1956 erhielten die ÖBB 20 Lokomotiven, die anfangs im Schnellzugdienst eingesetzt wurden. Alle Lokomotiven waren mit Sifa ausgerüstet. Da die Lokomotiven nach ihrer Abnahme zu den schnellsten Elektrolokomotiven der ÖBB zählten, waren sie in einem sehr umfangreichen Einsatzgebiet unterwegs. So beförderten sie beispielsweise Schnellzüge auf der Westbahn und sie waren auch auf der Südbahn und der Semmeringbahn unterwegs. Sie waren zunächst tannengrün lackiert, später blutorange.

Die Lok 1010 004-8 von 1955 (rot) blieb bei der ÖGEG Ampflwang erhalten.



die
Österreichischen
Bundesbahnen
im
Winter



Die heutige **ÖBB-Technische Services-GmbH** ist ein österreichisches Unternehmen im ÖBB-Konzern, das zu 75 % der ÖBB-Personenverkehr AG und zu 25 % der Rail Cargo Austria AG gehört. Das Unternehmen leistet die Instandhaltung, Modernisierung, Weiterentwicklung und teilweise auch Montage von Schienenfahrzeugen sowie deren Komponenten, vorwiegend für die Österreichischen Bundesbahnen.

Die ÖBB-TS besitzen insgesamt 22 Standorte in Österreich, bei denen es sich vorwiegend um ehemalige Hauptwerkstätten und Werkstätten von Zugförderungen handelt. An den meisten Standorten befinden sich auch Niederlassungen der für das Zugförderungswesen zuständigen ÖBB-Produktion.

Werke (ehemals ÖBB-Hauptwerkstätten)

Werk Jedlersdorf

Werk Simmering

Werk St. Pölten

Werk Linz

Werk Knittelfeld

In den 1950er Jahren wurden die Werkstätten **Jedlersdorf** und **St. Pölten** beim **Bundesbahn-ABC** eigens berücksichtigt. Die Hauptwerkstätte St. Pölten feierte 1957 ihr 50jähriges Bestehen:



WAGENWERKSTÄTTE JEDLERSDORF

Wer vom Leopoldsberg seinen Blick über das andere Donauufer schweifen läßt, bemerkt zwischen Strebersdorf und Floridsdorf, umschlossen von Wiesen und Gärten, einen neuen Gebäudekomplex, dessen weiße Hallen weithin sichtbar sind — die Wagenwerkstätte Jedlersdorf der Österreichischen Bundesbahnen. Dort, wo die Prager Straße vor Strebersdorf über die Nordwestbahn führt, wurde zwischen den Bahnhöfen Strebersdorf und Jedlersdorf diese modernste Werkstätte der Österreichischen Bundesbahnen als Ersatz für die in Floridsdorf durch Bomben 1944 vollkommen zerstörte alte Wagenwerkstätte errichtet.

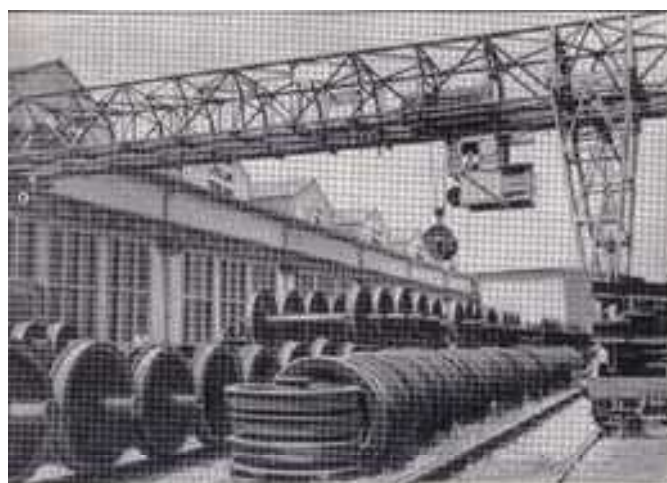
Die neue Werkstätte soll zwei Drittel des künftigen Güterwagenparkes der Österreichischen Bundesbahnen erhalten, das sind 24.000 Güterwagen. Auf Grund der Untersuchungs-schriften muß jeder Wagen alle 3 Jahre einer Zeituntersuchung unterzogen werden, das heißt, es sind jährlich 8000 oder täglich 32 Wagen in der neuen Werkstätte dieser Untersuchung und Ausbesserung zu unterziehen, wovon ein Viertel eine Hauptausbesserung erhält, bei der der Wagenkasten vollkommen erneuert wird. Die einfache Zeituntersuchung besteht in einem Auswechseln der Räder, Achslager, Tragfedern, Puffer, Zugvorrichtung, Bremse und Instandsetzung von Kasten, Dach, Türen, Klappen und sonstigem Zubehör.

Der Bau der Werkstätte auf einem neuen Platz ermöglichte es, die Gleisanlagen und Gebäude so zweckmäßig als möglich anzulegen. Wie auf dem Plan ersichtlich, besitzt die Werkstätte eine Gleisanlage mit 7000 m Gleislänge, die zur Sortierung der Wagen nach gleichartigen Schäden und Bauarten dient. Die in Stahlbauweise hergestellte Wagenhalle hat eine Länge von 300 m und eine Breite von 112,5 m und ist so angelegt, daß die Wagen im Fließverfahren ausgebessert werden können. Die Wagen gelangen über eine Kopfschiebebühne auf die in der Mitte der Halle liegenden Fließgleise, rollen auf diesen takt-

mäßig (in 4 Takten je 4 Wagen) bis zu einer am anderen Ende liegenden Umkehrschiebebühne und auf Rücklaufgleisen (ebenfalls in 4 Takten) wieder zurück. Seitlich von diesen Fließgleisen liegen die einzelnen Teilwerkstätten für Schraubenkupplungen, Puffer, Träger, Türen und Klappen, Holzteile, Achslager, Räder, Federn und Bremse, die so neben den einzelnen Takten angeordnet sind, daß ein Mindestmaß an Transportarbeit nötig ist. Auf der anderen Seite der Umkehrschiebebühne schließt ein Hallenteil an, in dem außergewöhnliche Wagenausbesserungen und Umbauten im sogenannten Standverfahren ausgeführt werden können. Bei der Kopfschiebebühne befindet sich neben dem Wageneingang eine Werkstätte für schwere Untergestellarbeit mit einer Stahlkiesgebläseanlage zur vollständigen Entrostung der Wagen und neben dem Wagenausgang die Lackiererei. Über diesem Kopfteil der Halle ist ein Obergeschoß gebaut worden, das die Kanzleien des Verwaltungspersonales, modern eingerichtete Wasch-, Umkleide-, Speise- und Sanitätsräume und eine Bremsventilwerkstätte enthält. Durch die Zusammenfassung aller Werkstätten und sonstigen Betriebsräume in einer großen Halle, ist ein Höchstmaß an Übersicht und Zusammenarbeit und wirtschaftlichste Heizung erzielt worden. In allen Räumen fällt die arbeitshygienische Raumgestaltung, die Helligkeit und die Farbdynamik angenehm auf.

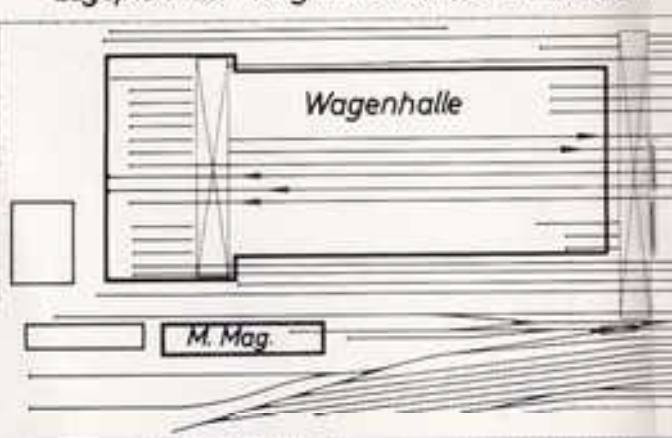
Das 3-geschossige, in Stahlbeton ausgeführte Magazin ist das modernste Materialmagazin der Österreichischen Bundesbahnen. Das Energiehaus enthält eine Trafostation für einen Teil der 1500 KVA Stromversorgung, ein Kesselhaus mit zwei 10-Tonnen- (Dampf/Stunde) Strahlungskesseln und eine Kompressoranlage mit 40 m³/Min.-Leistung.

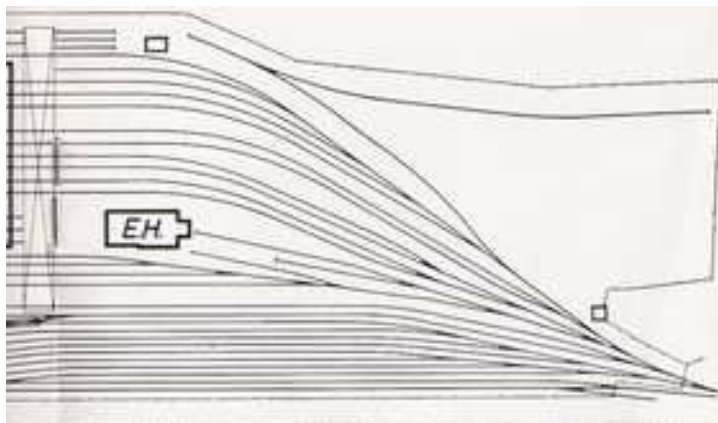
Alle Arbeitsplätze in der neuen Werkstätte sind so angelegt, daß ein Mindestmaß an körperlicher Anstrengung für jeden Bediensteten erforderlich ist. Die Werkstätte besitzt 210 Ma-



Lagerplatz für Räder mit Halbportalkran

Lageplan der Wagenwerkstätte Jedlersdorf





Überdrehen der Radreifenprofile auf Hochleistungsdrehbank

Herausgeber: Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen



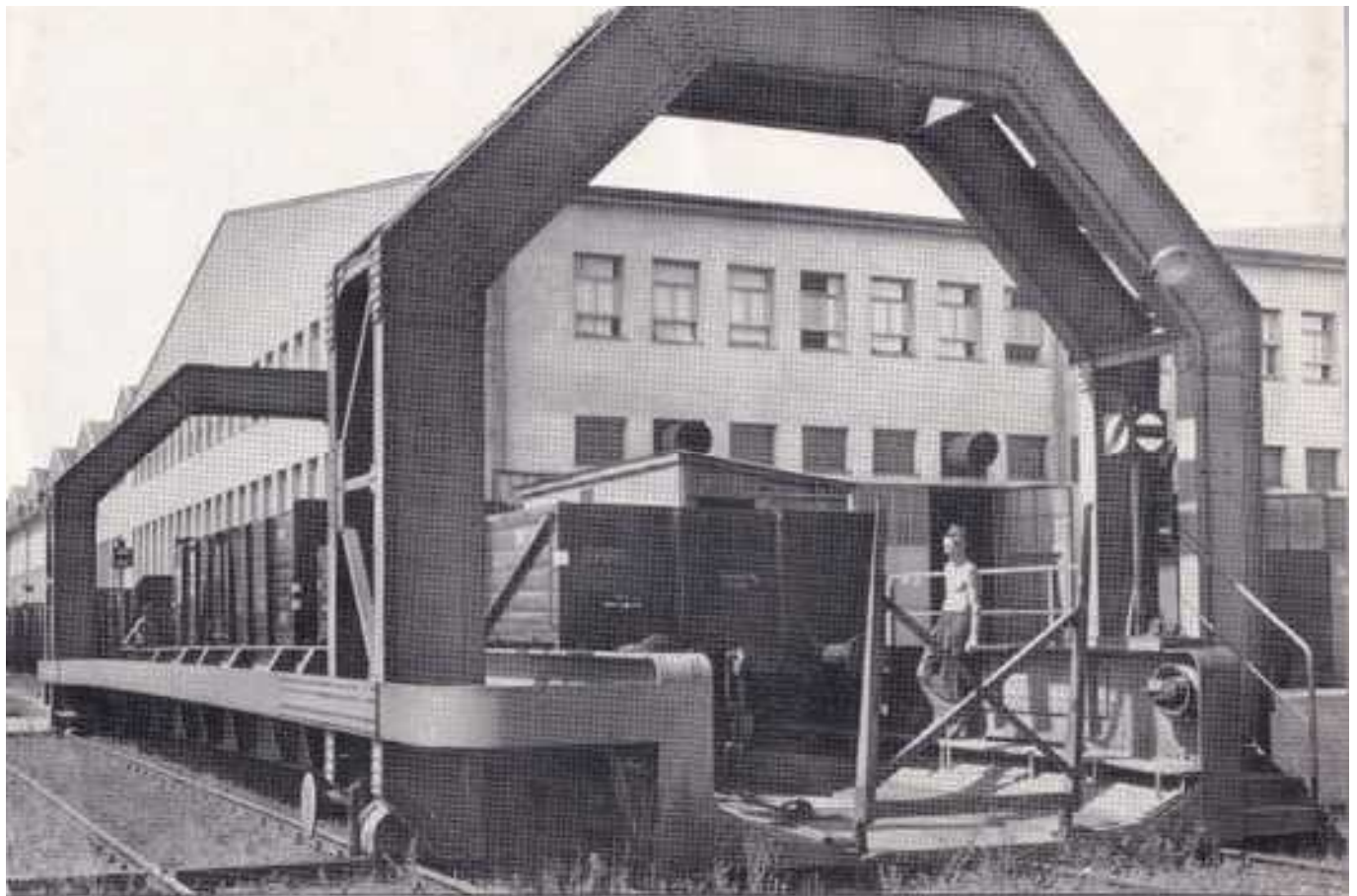
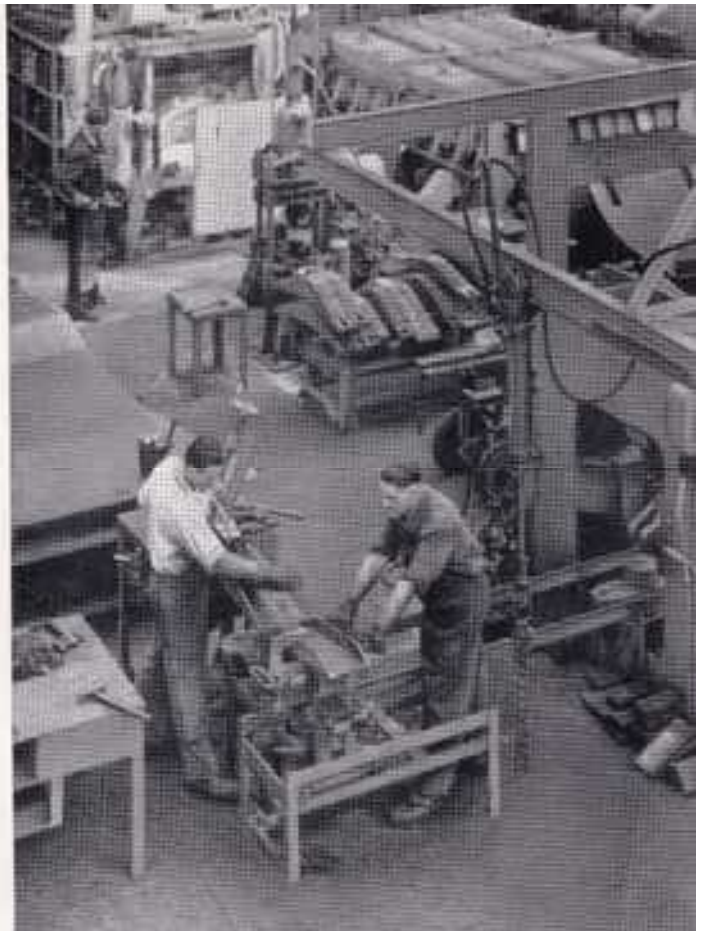
Optischer Radsatzmeßstand

schinen und 36 Krane. Aus dem Bild der Titelseite ist z. B. zu ersehen, in welcher Weise der Tausch der Räder erfolgt. Seinerzeit mußten in der alten Werkstatt die im Standverfahren auf Längsleisen beigestellten Wagen einzeln mit Handwinden gehoben und die Räder von 4 Mann mit der Schulter seitlich herausgeschoben werden.

An der Planung dieser Werkstatt haben viele erfahrene Bau- und Maschinentechniker und auch Werkmeister und Partieführer der alten Werkstatt mitgewirkt, so daß weitgehendst bis in die Einzelheiten des Arbeitsablaufes auf Grund langjähriger Erfahrungen die besten Lösungen gefunden werden konnten. Die Werkstatt, die zu den modernsten Wagenwerkstätten aller Bahnverwaltungen zählt, wird in einigen Monaten fertiggestellt sein und sodann im vollen Betrieb den Österreichischen Bundesbahnen eine sparsame und qualitativ hochwertige Erhaltung der Güterwagen ermöglichen.

Zusammenbau der Federblätter und Auspressen der Tragfederbunde

Rückseite: Blick von der Kopfschiebebühne zur Wagenhalle





Die Reihen **5045** und **5145** der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) waren Diesellokomotiven, die im Schnellzugverkehr eingesetzt wurden. Der Einsatz im Planverkehr begann 1952 und endete 1997. Die Züge wurden von Simmering-Graz-Pauker gebaut. Sie wurden unter dem Namen Blauer Blitz bekannt.



Blick auf die Wagenabteilung

HAUPTWERKSTÄTTE ST. PÖLTEN

Bei den Reisenden des In- und Auslandes erfreuen sich die blau-gelben Diesel-Triebfahrzeuge ungeteilter Beliebtheit wegen ihrer gefälligen Innenausstattung und hohen Verkehrsgeschwindigkeit. Einer der prominentesten Vertreter, der sogenannte „Blaue Blitz“, ist im Moment des Drehgestell-Ausbaues in seiner Erhaltungswerkstätte in St. Pölten auf dem Titelbild zu sehen.

Die Hauptwerkstätte St. Pölten der Österreichischen Bundesbahnen, die zur Erhaltung dieser modernen Triebfahrzeuge beauftragt ist, wurde am 1. Mai 1907 eröffnet und hat somit im Jahre 1957 ein Alter von 50 Jahren erreicht. Sie liegt an der Bahnlinie Sankt Pölten—Hainfeld, dort, wo die Mariazellerbahn beim Bahnhof St. Pölten Alpenbahnhof nach Westen abzweigt. Sie war für die Ausbesserung von Dampflokomotiven, Personen- und Güterwagen vorgesehen. Diesem Bestimmungszwecke entsprechend wurden auch die baulichen Anlagen und Hallen ausgeführt. Das Werk in seiner heutigen Form ist nur für die Ausbesserung von Diesel-Triebfahrzeugen und Personenwagen eingerichtet, da die Lokomotivabteilung und die Kesselschmiede im Jahre 1951 bzw. 1956 aufgelöst wurden. Das Flächenmaß des Werksgeländes beträgt 255.000 m², davon 60.000 m² verbaute Fläche.

Die von der Bahnlinie St. Pölten—Hainfeld südwestlich abzweigenden Gleise münden in eine Gleisharfe und führen ostwärts zu den Triebwagenhallen 1 und 2 und westlich zur Wagenabteilung, wie auf nachfolgendem Plan ersichtlich. Zwischen diesen Abteilungen sind die Gebäude für die Verwaltung, die Kraftzentrale, die sonstigen Nebenbetriebe (Dreherei, Schmiede, Gießerei usw.) und das Materialmagazin errichtet. Im Stockwerk der Dreherei ist die Lehrwerkstätte untergebracht.

Der Motorenabteilung ist die Erhaltung aller normal- und schmalspurigen Triebfahrzeuge mit Antrieb durch Verbrennungsmotor, sowie aller Motorturmwagen und Motorkrane übertragen. Derzeit

umfaßt dieser Fahrpark 66 Triebwagen, 99 normal- und 21 schmalspurige Lokomotiven, 33 Kleinlokomotiven, 39 Motorturmwagen und 12 Motorkrane.

Die Fahrzeuge kommen ihrer Bauart entsprechend nach bestimmten Laufleistungen zur Teil- oder Hauptausbesserung in die Werkstätte. Die Laufleistung der modernen Fahrzeuge zwischen zwei Teilausbesserungen beträgt 200.000 bis 250.000 km; diese Leistung wird in 1½ bis 2 Jahren erreicht. Statt jeder dritten Teilausbesserung wird eine Hauptausbesserung durchgeführt, deren Umfang vor allem durch den Zustand des Wagenkastens und der elektrischen Anlage bestimmt wird.

Für die Aufarbeitung der Fahrzeuge und deren Einzelteile stehen zwei Hallen zur Verfügung, deren Arbeitsstände über zwei Schiebebühnen mit 100 t und 60 t Tragfähigkeit erreicht werden.

Zehn Krane mit Tragfähigkeit von 5 bis 60 t, sowie Hebeböcke bis 60 t Tragfähigkeit ermöglichen das Abheben der Wagenkasten und den Ausbau verschiedener Einzelteile; ein Senktisch dient dem Ausbau einzelner Achsen.

Um den Werkstättenaufenthalt der Fahrzeuge möglichst zu kürzen, ist eine große Anzahl verschiedener Einzelteile, wie komplette Drehgestelle, Maschinenaggregate, Motoren, Generatoren, Adismotoren und dergleichen vorhanden, die bei Bedarf sofort eingebaut werden, ohne auf die Instandsetzung der schadhaften Teile warten zu müssen.

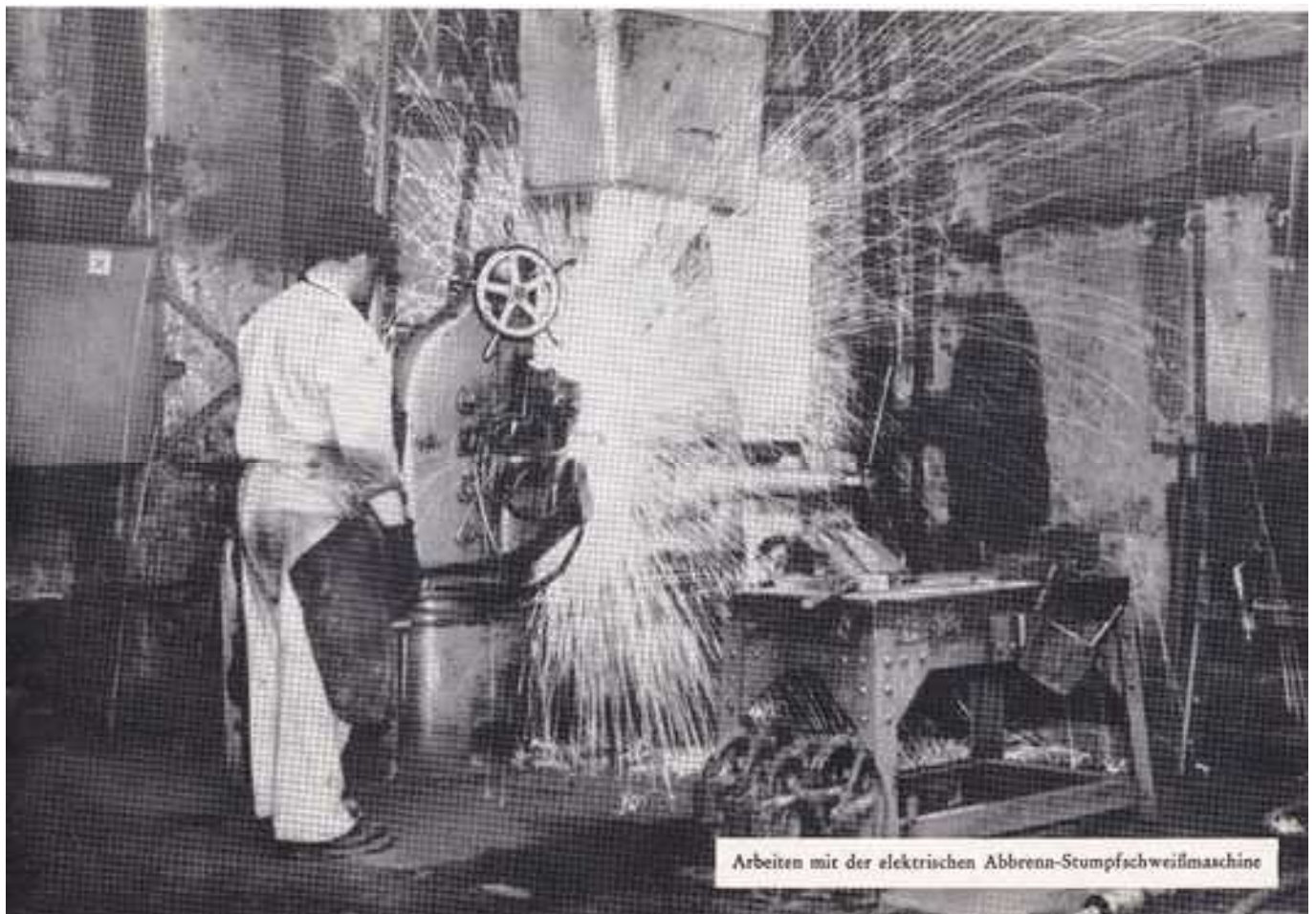
Der Verbrennungsmotor als wichtigster und kompliziertester Teil wird nach seiner Fertigstellung einem längeren Probelauf auf dem Prüfstand unterzogen. Zahlreiche Meßeinrichtungen und Prüfstände ermöglichen die genaue Kontrolle aller sonstigen Bestandteile der Fahrzeuge.

Der Wagenabteilung sind zur Erhaltung 1800 zweiachsige, 110 vierachsige Personenwagen und wagenbaulich sämtliche Triebfahrzeuge zugewiesen. Die vierachsigen Personenwagen kommen jährlich und die zweiachsigen Personenwagen alle 18 Monate zur Revision. Hier-



In der Motorenabteilung Halle 1

Einbauen von Ankerstäben in einen Generator



Arbeiten mit der elektrischen Abbrenn-Stumpfschweißmaschine



Gesamtsicht der Hagenwerkzeuge St. Pölten

bei weichen Eichen, Ahornlagen, Tanne, Buche, Zerkleinerung und Brechen ausgeführt und Wagenkasten, Dach, Heizung und die gesamte Inneneinrichtung herbeigeführt.

Die Wagenhalle besteht aus einer größeren, niedrigeren Halle, in deren Oberen Teil sich eine überdeckte Schiebehalle befindet und einer später angebauten, höheren Halle mit Längsfeldern. Die Längsfelder sind überbaut von einem Doppelkran von je 29 t Tragkraft als Aufhänger und einem Montagekran von 22 t Tragfähigkeit. Mit Hilfe dieser Krane werden die Wagenkasten der Vorarbeiten von den Drehschleifen abgehoben und auf den belad-

enen des Montagekranes auf Bahren zur weiteren Bearbeitung abgesetzt.

Eine technisch vollkommenere Speichelhalle, die mit Holzpfeilern gestützt ist, ermöglicht es, einen halbhohen Längskanal zu bauen. In der Nähe der Speichelhalle ist eine Einbrennhalle eingebaut, in der einzelne Wagen-Innenmontagegeräte, soweit sie zerlegt sind, und einzelne Halbfabrikat-Verkleidungsplatten mit einer Spezialvorrichtung beheizt und in einem Einbrennofen getrocknet werden. Dadurch wird die Inneneinrichtung schöner und haltbarer, die Aufarbeitung wirtschaftlicher.

Die untersteckten, kurzen Schiebehallen in der unteren Halle ermöglichen bei niedrigem Spannenwagen, ein aus Pfeilern-Verfahren bestehendes. Alle übrigen Wagen werden Querflanken an Ort und Stelle fertiggestellt, was große Wirtschaftlichkeit des Arbeitspersonals bedingt. In Kürze jedoch wird dieses System der Aufarbeitung des Fahrzeuges in einer 26 m langen Schiebehalle mit 85 t Tragfähigkeit zu dem unter der Halle wird es ermöglichen, einzelne Personenwagen, Triebfahrzeugen auszubereiten.

Seit dem Jahre 1949 werden die letzten Wagenkasten



Gesamtsicht der Hagenwerkzeuge St. Pölten

in die Montagekranen auf Bahren zur weiteren Bearbeitung ab-

gesetzt. Eine technisch vollkommenere Speichelhalle, die mit Holzpfeilern gestützt ist, ermöglicht es, einen halbhohen Längskanal zu bauen. In der Nähe der Speichelhalle ist eine Einbrennhalle eingebaut, in der einzelne Wagen-Innenmontagegeräte, soweit sie zerlegt sind, und einzelne Halbfabrikat-Verkleidungsplatten mit einer Spezialvorrichtung beheizt und in einem Einbrennofen getrocknet werden. Dadurch wird die Inneneinrichtung schöner und haltbarer, die Aufarbeitung wirtschaftlicher.

Die untersteckten, kurzen Schiebehallen in der unteren Halle ermöglichen bei niedrigem Spannenwagen, ein modernes Pfeilern-Verfahren bestehendes. Alle übrigen Wagen werden querflanken an Ort und Stelle fertiggestellt, was große Wirtschaftlichkeit des Arbeitspersonals bedingt. In Kürze jedoch wird dieses System der Aufarbeitung des Fahrzeuges in einer 26 m langen Schiebehalle mit 85 t Tragfähigkeit an der Südseite der Halle wird es ermöglichen, einzelne Personenwagen, Triebfahrzeugen auszubereiten.

Seit dem Jahre 1949 werden die letzten Wagenkasten

durch Stahlgrüppchen — sogenannte Spannen — stehen. Im Jahr 1957 und von der Hagenwerkzeuge St. Pölten 222 Wagen in Spannenbauweise entstanden. Die monatliche Leistung beträgt 18 bis 20 Spannenwagen.

Die Wagenabfertigung entspricht in der letzten vollständigen Werkstätte Oberbühnen der ehemaligen Niederbühnen des Landesbahnen. Sie liegt weitlich gegenüber dem Bahnhof Oberbühnen der elektrisch betriebenen Schmalspurbahn St. Pölten—Mautsattel.

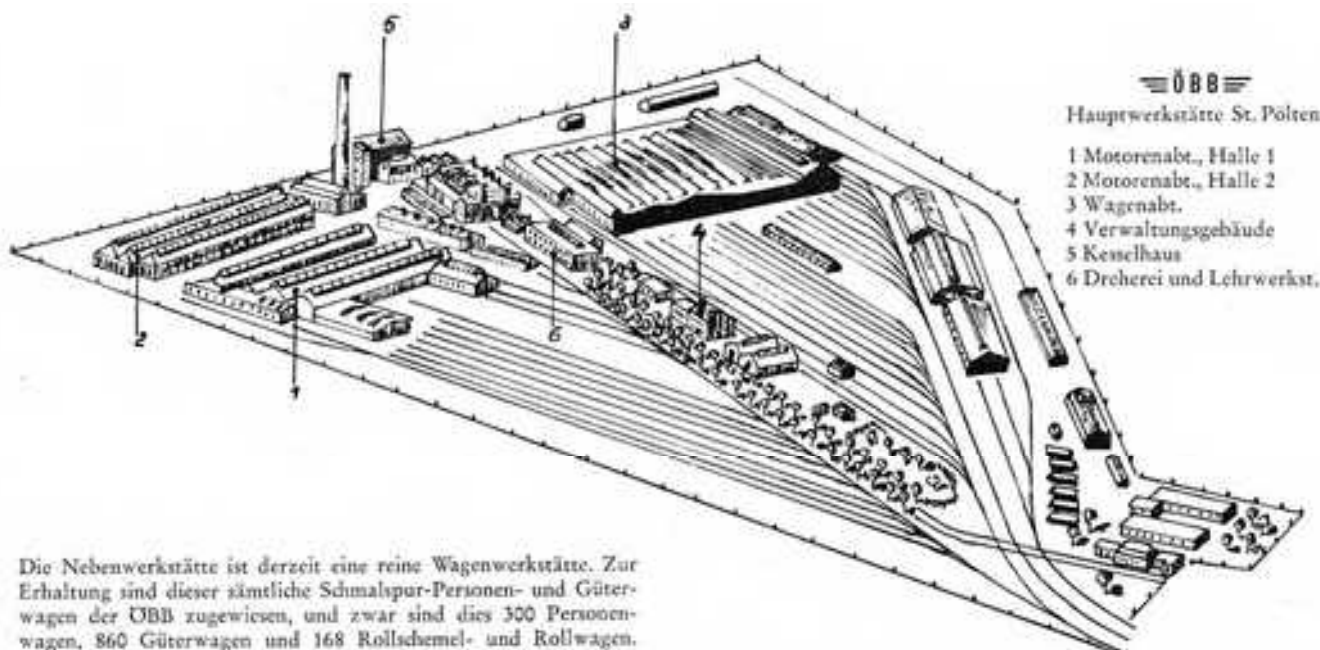
Der Flächeninhalt beträgt 16.000 m², davon 1700 m² reihen-



Bohren von Drainagen-Zylindern
auf dem Feinbohrwerk „Krause“



Aufschweißen von Radreifen auf der
automatischen Spurkranzschweißmaschine



ÖBB

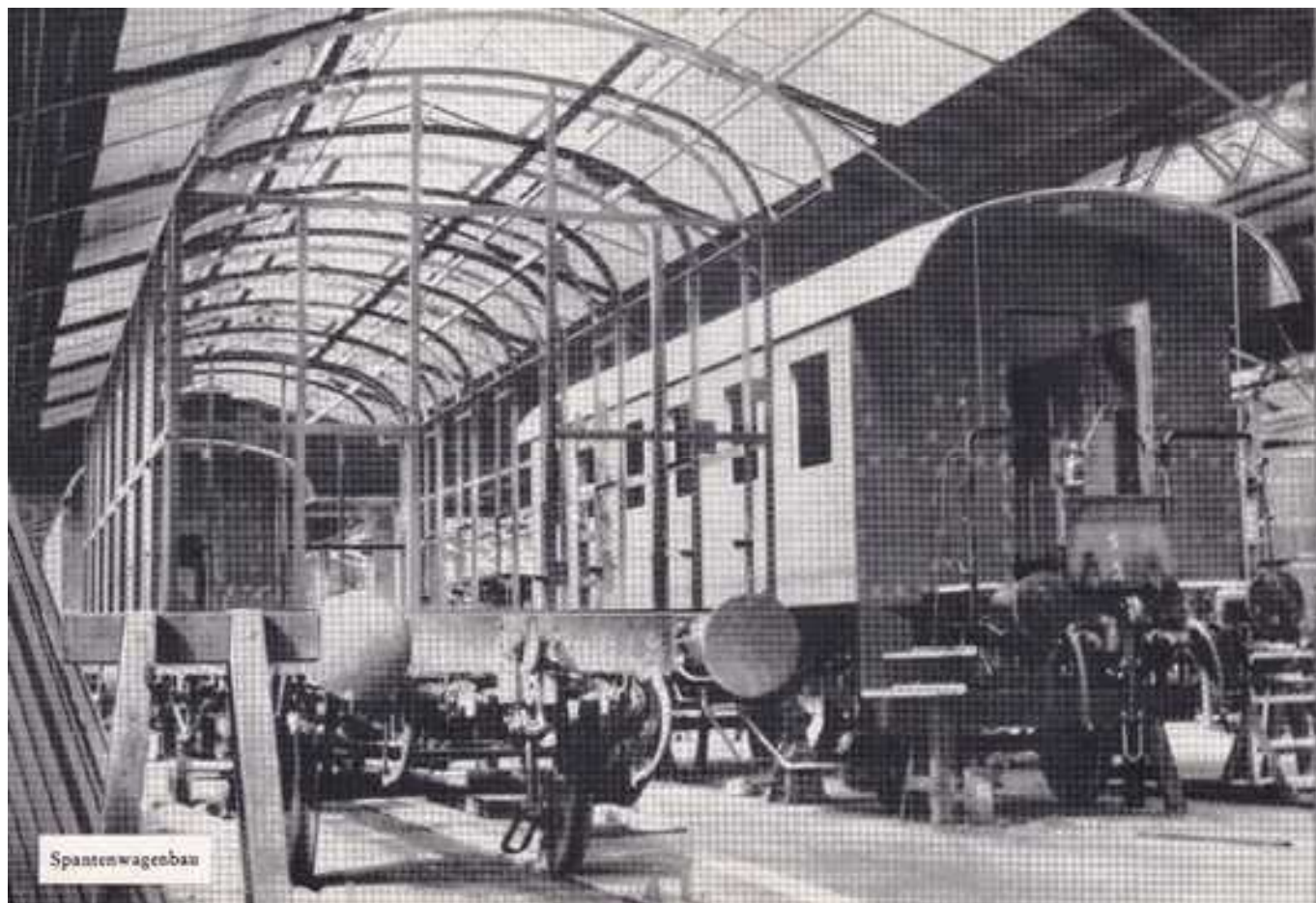
Hauptwerkstätte St. Pölten

- 1 Motorenabt., Halle 1
- 2 Motorenabt., Halle 2
- 3 Wagenabt.
- 4 Verwaltungsgebäude
- 5 Kesselhaus
- 6 Dreherei und Lehrwerkst.

Die Nebenwerkstätte ist derzeit eine reine Wagenwerkstätte. Zur Erhaltung sind dieser sämtliche Schmalspur-Personen- und Güterwagen der ÖBB zugewiesen, und zwar sind dies 300 Personenwagen, 860 Güterwagen und 168 Rollschmel- und Rollwagen. Diese Schmalspurwagen werden alle 2 Jahre bzw. jährlich einer Revision unterzogen. Auch hölzerne Schmalspur-Personenwagen werden laufend auf stählerne Spantenwagen umgebaut.

Wie obiger Plan zeigt, zeichnet sich die Hauptwerkstätte St. Pölten durch klare, räumlich übersichtliche Anordnung der Abteilungen und Hallen aus, was jedem Besucher, der die von Kastanien eingesäumte Zufahrtsstraße, umgeben von wohlthuend anmutenden Grünanlagen betritt, den Eindruck von Ordnung und freundlicher Stimmung vermittelt, den man ansonsten an Stätten schwerer Arbeit nicht gewohnt ist.

Die Hauptwerkstätte St. Pölten, die nunmehr auf ihren 50jährigen Bestand zurückblickt, hatte innerhalb dieses halben Jahrhunderts großen Anteil an der Erhaltung, Erneuerung und Verbesserung der Dampflokomotiven, Kessel, Personenwagen und Diesel-Triebfahrzeuge. Auch in den kommenden Jahren wird das Werk, das ständig verbessert und ausgebaut wird, für technisch einwandfreie, hochwertige und sparsame Unterhaltung sämtlicher Diesel-Triebfahrzeuge und Personenwagen der Österreichischen Bundesbahnen sorgen.



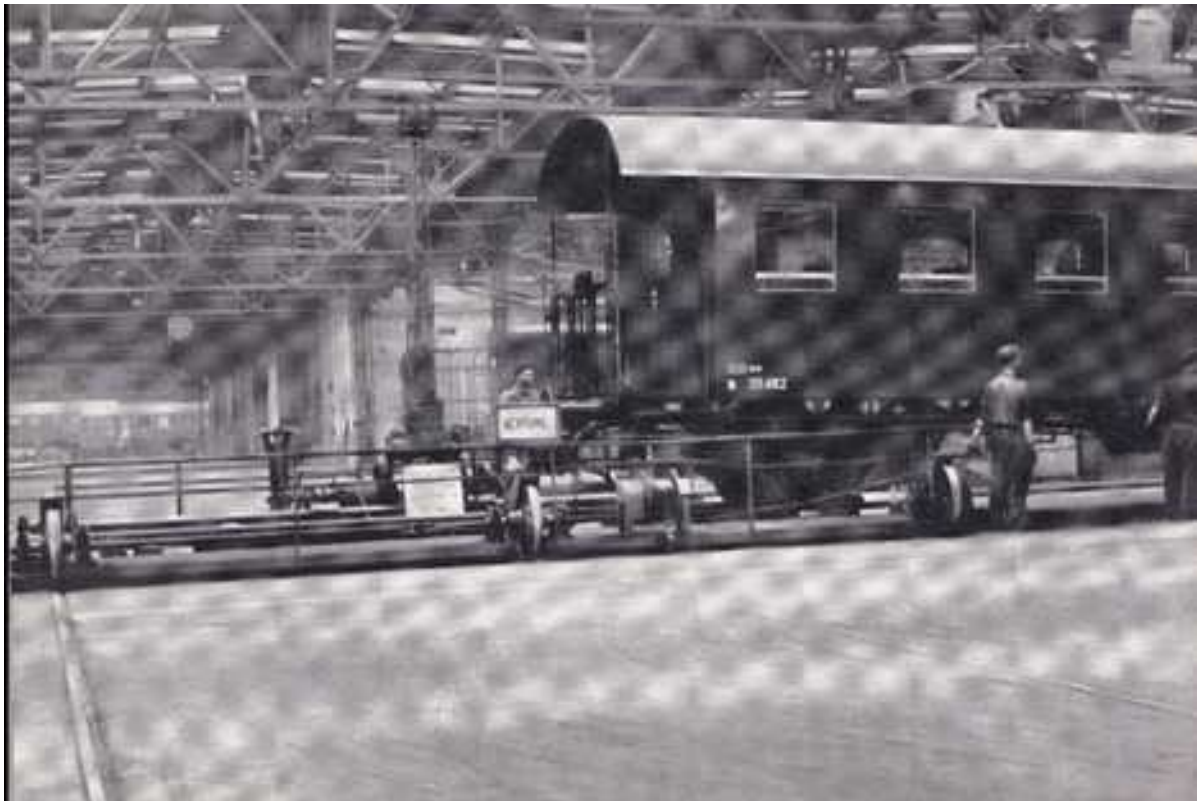
Lehrwerkstätte

Titelseite: Wechseln eines Motordrehgestelles beim „Blauen Blitz“ — Baureihe 3045

Rückseite: Ein fertiger Spantenwagen rollt von der Schiebebühne

Kohlengrubeierkran für die Kieselhaus-Bekohlungsanlage





©Slg. P. Dr. Daniel Hörnemann