



Valouseks Entwurf für einen neuen Anstrich der Reihe 4010 mit weniger Farbkanten (Archiv Slg. Grafenberg).

4010 022 – der erste „4010 neu“

Mit rund 2,7 Millionen Betriebskilometern seit seiner Inbetriebnahme im März 1977 wird 4010 022 am 29. Jänner 1990 zur Hauptausbesserung abgestellt. Beim 7010 122 wurde schon am 27. November 1989 mit der H begonnen – er kann bereits am 16. Februar 1990 als erster modernisierter Wagen die HW verlassen – im Lackierschema neu:

Dach, breiter Zierstreifen unter dem Fensterband, Bereich der Übergangstüren sowie die Anstrichzone: Verkehrsrot RAL 3020;

Fensterband und Schürze sowie Drehgestelle und Wagenboden, „Brille“ um die Stirnscheiben bei Motor- und Steuerwagen, Lüftergitter und Widerstandsgitter beim ET 4010: Umbragrau RAL 7022;

Gliederungsstreifen in der Parapetzone: Grauweiß RAL 9002;

Dachteil ET: Weißaluminium RAL 9006;

Da 4010 022 und 6010 022 vorerst noch ihre Eckfenster behalten, werden nur die Stege zwischen den Scheiben und der Rückblickspegel umbragrau lackiert. Das Fensterband endet bei Motor- und Steuerwagen exakt senkrecht nach dem letzten Lüftergitter beziehungsweise Zugführerfenster. Nach dem Wegfall der Eckfenster ab 4010 015 wird im Bereich der „Brille“ das verschlossene Eckfenster ungefähr mitlackiert und endet schräg. Im Zuge dessen wird der Abschluss des umbragrauen Fensterbandes an der Unterkante als Spitz vorgezogen, wodurch wieder eine Schräge entsteht. 4010 022 und

Der fertiggestellte Kasten des Klima-7010 122 auf Hilfsdrehgestellen (Peter Seelmann).





6010 028 – „Frontaler“ die Zweite

Schon am 29. August 1984 war 6010.28 in Linz in einen schweren Frontalzusammenstoß mit einem Turmwagen involviert und musste im Bereich des Führerstandes komplett neu aufgebaut werden (vgl. 50 Jahre 4010 – Teil 2, Seite 105).

Am 12. Dezember 1991 ist **IC 513 Dachstein** auf dem Weg von Landeck nach Graz. Die vom Heizhaus Saalfelden Richtung Gleis 2 fahrende 1245 003 wird wegen einer fehlbedienten Weiche (zweiter Stellvorgang zum Bewegen der Weichenzungen vergessen) irrtümlich auf Gleis 1 geleitet, wo 4010 028 Steuerwagen voraus bei dichtem Nebel einfährt. Dank des Notrufs durch den Fahrdienstleiter via Zugfunk kann der Lokführer der 1245 abspringen und jener des 6010 028 eine Schnellbremsung einleiten, ehe er den Zugführer im Dienstabteil dahinter warnen und sich mit diesem ins Wageninnere retten kann. Der Aufprall 6010 gegen 1245 erfolgt um 9.11 Uhr mit rund 30 bis 50 km/h im geraden Bahnsteigbereich nach dem Einfahrtsbogen. Der Zugführer und eine Reisende werden leicht verletzt.

Zum Abtransport des stark deformierten 6010 in die HW Floridsdorf wird das schwer beschädigte Drehgestell 2 durch ein Hilfsdrehgestell mit einem provisorisch zwischen den Langträgern eingeschweißten Querträger ersetzt.

Foto Seite 34 oben:
Nach dem Frontalzusammenstoß wird der 6010 028 in der Zf. Saalfelden hinterstellt (Peter Seelmann).

Fotos Seite 34 unten:
Die Beschädigungen des Führerstandes zeugen von der massiven Bauweise der „gegnerischen“ 1245 – die Pfeile am Fußboden im Fahrgastraum des 6010 zeigen, dass die Sitzgruppen durch die Wucht des Aufpralls aus ihren Verankerungen gerissen und verschoben worden sind (Archiv ÖBB Floridsdorf).

Abb. links:
Auch der an den 6010 028 gekuppelte 7110 228 weist starke Verformungen im Übergangsbereich auf (Archiv ÖBB Floridsdorf).



Gepäckraum, Zugführerabteil und Führerstand samt Stirn des 6010 028 müssen in der HW Floridsdorf von Grund auf neu gebaut werden – 6010 028 wird daher gleich samt seiner Garnitur dem Upgrade unterzogen (Archiv ÖBB Floridsdorf).

					
AD4hES6010 001-3	AB4hTI7110 201-6	WR4hTI7310 001-8	B4hTI7110 101-8	B4hTI7010 101-9	D4hET 4010 001-8
g per 1.6.	g per 1.6.	g per 1.6.	g per 1.6.	g per 1.6.	g per 1.6.
					
AD4hES6010 002-1	AB4hTI7110 202-4	BR4hTI7310 002-6	B4hTI7110 102-6	B4hTI7010 102-7	D4hET 4010 002-6
g per 1.6.	Beginn Umbau „4010 neu“ g per 1.6.	Beginn Umbau „4010 neu“ wird WR4hTI7310 002-6 g per 1.6.	g per 1.6.	Beginn Umbau „4010 neu“ g per 1.6.	g per 1.6.
					
AD4hES6010 003-9	AB4hTI7110 203-2	BR4hTI7310 003-4	B4hTI7110 103-4	B4hTI7010 103-5	D4hET 4010 003-4
Beginn Umbau „4010 neu“ g per 1.12.	Beginn Umbau „4010 neu“ g per 1.12.	Beginn Umbau „4010 neu“ wird WR4hTI7310 003-4 g per 1.12.	Beginn Umbau „4010 neu“ g per 1.12.	Beginn Umbau „4010 neu“ g per 1.12.	Beginn Umbau „4010 neu“ g per 1.12.
					
AD4hES6010 004-7	AB4hTI7110 204-0	BR4hTI7310 004-2	B4hTI7110 104-2	B4hTI7010 104-3	D4hET 4010 004-2
Beginn Umbau „4010 neu“					Beginn Umbau „4010 neu“
					
AD4hES6010 005-4	AB4hTI7110 205-7	BR4hTI7310 005-9	B4hTI7110 105-9	B4hTI7010 105-0	D4hET 4010 005-9
					
AD4hES6010 006-2	AB4hTI7110 206-5	BR4hTI7110 301-4	B4hTI7110 106-7	B4hTI7010 106-8	D4hET 4010 006-7
					
AD4hES6010 007-0	AB4hTI7110 207-3	BR4hTI7110 302-2	B4hTI7110 107-5	B4hTI7010 107-6	D4hET 4010 007-5
					
AD4hES6010 008-8	AB4hTI7110 208-1	BR4hTI7110 303-0	B4hTI7110 108-3	B4hTI7010 108-4	D4hET 4010 008-3
					
AD4hES6010 009-6	AB4hTI7110 209-9	BR4hTI7110 304-8	B4hTI7110 109-1	B4hTI7010 109-2	D4hET 4010 009-1
wb per 1.6.	wb per 1.6.	wb per 1.6.	wb per 1.6.	wb per 1.6.	wb per 1.6.
					
AD4hES6010 010-4	AB4hTI7110 210-7	BR4hTI7110 305-5	B4hTI7110 110-9	B4hTI7010 110-0	D4hET 4010 010-9
wb per 1.6.	wb per 1.6.	wb per 1.6.	wb per 1.6.	wb per 1.6.	wb per 1.6.
					
AD4hES6010 011-2	AB4hTI7110 211-5	BR4hTI7110 306-3	B4hTI7110 111-7	B4hTI7010 111-8	D4hET 4010 011-7
wb per 1.12.	wb per 1.12.	wb per 1.12.	wb per 1.12.	wb per 1.12.	wb per 1.12.
					
AD4hES6010 012-0	AB4hTI7110 212-3	BR4hTI7110 307-1	B4hTI7110 112-5	B4hTI7010 112-6	D4hET 4010 012-5
					
AD4hES6010 013-8	AB4hTI7110 213-1	BR4hTI7110 308-9	B4hTI7110 113-3	B4hTI7010 113-4	D4hET 4010 013-3
					
AD4hES6010 014-6	AB4hTI7110 214-9	BR4hTI7110 309-7	B4hTI7110 114-1	B4hTI7010 114-2	D4hET 4010 014-1
					
AD4hES6010 015-3	AB4hTI7110 215-6	BR4hTI7110 310-5	B4hTI7110 115-8	B4hTI7010 115-9	D4hET 4010 015-8
					
AD4hES6010 016-1	AB4hTI7110 216-4	BR4hTI7110 311-3	B4hTI7110 116-6	B4hTI7010 116-7	D4hET 4010 016-6
					
AD4hES6010 017-9	AB4hTI7110 217-2	BR4hTI7110 312-1	B4hTI7110 117-4	B4hTI7010 117-5	D4hET 4010 017-4

weiter über die Umfahrungen Bern und Zürich (Altstetten – Oerlikon), Winterthur, Frauenfeld, die Schleife Romanshorn und St. Margrethen nach Bregenz und von dort über Lindau, München und Salzburg nach Linz. 4010.05 fährt im Anschluss an diese Sonderzugleistung als Lp nach Wien Süd zurück.

Eleganz en miniature – das Roco-Modell

Roco setzt den 4010.05 in seinem Reihungszustand ab ungefähr Mitte 1969 um – jenem Zeitpunkt, als 7310.05 nachgeliefert worden ist. Das Set besteht aus zwei Einzelpackungen:

Roco Nummer 43053 beinhaltet den 4010.05, den Speisewagen 7310.05 und den 6010.05.

Roco Nummer 43054 besteht aus den fehlenden Zwischenwagen 7010.105, 7110.105 und 205.

Der Antrieb liegt im Triebkopf und besteht aus einem zentralen Motor mit Schwungmasse und einer Wellenverbindung zu den Schnecken-Stirnradgetrieben in den beiden Drehgestellen. Eine Achse ist zur Erhöhung der Zugkraft mit Haftreifen ausgerüstet. Die Stirnbeleuchtung erfolgt fahrtrichtungsabhängig – im Steuerwagen über einen pendelnden Schleifkontakt – und ist ab circa 7 Volt Fahrspannung sichtbar. Bei 3 Volt setzt sich der Zug in Bewegung und erreicht bei 3,5 V umgerechnet etwa 10 km/h, bei 12 V eine 164 km/h entsprechende Geschwindigkeit.

Der Zug ist für eine fahrtrichtungsabhängige Stromaufnahme mit speziell für den 4010 entwickelten stromführenden Kupplungen ausgerüstet.

Die Wagen bestehen aus Kunststoffgehäusen mit separat eingesetzten Scheiben und extra Inneneinrichtung, der Triebkopfkasten ist auf dem massiven Zinkrahmen aufgerastet.

Den detailliert und dem Original entsprechend bedruckten Fahrzeugen liegen Zurüstteile bei: Kupplungshaken und Schläuche, Scheiben-



Künstlerisch gestalteter Roco-Katalog 1994/95 mit der „Neuheit des Jahres“, dem 4010.05 (Archiv Slg. Grafenberg).

Fotos Seite 66: Auf der Roco-Rundreise begegnet der 4010.05 dem ABDe4/4 245 in Oensingen, erhält in Biel/Bienne Vorspann durch die Am4/4 18466 und zeigt sich am 25. Juni 1994 in der Ausfahrt Neuchâtel (Erich Nährer).



4010 als Motiv für das Logo des Roco-Clubs Österreich (Archiv Slg. Grafenberg).

wischer, Griffstangen und die *Transalpin*-Schilder für Triebkopf und Steuerwagen.

Noch im selben Jahr bringt Roco die Österreich-Sonderserie mit dem 4010.09 in der Variante als Städteschnellzug für den Einsatzzeitraum rund um 1970 heraus. Diese Variante wird mit dem passenden Buffetwagen 7110.304 ausgeliefert. Das Dreierset mit 4010.09, dem 7110.304 und 6010.09 wird um 3990 Schilling, das Ergänzungssset mit 7010.109, 7110.109 und dem richtigerweise nur als B4hTI bezeichneten 7110.209 um 2275 Schilling angeboten.

Gegenüberstellung der beiden 1994 von Roco gelieferten 4010.05 und Österreich-Sonderserie 4010.09 (Werner Prokop).



Mit entsprechender Beschriftung zum Abschied der Reihe 4010 von der Franz-Josefs-Bahn hält 4010 010 Steuerwagen voraus am 5. März 2006 als R 2154 *Schmidatal* in Absdorf-Hippersdorf (Werner Prokop).

Seite 129 links oben: Auszug aus dem Buchfahrplan Heft 900 für den letzten mit ET 4010 auf der FJB geführten Planzug, den R 2161 von Sigmundsherberg nach Wien FJB (Archiv Slg. Grafenberg).

Die Retourleistung aus Sigmundsherberg ist R 2165. Pünktlich um 11.50 Uhr beschleunigt der Triebfahrzeugführer seinen 4010 010 aus der mittlerweile bereits aufgelassenen Haltestelle Absberg (Werner Prokop).



Abschied nach einem Jahrzehnt

Nach der Umstellung der 4010er-Umläufe auf der Franz-Josefs-Bahn im Dezember 2005 war der bevorstehende Abzug von der Strecke ins Waldviertel absehbar. Nach einigen Wochen im perma-

nenten Regionalzugdienst können die Triebzüge durch CityShuttle-Wendezüge abgelöst werden. Nach dem Abzug des 4010 004 (samt 6010 015) am 4. März 2006 bestreiten die auf der FJB verbliebenen Garnituren 4010 008 und 010 die letzten beiden Plantage. Bei dichtem Schneefall fahren sie am





4010016 hat als fünfteilige Garnitur (mit 6010 025) vor Kurzem Gröbming passiert und fährt am 8. Oktober 2008 bei prachtvoller Herbstwetter als **IC 515** durch das obere Ennstal Richtung Graz (Manfred Wolf).

Durch das malerische Ennstal fahren die formschönen Triebzüge der Reihe 4010 nun schon seit Ende 1966. Jetzt neigt sich ihr letztes Fahrplanjahr dem Ende zu und 4010 001 steht noch immer im Einsatz. Als **IC 611** durchheilt er am 6. August 2008 die Haltestelle Stein an der Enns (Werner Prokop).



Am 4. Mai 2015 befinden sich drei der sechs aufgearbeiteten RdC-Wagen auf einer Autozug-Testfahrt im norddeutschen Bahnhof Süderlügum an der Strecke Niebüll – Tønder (Tøndern) in Dänemark. Im Bildvordergrund steht Endwagen 1 (ex 6010 024) mit der neuen Fahrzeugnummer Apmz 55 80 17-75 003-2, dahinter der Großraumwagen 1 (ex 7010 104) mit der neuen Fahrzeugnummer Bombz 55 80 29-75 002-0 und der Endwagen 2 (ex 6010 013) mit der neuen Fahrzeugnummer Aomdz 55 80 17-75 022-2 (Nahne Johannsen).



Neu gestaltetes Interieur eines ehemaligen 6010 im RdC/HKX-Design (RdC Deutschland).