



Verkehrs-Unterrichtsblatt

11. Stück

Wien, am 1. November 1971

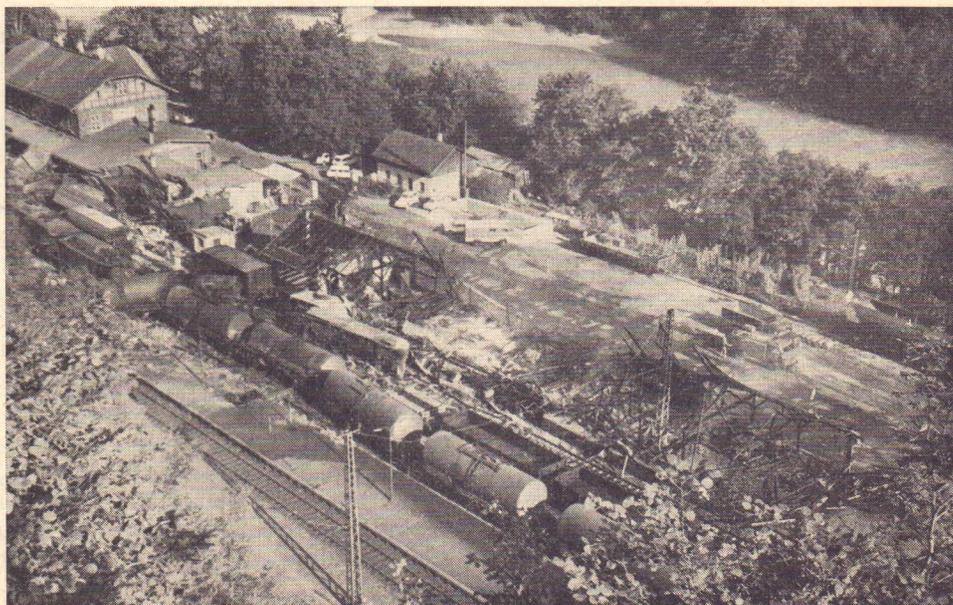
Jahrgang 1971

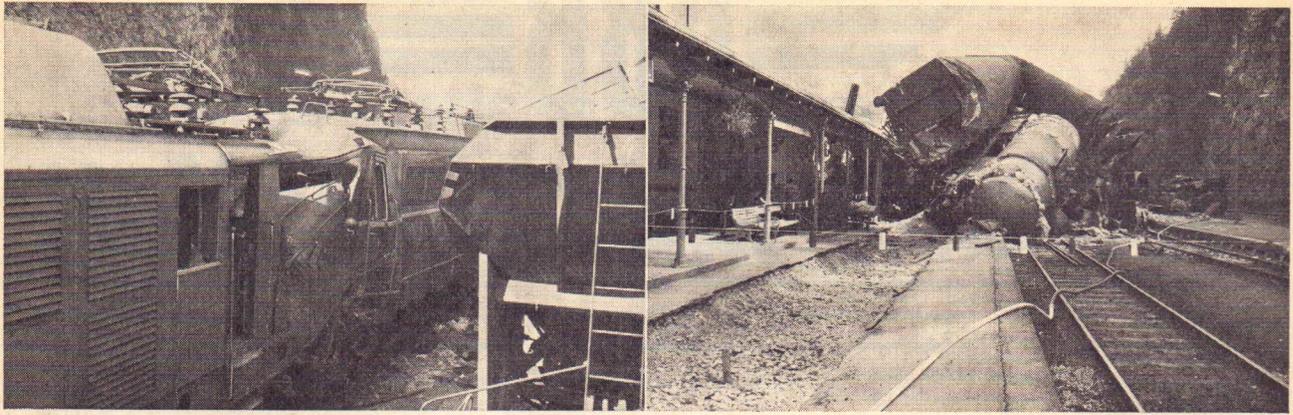
- Inhalt:**
- 50. Aus dem Verkehrsgeschehen
 - 51. DV V 26 — Ausgabe 1970
 - 52. Etwas für jeden
 - 53. 100 Jahre Pustertal-Bahn
 - 54. 80 Jahre Erzberg-Bahn
 - 55. Kundendienst
 - 56. Unfallverhütung

Das ist das Ergebnis

(Zusammenstoß eines einfahrenden Bedarfsgüterzuges mit einem im Bf stehenden Gütereilzug; Verletzung von 5 Bediensteten; Entgleisung beider Zug-Tfz und von 12 Wagen; Brand des Ladegutes (Öl) von 3 umgestürzten Kesselwagen; Vernichtung des Gütermagazins; schwere Beschädigung der entgleisten Fahrzeuge, des Oberbaues und der Fahrleitung; 3 $\frac{1}{2}$ -stündige Unterbrechung des durchgehenden Zugverkehrs;

Sachschaden: Zirka 14,8 Mio S !),





wenn

ein haltzeigendes Einfahrtsignal infolge Unachtsamkeit der Zugmannschaft unerlaubt überfahren wird!

50. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Verletzung von 3 Personen bei Verschubzusammenstoß

Im Bf R. stieß um 7.48 Uhr ein unbegleitet fahrendes Tfz an den Zugschluß eines auf Gleis 1 stehenden und mit 70 Fahrgästen besetzten Personenzuges, wobei der im Gepäckwagen sich aufhaltende Bahnhelfer sowie 2 Fahrgäste verletzt und 4 Personenwagen beschädigt wurden.

Das mit einem im Bf R. endenden Schülerzug um 7.44 Uhr auf Gleis 4 angekommene Zug-Tfz wird planmäßig über Gleis 1 wieder an den Wagensatz überstellt, um um 8.00 Uhr mit diesem als Personenwagenleerzug in Richtung S. zu fahren. Als der Wärter im Stellwerk 1 dem Tfz-Führer das Signal „Herkommen“ gab, fuhr dieser mit dem Tfz über die Einfahrweiche und nach deren Umstellung — wieder auf Signal 32 des Stellwerkswärter — nach Gleis 1 zurück. Dabei stieß das Tfz an den letzten Wagen des Personenzuges heftig an.

Den Unfall hatten Stellwerkswärter und Tfz-Führer verschuldet. Ersterer hatte als Verschubleiter eine Verschubbewegung auf ein besetztes Hauptgleis eingeleitet, ohne vom Fdl hiezu beauftragt worden zu sein bzw. dessen Zustimmung erhalten zu haben. Überdies verständigte er den Tfz-Führer nicht von der bevorstehenden Fahrt auf ein mit einem Reisezug besetztes Gleis. Er verstieß dadurch gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 62, 63, a) und b), 73 und 127, die u. a. besagen: „ . . . Alle am Verschub Beteiligten sind tunlichst über die Verschubbewegungen zu verständigen. Die Verständigung ist unerlässlich, wenn die Signalabgabe nicht ausreicht oder besonders vorsichtig verschoben werden muß (z. B. Verschubbewegungen mit und an Wagen, die mit

Personen besetzt sind) . . .“, „Hauptgleise dürfen zum Verschub und zum Aufstellen von Fahrzeugen nur mit Zustimmung des Fdl benützt werden . . .“, „Fahrten von Tfz im Bf-Bereich sind entweder nach einer ‚Tfz-Fahrordnung‘ oder über besonderen Auftrag des Fdl bzw. Verschubaufsichtsbediensteten durchzuführen . . .“.

Der Tfz-Führer hatte — wiewohl er sich am vorderen Führerstand befand — den Verschubweg nur mangelhaft beobachtet und die Verschubfahrt mit zu hoher Geschwindigkeit durchgeführt (DV V 3, Punkte 57, 71, 97 und DV M 22 Teil A, Punkt 6).

Die Umstellung des Tfz von Gleis 4 auf Gleis 1 war eine regelmäßig täglich auszuführende Verschubbewegung. Dies führte anscheinend dazu, daß sich der Stellwerkswärter seiner Aufgaben als Verschubleiter nicht mehr bewußt war, es unterließ, die Zustimmung zur Benutzung des Hauptgleises 1 einzuholen sowie den Tfz-Führer von der vorsichtig durchzuführenden Verschubbewegung zu verständigen. Hier aber wird eine Frage aufgeworfen: Ist es weder dem Bf-Vorstand noch dem Fdl aufgefallen, daß die Tfz-Fahrt in vorschriftswidriger Weise durchgeführt wurde? Es dürfte sich hier sicherlich um keinen Einzelfall handeln!

Abschließend muß erwähnt werden, daß es der Fdl unterlassen hatte, das außergewöhnliche Ereignis in das Meldebuch einzutragen. An die Zi gab er lediglich eine Vormeldung ab, überließ seinem Ablöser die weiteren Arbeiten und fuhr heim. Auch dieser Bedienstete wurde für seine nachlässige Handlungsweise zur Verantwortung gezogen.

b) Zum Thema Vorlegestangen

Am 19. August um 17.02 Uhr stürzte im Bf H. ein 64-jähriger Fahrgast von der offenen Plattform des letzten Wagens eines aus Gleis 3 ausfahrenden Personenzuges und blieb schwer verletzt liegen. Er erlitt mehrere Brüche sowie Kopfverletzungen und verstarb 3 Tage später im Krankenhaus.

Der Fahrgast, durch eine Prothese am linken Bein gehbehindert, war mit seinem Begleiter von der Zugspitze in Richtung Zugschluß gegangen, um im Zielbf den Weg zum Ausgang zu verkürzen. Bei Ausfahrt des Zuges aus dem Bf H. befanden sie sich zwischen vorletztem und letztem Wagen. Zu diesem Zeitpunkt befuhr der letzte Wagen eine in ablenkender Stellung befindliche Weiche, wobei der Gehbehinderte den Halt verlor und bei geöffneter Vorlegestange aus dem Zug stürzte. Nach Stillstand des Zuges bestätigten sowohl der Begleiter des Verunglückten als auch der herbeigeeilte Zugführer, daß die Vorlegestange offen war.

Der Bereichsschaffner gab an, im Bf H. vom letzten Wagen abgestiegen und nach Schließen der Vorlegestangen in Richtung Zugspitze gegangen zu sein. Da mehrere Fahrgäste aus- und einstiegen, wäre es, so meinte der Schaffner, ohne weiteres möglich gewesen, daß einer von diesen die betreffende Vorlegestange wieder geöffnet und nicht mehr geschlossen hatte.

Der Unfall gibt Anlaß, an die Bestimmungen des Punktes 466 der DV V 3 zu erinnern, worin

es u. a. heißt, daß sich die Schaffner vor Abfertigung davon zu überzeugen haben, daß die Seitentüren (Vorreiber) und tunlichst auch die Vorlegestangen ordnungsgemäß geschlossen sind. Das Wort „tunlichst“ ist jedoch kein Freibrief!

Hiezu ist erläuternd zu sagen, daß selbstverständlich jeder Schaffner nach wie vor verpflichtet ist, vor Abfahrt eines Zuges alle Türen bzw. Vorlegestangen zu schließen. Nur wenn z. B. ein Fahrgast erst unmittelbar vor Ingangsetzen des Zuges zusteigt und es dabei unterläßt, die Vorlegestangen zu schließen, dann wird es dem Schaffner meist nicht mehr möglich sein, zu dem betreffenden Wagen zu gehen, um seiner Verpflichtung nachzukommen.

„Tunlichst“ heißt also nicht die Vorlegestangen nur nach Belieben zu schließen, sondern bedeutet, dies immer zu tun, **sofern es nicht besondere Umstände unmöglich machen**. Ist das Schließen einer Vorlegestange wegen unmittelbar nach dem Zusteigen eines Reisenden erfolgter Abfahrt nicht mehr möglich gewesen, so ist der Schaffner selbstverständlich verpflichtet, diese Vorlegestange während der Fahrt, und zwar so bald als möglich zu schließen.

Das Wort „tunlichst“ bedeutet somit keine Erleichterung, sondern lediglich eine Anpassung der Vorschrift an den praktischen Dienst des Schaffners.

c) Voreinvernahme verweigert

Am 27. August um 13.22 Uhr entrollte im Bf H. aus Gleis 1 ein unbesetzter Motorbahnwagen mit einem leeren Anhänger in Richtung Bf O. (Gefälle 2,3—15 ‰). Der vom Entrollen der Fahrzeuge verständigte Fdl-Dienst versehende Bf-Vorstand benachrichtigte sofort den Wärter der benachbarten Hst. B. und forderte ihn zum Anhalten eines in Richtung Bf H. fahrenden Güterzuges auf.

Unterdessen bemerkte ein in Bahnnähe arbeitender Landwirt den führerlos fahrenden Kl, sprang auf diesen auf und hielt ihn durch festes Anziehen der Handbremse zirka 800 m vor dem in der Hst. B. bereits zum Stillstand gekommenen Güterzug an. Das Ereignis blieb somit folgenlos. Der Landwirt wurde belohnt.

Der Kl war um 13.20 Uhr aus Richtung Bf E. kommend im Bf H. auf Gleis 1 eingefahren und sollte wegen der bevorstehenden Ankunft des Güterzuges auf das Bahnmeistergleis überstellt werden. Der Kl-Führer fuhr nach Abholung der entsprechenden Weichenschlüssel zur Einfahrweiche vor und ließ den Kl vor dieser mit laufendem Motor und nur leicht angezogener Handbremse stehen, um die Weichen umzustellen. Unmittelbar darauf setzte sich der Kl im Gefälle von

2,3 ‰ in Bewegung und konnte auch vom nachlaufenden Kl-Führer nicht mehr eingeholt werden.

Abgesehen von der eindeutig mangelhaften Sicherung des Kl lag außerdem ein Verstoß des Kl-Führers gegen die Bestimmungen der DV V 26 vor. Der diensthabende Fdl (Bf-Vorstand) des Bf H. wollte nach dem Ereignis gemäß DV V 26, Punkt 83 (DV V 26, Ausgabe 1970, Punkt 3.4.3.1), mit dem Kl-Führer eine Voreinvernahme durchführen; dies wurde jedoch von dem Bediensteten verweigert. Er bewies damit die Unkenntnis der genannten Bestimmungen oder setzte sich über diese hinweg. Die DV V 26 (Ausgabe 1970) sagt im Punkt 3.4.3.1 wie auch die DV V 26 (Ausgabe 1951) folgendes:

„Zur Klarstellung des Herganges und der Folgen eines Ereignisses sowie zur Beweisführung hinsichtlich Ursache und Schuld sind **alle beteiligten Bediensteten** und allfällige Zeugen sofort bei der Aufnahme des Sachverhaltes noch unter dem ersten Eindruck des Ereignisses einzuvernehmen (**Voreinvernahmen**), wenn dadurch die Verkehrsabwicklung nicht beeinträchtigt wird . . .“

Es wäre zweckmäßig, die V-Bediensteten im Dienstunterricht auf diese Bestimmungen hinzuweisen.

d) Unbedachter Handgriff führt zu Zugentgleisung

Am 19. Juni um 22.02 Uhr entgleisten im Bf P. bei Ausfahrt eines Güterzuges 3 Wagen mit allen Achsen; 2 davon stellten sich schräg. Sachschaden: Zirka S 20.000.

Der Güterzug war im Bf P. um 21.21 Uhr auf Gleis 5 eingefahren (Vorfahren zweier Expreszüge). Er sollte danach — wegen einer bestehenden Gleissperre im Bf — über einen Hilfsweg über die Gleise 5/9/1 ausfahren. Der Wärter im Stellwerk 2 hatte es dabei unterlassen, an der Weiche 61 eine Hilfssperre anzubringen. Diese Unterlas-

sung hätte jedoch nicht zur Entgleisung führen müssen, wenn der Bedienstete nicht noch einen Fehler begangen hätte. Er stellte nämlich während der Ausfahrt des Güterzuges eine nicht für die Zufahrt benötigte Weiche in die Grundstellung und hielt sich dabei mit der anderen Hand am Stellhebel der bereits erwähnten Weiche 61 an. Da er auch die Handfalle leicht drückte, öffnete sich der Spitzenverschluß der Weiche unter dem 4. Wagen des Zuges, so daß es zur Entgleisung kam.

51. DV V 26 — Ausgabe 1970

(gültig ab 1. Dezember 1971)

Zusammenstellung der in der DV V 26, Ausgabe 1970, enthaltenen wesentlichen Änderungen.

Das Fehlen von Eintragungen in Spalte 3 besagt, daß in der DV V 26, Ausgabe 1951, keine entsprechenden Bestimmungen enthalten sind. Enthält die Spalte 4 keinen Text, so besagt dies, daß die DV V 26, Ausgabe 1970, einschlägige Bestimmungen nicht vorsieht.

Allgemeines

In der neuen DV V 26 „Unfallvorschrift“ werden Bestimmungen, die in anderen Dienstvorschriften enthalten sind, nicht mehr wiederholt.

Die Anlagen wurden neu geordnet. Lagerdrucksorten scheinen als Anlagen nicht mehr auf. Die Benennung und Nummerung der Lagerdrucksorten wurden in Anpassung an die bezughabenden Bestimmungen teilweise geändert; sie sind in der Anlage 1 der neuen DV V 26 zusammengefaßt.

Die in der Ausgabe 1951 wiederholt vorkommenden Ausdrücke „Tatbestand“ und „Tatschrift“ wurden in der neuen Ausgabe auf „Sachverhalt“ und „Niederschrift“ abgeändert.

1		2		3		4	
Punkte V 26		Bestimmungen					
alt	neu	1951		1970			
—	1.3	—		—		Ausnahmen zu dieser DV erläßt die GD.	
—	1.5	—		—		Die authentische Auslegung der Unfallvorschrift steht nur der GD zu.	
—	1.7	—		—		In welchem Umfang bestimmte Bedienstetengruppen die Vorschrift für ihren Dienst kennen müssen, ist in der Anlage 2 angegeben. Bestimmungen für besonders genannte Bedienstetengruppen gelten auch für andere Bedienstete, wenn sie den Dienst einer solchen Gruppe versehen.	
—	2.2	—		—		elektrische Zugheizung, Fahrzeugbrände, explosive Stoffe in Fahrzeugen, Ausfließen oder Ausströmen brennbarer, giftiger, ätzender oder sonstiger gefährlicher Stoffe	
—	2.3	—		—		Verletzungen von Reisenden oder Bahnfremden durch gleislose Flurfördermittel	
4	2.6	Außergewöhnliche Ereignisse an Orten auf Bahngelände, die der Benützung durch die ÖBB entzogen sind — z. B. vermietete Lagerplätze und Lagerräume — sind von der Federführung der Außendienststellen ausgenommen; sie werden vom Benutzer (Mieter) behandelt.		—		Außergewöhnliche Ereignisse an Orten auf Bahngelände, die der Benützung durch die ÖBB entzogen sind — z. B. vermietete Lagerplätze und Lagerräume — werden vom Bestandnehmer (Mieter, Pächter) behandelt und sind daher von der Federführung, jedoch nicht von der Meldepflicht der Außendienststellen ausgenommen.	

1		2		3		4	
Punkte V 26		Bestimmungen					
alt	neu	1951		1970			
8	2.10	Sowohl im Verkehr untereinander als auch mit vorgesetzten Stellen haben die Außendienststellen jedes Schreiben über außergewöhnliche Ereignisse als eingeschriebenen Eilbrief zu versenden. Schreiben und Briefumschläge sind mit „Verkehrs $\frac{\text{unfall}}{\text{ereignis}}$! (Werkstätten $\frac{\text{unfall}}{\text{ereignis}}$ usw.) Sofort zustellen!“ zu kennzeichnen.		Die Außendienststellen haben Schreiben über außergewöhnliche Ereignisse als eingeschriebene Dienstpost zu versenden.			
9, a)	2.11	für die Betriebsabteilung, wenn sie außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr betreffen, auch wenn es sich um Beiträge der technischen Außendienststellen handelt		(1) Der Betriebsabteilung, wenn sie „Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr“ betreffen; wenn es sich jedoch um Beiträge der technischen Außendienststellen handelt, über den zuständigen Fachdienst.			
	2.12	Alle Erhebungsschriften sowie die dazugehörigen Unterlagen sind 10 Jahre nach der letzten Eintragung auszuscheiden. Erhebungsschriften, die Haftpflicht oder sonstige rechtliche Verbindlichkeiten nach sich gezogen haben oder zu wichtigen verkehrsdienstlichen Entscheidungen führten, sind dauernd aufzubewahren.		Alle Erhebungsschriften, die vom UB-Bf abzuschließen sind, müssen 1 Jahr, jene, die von der Dion abzuschließen sind, in der Regel 3 Jahre nach der letzten Eintragung aufbewahrt werden. Erhebungsschriften, die Ereignisse behandeln, welche eine Schadenersatzforderung erwarten lassen, sind 5 Jahre nach der letzten Eintragung auszuscheiden. Werden Erhebungsschriften vom Rechtsdienst zur Behandlung einer Schadenersatzforderung herangezogen, so wird von diesem im Einvernehmen mit der federführenden Stelle die Ausscheidungsfrist festgesetzt. Erhebungsschriften, die zu wichtigen verkehrsdienstlichen Entscheidungen führten, sind dauernd aufzubewahren.			
20	3.1.4.4	Für jeden Wagen müssen — jederzeit erreichbar — zwei Schlüssel vorhanden sein; einer ist beim Maschinenmeister zu verwahren, der zweite beim Fahrdienstleiter, und zwar in der Lade, welche die Unfallmappe (siehe Punkt 26) enthält, versiegelt zu hinterlegen.		Für jeden Wagen müssen zwei Schlüssel vorhanden sein; einer ist beim Maschinenmeister, der zweite an einem vom Vorstand (Leiter) der Zugförderungsdienststelle zu bestimmenden, jederzeit erreichbaren Platz zu verwahren.			
22	3.1.4.6	Die Zugförderungsdienststellen, denen Hilfszüge zugewiesen sind, haben dafür zu sorgen, daß die Behebungsmannschaften die mitgeführten Geräte bedienen und den Anschaltfernsprecher, mit dem jeder Hilfszug ausgerüstet sein muß, anschließen kann.		Die Zugförderungsdienststellen, denen Hilfszüge zugewiesen sind, haben dafür zu sorgen, daß die Behebungsmannschaften die mitgeführten Geräte handhaben und den Anschaltfernsprecher, mit dem jeder Hilfszug ausgerüstet sein muß, anschließen bzw. vorhandene Sprechfunkgeräte bedienen können.			
25	3.1.6.2	—		Für den „Alarmplan“ wird hinkünftig die Lagerdrucksorte V 26-02 aufgelegt.			

1		2		3		4	
Punkte V 26		Bestimmungen					
alt	neu	1951		1970			
27	Anlage 6	Die Unfallmappe enthält 6, in Hilfszugheimatbahnhöfen 7 Einlegemappen.		Die Unfallmappe enthält fünf , in Hilfszugheimatbahnhöfen sechs Einlegemappen. (Die DV V 26 sowie die DV A 31 sind hinkünftig in der Vorschriftensammlung aufzubewahren.)			
36	3.1.11.1	Die Direktion hat mindestens einmal jährlich von einem Bahnhof aus, der nicht Heimatbahnhof eines Hilfszuges ist, unter Zugrundelegung eines angenommenen Unfalles überraschend einen Probealarm abzuhalten.		Über Veranlassung der GD (Betriebsdirektion einvernehmlich mit der Maschinendirektion) hat jede Dion mindestens einmal jährlich von einem Bf aus, der nicht Heimatbf eines Hilfszuges ist, unter Zugrundelegung eines angenommenen Unfalles überraschend einen Probealarm abzuhalten.			
—	3.2.1.3	Verfügung der GD Zl. 15-34 b-1969 vom 21. März 1969		Fällt ein Reisender aus einem fahrenden Zug, so hat der Zugführer den UB-Bf zu verständigen, der den in der Fahrriichtung nächstgelegenen Zuguntersuchungsbf wegen Beiziehung eines Wagenmeisters zur Überprüfung der Türverschlüsse der Außentüren (s. Punkt 3.4.2.11) zu benachrichtigen hat. Die Personenwagen-Außentür, bei der sich der Unfall ereignet hat, ist bis zum Erreichen des nächsten Zuguntersuchungsbf mit geeigneten Befestigungsmitteln derart zu sichern, daß sie nicht ohne Anwendung von Gewalt geöffnet werden kann. Ist eine solche Sicherung nicht möglich, so hat ein Zugbegleiter die Tür zu bewachen. Die Reisenden sind aufmerksam zu machen, daß das Aus- und Einsteigen bei der betreffenden Tür nicht möglich ist.			
43	3.2.2.2	b) der Verkehr in anderer Weise empfindlich gestört ist		(2) der Verkehr in anderer Weise empfindlich gestört ist (z. B. starke Behinderung im Verschubdienst, in der Zugbildung, in der Bedienung von Magazins- und Ladegleisen durch Verlegung von Haupt- oder Nebengleisen u. ä.) (4) ein Arztwagen erforderlich ist.			
45	3.2.2.4	Als Grund der Anforderung sind Art und — soweit schon festgestellt — Folgen des Unfalles anzuführen.		Als Grund der Anforderung sind Art und Folgen des Unfalles — soweit schon festgestellt — anzuführen (z. B. Anzahl der entgleisten Fahrzeuge, ob leer oder beladen, ob zwei-, vier- oder mehrachsige Wagen, ob Güter- oder Reisezugwagen; die Anzahl der entgleisten Achsen bei den einzelnen Wagen — wenn möglich — wieweit die entgleisten Achsen vom Gleis wegstehen; ob eine Zufahrtmöglichkeit für Kraftwagen besteht; ob die Fahrleitung gestört ist).			
46	3.2.2.5	Kranwagen dürfen nur über Verlangen des Leiters des Hilfszuges angefordert werden.		Kranwagen dürfen nur über Verlangen des Leiters des Hilfszuges bei der ZI angefordert werden.			
55	3.2.4.3	—		(8) der Erhebungsdienst über den Fortgang der Rettungs- und Behebungsarbeiten in angemessenen Zeitabständen unterrichtet wird, (9) bei Verletzungen und Tötungen von Tieren der für den UB-Bf zuständige Amtstierarzt oder amtlich bestellte Untersuchungstierarzt — oder dessen Vertreter — beigezogen wird.			

1		2		3		4	
Punkte V 26		Bestimmungen					
alt	neu	1951		1970			
74	3.4.2.8	a) Die Sicherstellung des Geschwindigkeitsmesserstreifens (Scheibe)		(1) die Sicherstellung des Geschwindigkeitsmesserstreifens (Scheibe) und dessen Auswertung, soweit dies an der Unfallstelle und technisch möglich ist, (2) Mitwirkung an der Ergründung der Unfallsache.			
75	3.4.2.9	Über jede derartige Untersuchung ist ein Bericht nach Anlage 13 auszufertigen.		Über jede derartige Untersuchung ist ein „Bericht über die Untersuchung der Funkenschutzeinrichtungen“ (Ldr V 26-23) auszufertigen und der zuständigen Streckenleitung vorzulegen, welche diesen mit der Niederschrift über Brände weiterzuleiten hat.			
—	3.4.2.11			Ist ein Reisender aus dem fahrenden Zug gefallen, so sind in dem in der Fahrtrichtung nächstgelegenen Zuguntersuchungsbf die Verschlüsse der Außentür, bei der sich der Unfall zugetragen hat, durch einen Wagenmeister in Anwesenheit des Fdl (Aufsichtsbeamten o. ä.), nach Möglichkeit auch eines beizuziehenden Sicherheitsorganes, auf ordnungsgemäßes Funktionieren zu überprüfen. Wenn nicht feststeht, bei welcher Außentür sich der Unfall ereignet hat, ist die Untersuchung auf die Verschlüsse aller in Frage kommenden Außentüren auszudehnen. Über das Ergebnis ist vom Zuguntersuchungsbf mit Beteiligung des die Untersuchung vornehmenden Wagenmeisters ein „Bericht über die Untersuchung der Verschlusseinrichtungen an Außentüren von Personenwagen nach Unfällen durch Hinausfallen aus Zügen“ (Ldr V 26-24) auszufertigen und durch den das Ereignis behandelnden UB-Bf als Beilage zur Durchschrift gemäß Punkt 3.4.3.10 der Dion vorzulegen.			
99	—	Jedem beschuldigten Bediensteten ist Gelegenheit zur Rechtfertigung zu geben; aus der Einvernahmschrift muß daher eindeutig zu ersehen sein, welche Verfehlungen dem Einvernommenen angelastet werden. Gibt ein beschuldigter Bediensteter seine Verfehlung zu, so ist am Schluß der Einvernahmschrift rechts die Schuldklausel: „Ich sehe ein, daß ich gegen die Bestimmungen der . . . verstoßen habe“ anzufügen. Bestreitet er die Schuld, so ist dies am Schluß der Einvernahmsschrift festzuhalten und den Gründen nachzugehen.					
—	3.4.3.17	—		Aus der Einvernahmeschrift muß eindeutig zu ersehen sein, welche Stellung der Einvernommene zu dem Ereignis bezieht.			
105	3.4.5.1	—		Wurde ein Bediensteter wegen eines körperlichen oder seelischen Zustandes vom Dienst abgelöst, so ist hievon überdies der zuständige Bahnarzt wegen Erstellung eines Gutachtens sofort zu verständigen.			

1		2		3		4	
Punkte V 26		Bestimmungen					
alt	neu	1951		1970			
120	3.6.1	c) 3. wenn das Versagen eines Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes stichhaltig auf eine Indisposition krankhafter Natur (z. B. Leiden, Krankheit, akute Unpäßlichkeit) zuzuführen ist. Die Abschriften von Zusammenfassungen und die Erhebungsschriften sind spätestens einen Monat nach dem Ereignis einzusenden.		(3), c) das Versagen eines Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes auf einen abnormen krankhaften körperlichen oder seelischen Zustand zurückzuführen ist. Diesfalls sind die Erhebungsschriften und eine Abschrift der Zusammenfassung dem Sanitätschef vorzulegen. Die Abschriften von Zusammenfassungen und die Erhebungsschriften sind spätestens zwei Monate nach dem Ereignis einzusenden.			
124	3.7.4	Die Bediensteten haben jede gerichtliche Vorladung . . .		Die Bedienstete haben jede gerichtliche oder sicherheits-(verwaltungs-)behördliche Vorladung . . .			

Anlagen:

Neu aufgenommen wurden

Anlage 1 „Benennung der in dieser Vorschrift genannten Lagerdrucksorten“

Anlage 2 „Verzeichnis jener Punkte der DV V 26, die bestimmte Bedienstetengruppen für ihren Dienst kennen müssen“

Anlage 6 „Inhalt der Unfallmappe“.

Die Anlage 3 der Ausgabe 1951 wurde als Anhang 1, die Anlage 24 als Anhang 2 neu aufgelegt.

Richtlinien

Ausgabe 1951	Ausgabe 1970
<p>Ereignis Nr. 10, A., c): wenn ein Schaden an Bahneigentum (Fahrzeuge, Oberbau und sonstige Einrichtungen), an fremdem Eigentum (auch Ladegut) von schätzungsweise mehr als S 10.000,— verursacht wurde.</p> <p>Ereignis Nr. 10, B., b): fremdes Eigentum (auch Ladegut) beschädigt wurde [bei Schäden an Ladegut bis einschließlich S 1000,— siehe jedoch Nr. 15, b)].</p> <p>Ereignis Nr. 15, b): Beschädigung von Ladegut mit einer Schadenssumme bis einschließlich S 1000,—.</p>	<p>Ereignis Nr. 10, A., c): wenn ein Schaden an Bahneigentum (Fahrzeuge, Oberbau und sonstige Einrichtungen), an fremdem Eigentum (auch Ladegut) von schätzungsweise mehr als S 20.000,— verursacht wurde.</p> <p>Ereignis Nr. 10, B., b): fremdes Eigentum (auch Ladegut) beschädigt wurde [bei Schäden an Ladegut bis einschließlich S 5000,— siehe jedoch Nr. 15, b)].</p> <p>Ereignis Nr. 15, b): Beschädigung von Ladegut mit einer Schadenssumme bis einschließlich S 5000,—.</p> <p>Spalte C Zu Ereignis Nr. 10, B. neu aufgenommen: „Fernschriftlich alle Elektrounfälle (auch durch Blitzschlag) gemäß Nr. 10, B, a) an die Generaldirektion“.</p> <p>Zu Ereignis Nr. 15 neu aufgenommen: „Fernschriftlich alle Elektrounfälle gemäß Nr. 15, a) und 15, c) an die Generaldirektion“</p> <p>Die Verfügung der GD Zl. 179-2-69 vom 23. Juli 1969 betreffend „Außergewöhnliche Ereignisse, die an das Bundesministerium für Verkehr, Sektion II, fernschriftlich zu melden sind“, wurde in die Richtlinien eingearbeitet und gelb umrahmt.</p>

Ausgabe 1951	Ausgabe 1970
Anmerkung:	Anmerkung: ⁵⁾ Die Unfallbereichsbahnhöfe haben alle Elektrounfälle, bei denen durch elektrischen Strom einer elektrischen Anlage, eines elektrischen Betriebsmittels oder durch Blitzschlag Personen getötet oder gesundheitlich geschädigt wurden, der nächsten Bundespolizei- oder Gendarmeriedienststelle unverzüglich mitzuteilen.

Vorstehende Ergänzungen in den „Richtlinien“ wurden sinngemäß auch in der „Meldetafel“ berücksichtigt.

52. Etwas für jeden

Beschädigung von Sicherungseinrichtungen bei EK durch Straßenbenützer

Die zum Gegenstand von der GD erlassene DA. 315/6-1971 vom 24. August 1971 besagt u. a.: „Auf Grund des Bundesgesetzes vom 8. Juli 1971, mit dem Vorschriften zur Anpassung des Verkehrsrechtes an die Entkriminalisierung von Verkehrsstraftaten und zur Hebung der Verkehrssicherheit erlassen werden (Verkehrsrecht — Anpassungsgesetz 1971), ist folgende Ergänzung zu der im Betreff angeführten Nr. 9 der „Richtlinien“ erforderlich:

Beschädigungen von Sicherungseinrichtungen und Verkehrszeichen an schienengleichen Eisenbahnübergängen, die bei einem Straßenverkehrsunfall entstanden sind, sind der nächsten Polizei- oder Gendarmeriedienststelle dann nicht mehr zu melden, wenn die Identität des Beschädigers dem Unfallbereichsbf bekannt ist . . .“

Hiezu ist erläuternd folgendes zu sagen:

Beschädigungen von Sicherungseinrichtungen bei EK durch Straßenbenützer waren bisher gemäß Anlage 3 „Richtlinien“ Nr. 9 zur DV V 26 in jedem Fall auf kürzestem Wege der Gendarmerie (Polizei) und dem Gericht zu melden. Auf Grund der Neuregelung ist eine Meldung seitens des Unfallbereichsbf nur mehr dann erforderlich, wenn der Beschädiger Fahrerflucht begeht. Erstattet er aber Meldung bei der Behörde und nicht bei einer Bahndienststelle (z. B. Bf, Schrankenposten) — dies ist nunmehr ihm selbst überlassen —, so ist es Aufgabe des Unfallbereichsbf, die Behörde um Bekanntgabe der Identität zu ersuchen.

Heizungsmängel bei Reisezugwagen

Im Zuge der Behandlung von Beschwerden über Heizungsmängel in Reisezügen mußte die Feststellung gemacht werden, daß derartige Mängel tage-, ja sogar wochenlang nicht behoben wurden, da vom Zugbegleitpersonal keinerlei Meldung über die bereits bei Fahrtbeginn bestandenen oder während der Fahrt aufgetretenen Mängel erstattet wurde.

Wir bringen in diesem Zusammenhang die einschlägigen Bestimmungen über die Meldepflicht des Zugbegleitpersonals in Erinnerung und verweisen besonders auf

die DV V 3, Punkte 464, 467 (Schaffner),
 die DV V 3, Punkte 518 d) 1), 525 (Zugführer),
 die DV M 31, Punkte 72 e) und 74 (Zugbegleiter, Bahnhofbedienstete, techn. Wagendienst),
 den DB 830/4, Punkte 26 und 27 (Zugbegleiter),
 den DB 836/11 Allgem. Teil, Punkt 2,13 (Zugbegleitmannschaft) und
 die DA. Z. 4330-5-1969 betreffend das Meldeverfahren mittels der Schadenliste (Zugbegleiter).

Selbstverständlich gilt hinsichtlich der Verpflichtung zur Meldung gleiches auch für alle anderen technischen Mängel, z. B. Beleuchtungsmängel.

In Hinkunft wird bei jedem Beheizungsmangel, der im Beschwerdeweg aufgezeigt wird, geprüft werden, ob den einschlägigen Vorschriften zur Behebung des Mangels entsprochen wurde, wobei der Meldung des Mangels besonderes Augenmerk zugewendet wird.

Die Behebung der Heizungsmängel fällt zwar überwiegend in die Kompetenz der technischen Dienste; die bestehende Betriebskonzeption erfordert jedoch gerade auf diesem Gebiet engste Zusammenarbeit mit den beteiligten Dienstzweigen, wobei auch dem Betriebsdienst hinsichtlich Meldung und Veranlassung ein großes Maß an Verantwortung zufällt.

Belohnungswürdiges Verhalten dreier Bediensteter

Am 16. August um 6.08 Uhr entrollte im Gf-Bf Klagen beim Verschub eines Bezirksgüterzuges der ungebremste Schlußbremswagen auf das Streckengleis in Richtung Ober Grafendorf (Gefälle 6 ‰). Er befuhr auf der 5,5 km langen Strecke 12 unabgeschränkte EK, wobei es jedoch glücklicherweise zu keiner Gefährdung von Straßenbenützern kam. Da der Geschäftsführer vom Ent-

rollen des Fahrzeuges vorerst keine Kenntnis hatte, blieb der Fdl des Bf Ober Grafendorf in Unkenntnis der Sachlage.

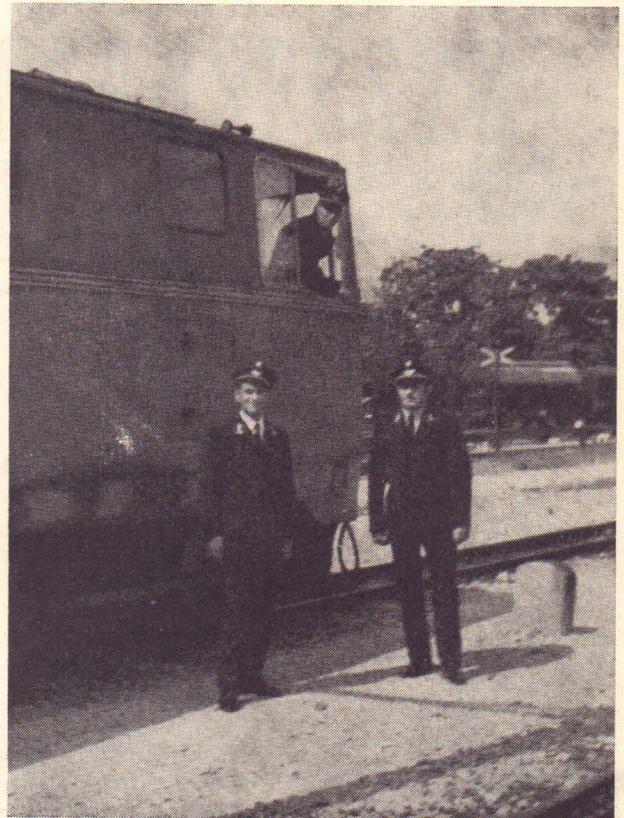
3 aufmerksame Bedienstete im Bf Ober Grafendorf verhinderten, daß es zu schweren Folgen des Ereignisses kam:

Es waren dies Verschieber **Alois Puhrer**, Verschubaufseher **Franz Burger** und Tfz-Führer Adjunkt **Helmut Koller**, Zgfst. St. Pölten Alpenbf.

Puhrer befand sich am südlichen Bf-Ende in Richtung Gf-Bf Klagen und war eben dabei, die Weiche 60 in die Grundstellung zu sperren, als er den sich nähernden Wagen bemerkte. Der Verschieber lief zuerst zur Blinklichtanlage im km 12,105 (südliches Bf-Ende), schaltete sie sofort ein und verhinderte damit den Zusammenprall des entrollten Fahrzeuges mit 2 eben zur EK fahrenden Pkw. Dann rief er dem auf Gleis 8 beim Verschub-Tfz befindlichen Verschieber zu, rasch zum nördlichen Bf-Ende (Richtung St. Pölten) zu fahren und zu versuchen, den Wagen mit dem Tfz aufzufangen. Burger handelte unverzüglich, fuhr mit dem Tfz über die Einfahrweiche 1 auf das Streckengleis und stellte die Weiche in die Grundstellung. Anschließend gelang es Tfz-Führer Koller den Wagen langsam aufzufangen und schließlich nach Überfahren einer weiteren unabgeschrankten EK zum Stillstand zu bringen.

Durch das rasche und umsichtige Handeln der 3 Bediensteten wurde — abgesehen von weiteren Gefährdungen von Straßenbenutzern auf der anschließenden Strecke in Richtung Schwadorf — möglicherweise ein folgenschwerer Zusammenstoß des entrollten Fahrzeuges mit dem

vom gesperrten Bf Schwadorf bereits abgefahrenen Personenzug 4511 verhindert. Es ist daher beabsichtigt, die 3 Bediensteten zu belohnen und zu belohnen.



53. 100 Jahre Pustertal-Bahn

Am 14. November 1971 wird ein Festzug die Strecke von Lienz bis Franzensfeste befahren. In allen Bahnhöfen in Ost- und Südtirol wird dieser Sonderzug feierlich empfangen werden, gilt es doch die Eröffnung der Pustertal-Bahn vom 20. November 1871 festlich zu feiern.

Die K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wurde bereits in der Konzession vom 23. September 1858 verpflichtet, nach Ablauf des Jahres 1865, sofern es die Regierung verlangt und $\frac{1}{3}$ der Herstellungskosten des Unter- und Oberbaues bzw. der Grundeinlösen trägt, im Anschluß an die Kärntner-Bahn Marburg—Villach die Bahn Villach—Brixen und weiters jene von St. Peter—Fiume zu bauen. Die Aufforderung der Regierung erfolgte nach dem Krieg von 1866. Nach Vorlage der Bauprojekte wurde erst durch das Gesetz vom 20. Mai 1869 die finanzielle bzw. rechtliche Grundlage für einige Bahnbauten, darunter die der Pustertal-Bahn, geschaffen. In dem Übereinkommen mit der Südbahngesellschaft vom 27. Juli 1869 wurde festgelegt, daß die Bahnlinie Villach—Franzensfeste (früher bis Brixen vorgesehen) eingleisig angelegt werden sollte, wobei aber die Grundlösung für

einen zweigleisigen Betrieb durchgeführt werden mußte. Für den Bau und die Inbetriebsetzung der Bahn wurde der 1. September 1872 fixiert und weiters festgehalten, daß Tarife und Transportbestimmungen wie auf den übrigen Linien der Südbahn-Gesellschaft zu gelten hätten.

Der Bau der Strecke Villach—Lienz wurde mit Vertrag vom 21. Juli 1869 an die Baufirma E. Gouin & Comp., Paris, im Pauschalakkord und mit Vertrag vom 9. Oktober 1869 der Bau der Strecke Lienz—Franzensfeste an die Baufirma H. Hügel, M. Sager und C. Angermann, die ihren Standort in Brunneck aufschlug, übertragen. Beide Firmen begannen im Oktober 1869 mit den Arbeiten, die vom damaligen Baudirektor der Südbahn Karl Preninger und dem Direktor für Hochbauten Architekt Wilhelm Flattich überwacht wurden. Die bereits im November 1869 einsetzenden Schneefälle von zirka 2 Fuß Höhe behinderten die Arbeiten sehr, doch war mit Beginn des Jahres 1870 wieder rege Bautätigkeit zu verzeichnen; z. B. standen im März 1870 bei beiden Baufirmen zwischen Villach und Franzensfeste 2045 Tagelöhner sowie 335 Professionisten mit 88 Pferden

und 514 Karren im Einsatz. Auf der Bahntrasse mußten außer Damm- und Uferschutzbauten 23 Gitterbrücken (4 aus Paris, 3 aus Graz und 16 aus Pforzheim) errichtet und 5 Tunnel gebaut werden. Die strategische Brücke vor und nach der

7 ‰, im westlichen Abschnitt davon teilweise bis 18 ‰ Steigung und zwischen Thal und Abfalterbach eine Steigung bis 25 ‰. Damals bestanden auf der Bahnlinie 24 Bahnhöfe mit 177 Weichen, 2 Haltestellen sowie 242 Hochbauten, davon



Bauabschnitt in der Lienzer Klause gegen Osten gesehen

Durchfahrt durch das Fort Franzensfeste mußte zum Einziehen in das Fort gebaut werden.

Der Bahnbau ging so schnell vor sich, daß die technisch-polizeiliche Prüfung der Bahnstrecke Villach-Franzensfeste am 10. und 11. November 1871 durchgeführt werden konnte. Die Kommission stellte im Protokoll von Brixen am 12. November 1871 fest, daß der bauliche Zustand der ausgeführten Anlagen der Bahnstrecke in bezug auf ihre Betriebsfähigkeit den Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 entsprach. Der Betrieb auf der Pustertal-Bahn konnte — nachdem ein Kommissionszug am 16. November 1871 die gesamte Strecke anstandslos befahren hatte — am 20. November 1871 aufgenommen werden (10 Monate vor dem fixierten Termin vom 1. September 1872). Ein eigentlicher Eröffnungszug verkehrte damals nicht.

Die 209,2 km lange Pustertal-Bahn hatte zwischen Villach und Lienz eine größte Steigung von

178 Wärterhäuser. Die Schienen waren von Graz und Ternitz geliefert worden. Die Heizhäuser Lienz und Innichen waren mit 2 Drehscheiben ausgestattet; in Lienz waren 17 Lokomotiven und in Villach, Innichen und Franzensfeste je 1 Reservelok stationiert. Schneepflüge gab es in Villach, Lienz, Innichen, Brunneck und Franzensfeste.

Die Eröffnung der Strecke Villach—Franzensfeste bildete den Abschluß einer zweiten großen westöstlichen Linie, welche die Südbahn-Gesellschaft für sich entscheiden konnte. Diese Parallele zur großen westöstlichen Linie der norditalienischen Eisenbahnen hatte für Österreich-Ungarn eine doppelte Bedeutung, denn sie machte Österreich handelspolitisch und militärisch von den italienischen Eisenbahnen unabhängig und war zugleich das Verbindungsglied zwischen Ungarn und dem Westen der Monarchie. War es daher nunmehr möglich von der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien über die Pustertal- und Brenner-Bahn

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Bahnstrecke VILLACH-FRANZENSFESTE.

Am 20. November l. J. wird die Eisenbahnstrecke *Villach-Franzensfeste* für den Personen- und Sachenverkehr eröffnet, und wird von diesem Tage angefangen auf der Linie *Marburg-Villach-Franzensfeste* eine neue Fahrordnung ins Leben treten, welche durch Affichen besonders kundgemacht werden wird.

Das Betriebsreglement der Südbahn ist auch für diese neue Strecke gültig und finden die mit Kundmachung vom 1. November d. J. veröffentlichten, vom 15. November d. J. an gültigen Tarife auch auf der Linie Villach-Franzensfeste Anwendung.

Wien, im November 1871.

Die General-Direction.

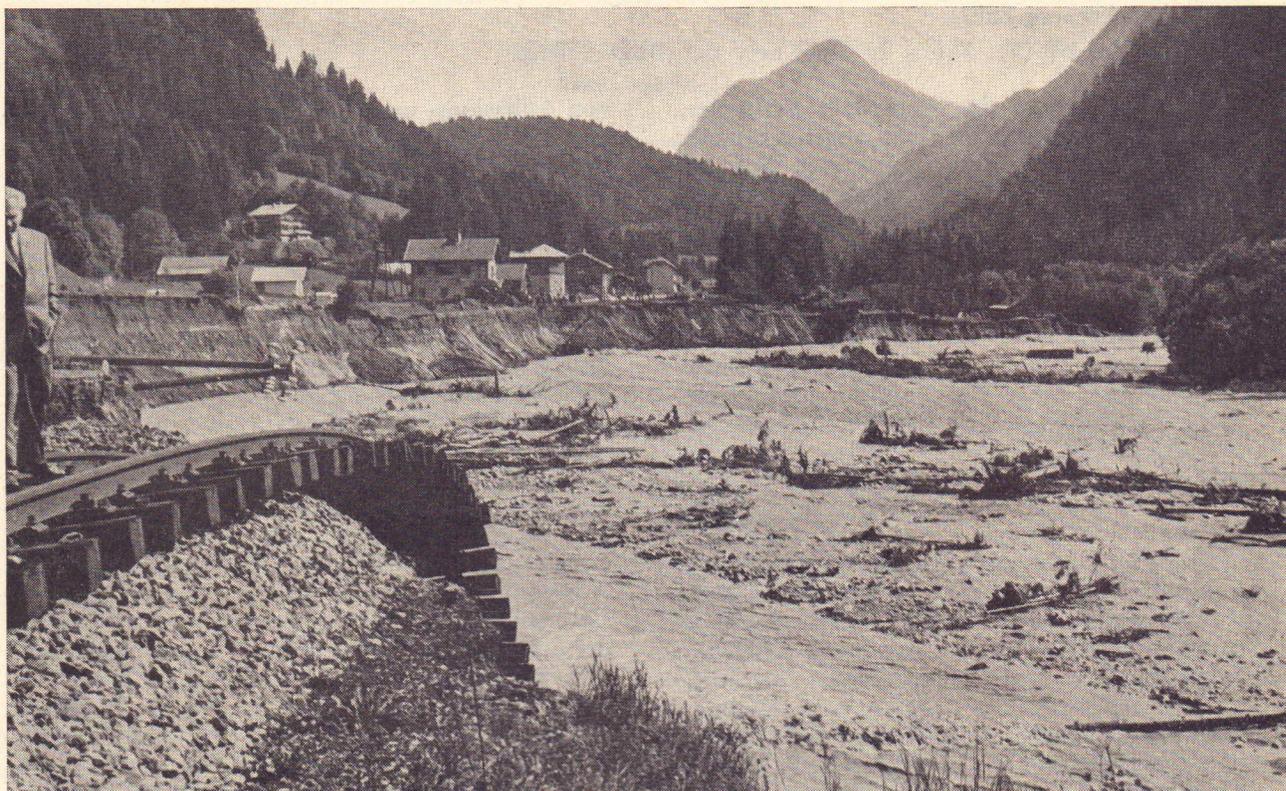
Anzeige über die Betriebsaufnahme der Bahn

nach Innsbruck zu gelangen, so konnten auch Güter von Ungarn rascher in den Westen gebracht werden; bezogen doch damals die Schweiz zirka 2—3 Mill. Zentner, Frankreich 3 Mill. Zentner

und Süddeutschland 8—10 Mill. Zentner Getreide aus Ungarn. Mit Vollendung der Pustertal-Bahn und der türkischen Bahnen war für den Reise- und Güterzugverkehr der große Verkehrsweg London—



1882 — Ansicht gegen Thal an der Halterbachbrücke, km 279,0—279,5



1965 — Bahnhof Thal: Zerstörung durch die Drau

Calais—Köln —München — Innsbruck—Villach—Alexandrien geplant. Die Bahn brachte dem Pustertal Leben und gleichzeitig den Anschluß an die große Welt. Hatte Lienz zur Zeit des Bahnbauens zirka 2000 Einwohner, so waren es 1914 bereits 6000, davon 45 % Eisenbahner mit ihren Familien; im Heizhaus standen 75 Lokomotiven. Heute nach 100 Jahren zählt Lienz 12.600 Einwohner.

Nicht nur die Drau, die westlich von Innichen entspringt, sondern auch der Rienzfluß, bei Toblach entspringend, brachte oft Überschwemmungen, nicht nur für das Rienz- und Drautal, sondern auch für die Pustertal-Bahn. Außer vielen kleineren Unterbrechungen führten Unwetter über den größten Teilen Mitteleuropas vom 16.—20. September 1882 und vom 28.—30. Oktober 1882 zur Unterbrechung der Pustertal-Bahn bzw. auch der Brenner-Bahn durch Überschwemmungen des Eisack. Während der Verkehr auf der Brenner-Bahn bereits am 19. Dezember 1882 wieder aufgenommen werden konnte, war es erst am 27. Jänner 1883 wieder möglich, die Pustertal-Bahn zu befahren.

Die zwischen 1. und 3. September 1965 über Westkärnten und Osttirol hereingebrochene Hochwasserkatastrophe hat an den Anlagen der ÖBB im Drautal schwere Schäden verursacht, so daß erst am 17. November 1965 wieder der durchgehende Verkehr auf der Pustertal-Bahn aufgenommen werden konnte.

Die Pustertal-Bahn Villach—Franzensfeste durchzieht ein an Naturschönheiten reiches Gebiet.

Von Villach bis Lienz verläuft die Bahn in dem von mächtigen Bergen eingeschlossenen Tal beinahe durchaus am linken Ufer der Drau. Hier waren bedeutende Uferschutzbauten notwendig. Von Lienz aufwärts verläuft die Linie noch im Tal, erreicht dann die Lehne und wird bei einer Steigung von 25 ‰ durch die Gebirgsschlucht bei Abfaltersbach geführt. Die Bahn übersetzt dann die Drau und wird bis knapp nach der Landesgrenze bei Unter-Vierschach am rechten Ufer derselben geführt, geht hier abermals auf das linke Ufer über und erreicht bei Toblach die Wasserscheide zwischen Drau und Rienz. Von hier aus geht sie in der Talsohle der Rienz bis Welsberg und sodann an der Lehne bis Brunneck. Vor Brunneck übersetzt sie die Rienz über einen Viadukt.

Von Brunneck bis Mühlbach den Charakter einer Talbahn tragend, verläßt die Pustertal-Bahn hier das Rienztal und biegt über die Schabserhöhe in das Eisacktal ein. Nach Übersetzen des Eisack und Passieren der äußeren Forts der Festung Franzensfeste mündet sie in die Brenner-Bahn ein.

Stärksten Verkehr hatte die Pustertal-Bahn im November 1918 bei Rücktransport der Truppenmassen der österr.-ung. Armee und 1943—1945 beim Nachschub für den Südabschnitt der Front zu bewältigen. Wie zur Zeit nach der Eröffnung der Bahn die Holztransporte nach Italien zunahmen, wird auch heute noch sehr viel Holz — auch vom Ausland — über diese Strecke geführt. Die Pustertal-Bahn verbindet heute Osttirol im Korridorverkehr über Innichen und Brenner mit der Landeshauptstadt Innsbruck.

54. 80 Jahre Erzberg-Bahn

(Beitrag des BB-Ob. Kmrs. Horst Knely der BBD Villach)

Der Spateisenstein des Steirischen Erzberges, der schon seit vorrömischer Zeit abgebaut wird, konnte ursprünglich nur mit primitiven Mitteln, wie Tragkörben, Sackzügen und Fuhrwerken, zu Tal und somit zu den Verarbeitungsstätten gebracht werden. Seit den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts gab es dann einen primitiven, schmal-spurigen Schienenweg, der lange Zeit fast die ausschließliche Möglichkeit für die Herabschaffung der Ausbeute des Erzberges blieb. Seit 1878 hatte der vom Erzberg über den Präbichl gegen Vordernberg hinabführende Teil desselben Lokomotivbetrieb. Durch ein System von Horizontalbahnen, Bremsbergen und Sturzschächten wurde die Höhendifferenz zwischen den Förderstätten und den in Eisenerz (19 Stück) und Vordernberg (14 Stück) liegenden Schmelzöfen überwunden. Diese mit der Gewinnung und Verhüttung der Schätze des Steirischen Erzberges überwiegend befaßten Orte waren schon frühzeitig an das bestehende Schienennetz angeschlossen worden; Vordernberg durch die am 18. Mai 1872 eröffnete, 15,2 km lange Leoben-Vordernberger-Bahn als Verbindung zur Südbahn, Eisenerz durch die 14,6 km lange Zweiglinie Hieflau—Eisenerz der Kronprinz-Rudolf-Bahn, die am 6. Jänner 1873 den Betrieb aufgenommen hatte. Die Lücke Eisenerz—Vordernberg aber blieb bestehen, obwohl bereits im Jahre 1864 in einer vom Handelsministerium ausgehenden Denkschrift zu dem Entwurf eines neuen Eisenbahnnetzes der österreichischen Monarchie unter denjenigen Bahnen, deren Erbauung zunächst in Betracht zu kommen hätte, auch schon eine Linie Bruck a. d. Mur—Leoben—Steyr—Haag aufgeschienen war, wobei die für einen Bahnbau ungünstige Geländebeschaffenheit im Abschnitt Vordernberg—Eisenerz—Hieflau schon entsprechend hervorgehoben wurde. Diese Schwierigkeiten bzw. die zu ihrer Bewältigung erforderlichen Kosten behinderten damals und darüber hinaus noch für längere Zeit die Ausführung der geplanten Projekte. Die am 19. Juli 1881 durch Zusammenschluß fast aller größeren, eisenverarbeitenden steirischen Werke entstandene Österreichische-Alpine Montangesellschaft erkannte indessen sehr bald, welche Bedeutung die Ausfüllung dieser Lücke für sie hatte und das alte Projekt tauchte wieder auf. Die Gesellschaft ließ nunmehr neuerlich Studien über die Anlage einer Eisenbahn von Eisenerz nach Vordernberg vornehmen, welche auch geeignet sein sollte, dem Abbau des Erzberges zu dienen. Diese Studien führten zu der Erkenntnis, daß der Bau einer Adhäsionsbahn infolge der ungünstigen örtlichen Verhältnisse übergroße Kosten verursachen und außerdem ihren eigentlichen Zweck, nämlich die Erklimmung der Etagen des Erzberges sowie die Einbeziehung der Vordernberger Werke, gänzlich verfehlen würde. Die Angelegenheit geriet dadurch wieder ins Stocken, bis die glänzenden Erfolge, welche bei der Harzbahn Blankenburg—Rübland mit dem auf der vereinigten Anwendung

von Adhäsions- und Zahnstangenstrecken beruhenden Abt'schen Betriebssystem erzielt wurden, die Bewältigung großer Nutzlasten auf sehr starken Steigungen möglich erscheinen ließen. Somit bot sich eine rationelle Lösung für die schon so lange geplante Bahnverbindung zwischen Eisenerz und Vordernberg an. Nach Erlangung der Konzession zum Bau und Betrieb einer teils als Adhäsions-, teils als Zahnstangenbahn auszuführenden normalspurigen Lokalbahn von Eisenerz über den Präbichl nach Vordernberg am 10. Oktober 1888, um die sich die Österreichisch-Alpine Montangesellschaft beworben hatte, wurde der Bahnbau rasch in Angriff genommen. Für die Aufbringung des Anlagekapitals sorgte eine am 8. Mai 1889 unter der Firma „Localbahn Eisenerz—Vordernberg“ mit dem Sitz in Wien errichtete Aktiengesellschaft. Wassereinbrüche in den Tunnels sowie ungünstige Gebirgsbeschaffenheit erschwerten den Bahnbau beträchtlich und verursachten unvorhergesehene Mehrkosten. Zu deren Bedeckung faßte die Regierung, unter deren Aufsicht der Bau vollzogen wurde, gleich die gänzliche Verstaatlichung ins Auge, die dann auch 1893 vollzogen wurde. Bereits am 5. September 1891 wurde die „Localbahn Eisenerz—Vordernberg“, vorerst ausschließlich nur für den Güterverkehr der Österreichisch-Alpine Montangesellschaft, dem Betrieb übergeben.

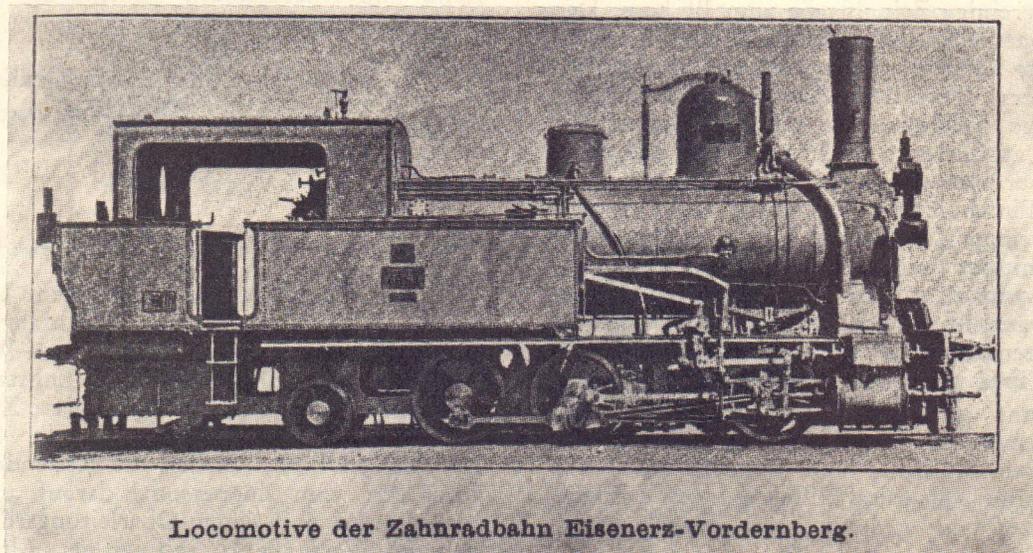
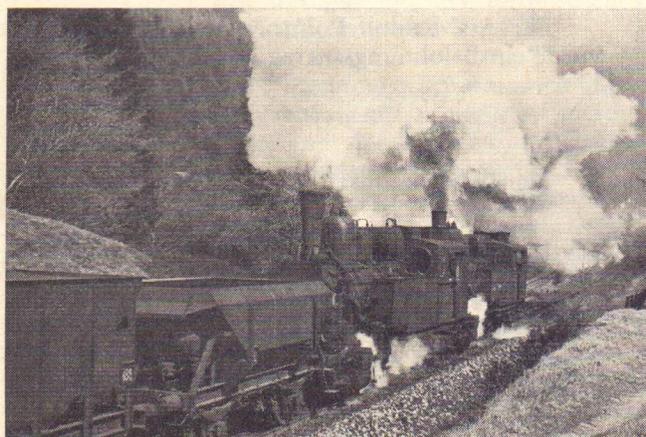
Die 19,95 km lange Erzbergbahn ist heute die einzig normalspurige Zahnradbahn Österreichs. Ihre Hauptbedeutung liegt, wie schon zur Zeit des Bahnbaues, auf dem Gebiete des Erztransportes. Mit nur 26 km Schienenweg stellt sie die kürzeste Verbindung zwischen der Erzverladestelle Erzberg und dem Hüttenwerk Donawitz dar. Allerdings muß auf dem Weg dorthin die Wasserscheide zwischen Enns und Mur, der 1206 m hohe Präbichlpaß, überwunden werden, was zur Folge hat, daß auf einer Strecke von rund 5 km die beladenen, bergwärts zu führenden Züge geteilt und in zwei Halbzügen von jeweils zwei Lokomotiven zum Bahnhof Präbichl gebracht werden müssen. Von dort aus erfolgt der Weitertransport in stetigem Gefälle zum Bahnhof Vordernberg, wo die Züge dann von Adhäsionslokomotiven übernommen und nach Donawitz geführt werden. Die Bahnlinie ist zwischen den Bf Vordernberg und Erzberg stark belegt. Durchschnittlich 7 Erzzüge täglich sowie die gleiche Anzahl von Erzwagenleerzügen gestalten den Verkehr recht ansehnlich, wozu an Sonn- und Feiertagen noch ein „Ausflugszug“, der sich großer Beliebtheit erfreut und bis Präbichl fährt, kommt. Darüber hinaus verkehren zwischen Vordernberg und Eisenerz täglich noch drei Personenzugspare sowie dreimal in der Woche ein Bezirksgüterzug. Bemerkenswert ist die Erzbergbahn vor allem wegen ihrer einzigartigen Trassenführung. Ausgehend vom 692 m hoch gelegenen Bf Eisenerz, schraubt sie sich mit nur 12 km Schienenweg bis zum 1206 m hohen Präbichlpaß empor, um danach wieder ihren Weg ins Tal zu

nehmen und nach weiteren 8 km im 768 m hoch liegenden Bf Vordernberg zu enden. Fünf Tunnel, wovon drei im Zahnstangenbetrieb durchfahren werden, sowie 8 Viadukte lassen die Schwierigkeiten erkennen, die von den Erbauern dieser Bahn gemeistert werden mußten.

Die Zugförderung wird mit Lokomotiven der Reihe 97, 197 sowie einer Diesellokomotive bewirkt. Eine noch gewaltigere Lokomotive, die ehemals stärkste Zahnrad-Dampflokomotive der Welt stand als 297.401 von 1941 bis 1964 im Einsatz und ist heute im „Fahrzeugdepot Vordernberg“ des Österreichischen Eisenbahnmuseums als Ausstellungsstück hinterstellt. Fünf Bahnhöfe und drei Haltestellen liegen auf dieser Strecke. Die größte Steigung beträgt 71 ‰. Die zweilamellige Zahnstange ist nicht durchgehend verlegt, sondern an ebeneren Streckenabschnitten unterbrochen. Ihre Gesamtlänge beläuft sich auf 14,6 km, die Streckenlänge hingegen auf 19,95 km.

Der Reisende, der einen Zug der Erzbergbahn besteigt, durchfährt eine prachtvolle Landschaft, genießt großartige Ausblicke auf den größten Erztagebau Europas, den Steirischen Erzberg, und bekommt ein einzigartiges Hochgebirgs Panorama zu Gesicht. Da der Betrieb fast ausschließlich mit Dampflokomotiven geführt wird, kommen auch Liebhaber der Eisenbahnromantik nicht zu kurz.

Wer heute die beschriebene Bahnlinie durchfährt, sollte stets daran denken, daß vor rund 80 Jahren hervorragende Fachleute auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues unter schwierigsten Verhältnissen und ungünstigster Geländebeschaffenheit sowie unter Anwendung vollkommen neuer Erkenntnisse eine eisenbahnbau- und betriebstechnisch einzigartige Bahnverbindung zwischen Eisenerz und Vordernberg schufen, zum Wohle des umliegenden Landes und seiner Bewohner und zum Nutzen der österreichischen Wirtschaft sowie des Fremdenverkehrs.



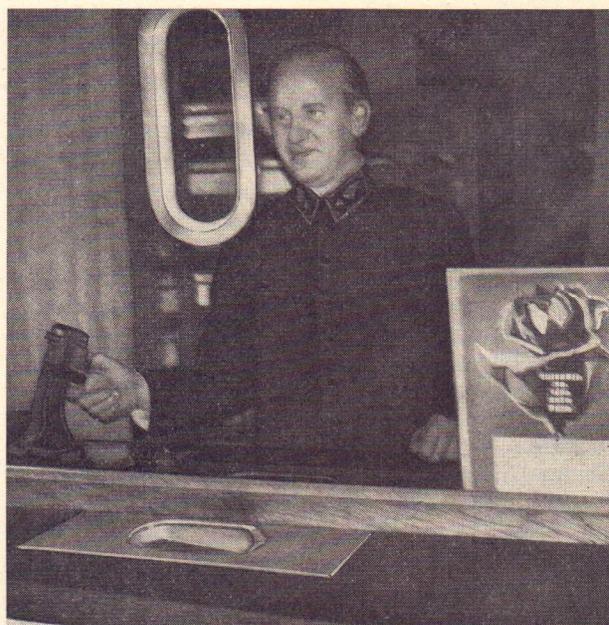
Locomotive der Zahnradbahn Eisenerz-Vordernberg.

55. Kundendienst

Aus einem Schreiben der BBDion Linz:

„Am 12. Juli 1971 um 7.21 Uhr trat zwischen den Bf Vöcklabruck und Timelkam über dem Streckengleis 1 eine Fahrleitungsstörung durch einen Trageileiß ein. Da die Wiederherstellung den ganzen Vormittag in Anspruch nahm, wurde für die Züge der Westbahn Falschfahren eingeführt. Für die Züge der Strecke Vöcklabruck—Kammer-Schörfling, die dieses Streckenstück in beiden Fahrtrichtungen befahren, mußte Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Der Schienenersatz 6616 zum Anschluß an Zug 2324 Attnang-Puchheim—Linz war nicht nur verspätet, er fuhr auch die Hst. Oberthalheim-Timelkam nicht an. Hier warteten 4 Reisende, die nach Wels zum D 220 ‚Donaukurier‘ zur Weiterreise nach Deutschland wollten. Sie erfuhren erst als die Abfahrtszeit des Zuges 6616 (9.49 Uhr) längst überschritten war, daß der Zugverkehr unterbrochen ist. Ein Autofahrer brachte sie zum Bf Vöcklabruck, wo Zug 2322 eben weggefahren war. Die Vorsprache der Reisenden beim Fdl und ihr Mißgeschick, keinen Anschluß nun zum ‚Donaukurier‘ nach Wels zu haben, hörte der in der Personenkasse neben der Fahrdienstleitung befindliche Personenkassier **Rudolf Pointner** mit. Da bis zu den nächsten Reisezügen eine längere Pause war, war er leicht für einige Zeit abkömmlich. Pointner erklärte sich sofort bereit, die Reisenden mit seinem Pkw nach Attnang-Puchheim zum Zug 2324 zu bringen. In den ‚Oberösterreichischen Nachrichten‘ vom 21. Juli 1971 wurde dieses kundenfreundliche Verhalten unter ‚Gutpunkte‘ lobend erwähnt. Über denselben Bediensteten erhielten wir am 11. August 1971 von einer Frau ein Dankschreiben. Sie fuhr am 9. August 1971 mit einem Linienbus von Attersee nach Vöcklabruck. Sie verließ den Autobus bei der Anhaltestelle Stadtplatz. Kurz nach dem Aussteigen bemerkte sie, daß sie ihre Handtasche mit Dokumenten und einem größeren Geldbetrag im Autobus vergessen hatte. Der Autobus war inzwischen zur Endstelle Vöcklabruck Bf gefahren. Da die Frau gehbehindert ist, brauchte sie einige Zeit, bis sie zum Bf kam. Der Autobus war nicht mehr da. In Ihrer Verzweiflung wandte sie sich an den Bediensteten des Personenschalters (Pointner). Der versuchte zuerst durch einige Telefonanrufe den Standplatz des Autobusses ausfindig zu machen. Da ihm dies nicht gelang und er wiederum eine Zugpause und diesmal auch einen Einschüler zur Vertretung hatte, meldete er sich für einige Zeit ab und fuhr wieder mit seinem Pkw mit der Frau in die Stadt, weil er als Einheimischer wußte, wo die auswärtigen Autobusse meistens abgestellt werden. Er fand auch tatsächlich den gesuchten Autobus und die vergessene Tasche konnte der Frau unverseht zurückgegeben werden.

Wie uns sein Bf-Vorstand mitteilte, hat Pointner schon oft derartige Hilfe geleistet und ist durch sein höfliches und kundenfreundliches Wesen bekannt. Alle seine Hilfeleistungen erfolgen uneigennützig und er lehnt jedes Entgelt dafür ab . . .“



Für Ass. **Rudolf Pointner** des Bf Vöcklabruck wurde ein Belohnungsantrag gestellt.

Man schrieb uns:

„Anlässlich des Bundeslagers der Pfadfinder Österreichs wurde nicht nur durch die Führung eines Sonderzuges mit dem Zielbf Ludesch, sondern auch durch Sonderwaggons und Sonderanhaltungen für das Bahnpersonal des Bf Ludesch nicht unbeträchtlicher zusätzlicher Arbeitsaufwand verursacht.

Das Bahnpersonal hat sich dieser Arbeit in vorbildlichster Weise unterzogen und so möchten die Pfadfinder Österreichs nicht versäumen, die Direktion zu bitten, den betroffenen Bediensteten Dank und Anerkennung namens der Pfadfinder Österreichs auszusprechen.

Mit besten Grüßen für die Pfadfinder Österreichs“

So war es richtig

„Für die Heimreise aus meinem Urlaub benutzte ich den Zug mit der Planabfahrt Eben im Pongau 14.42 Uhr über Amstetten—Wien 21.50 Uhr. Auf der Fahrt durch das Ennstal fiel mir wohlthuend der saubere, oft renovierte Zustand der Bahnhöfe auf. In Pöchlarn, als der Zug zirka 10 Minuten hielt, wurden die Reisenden in höflicher Art vom Zugpersonal darauf aufmerksam gemacht, daß nach einem Oberleitungsriß mit einer längeren Wartezeit zu rechnen sei. Ältere Leute,

die mit dem Fernsprechautomaten nicht umgehen konnten, wurden von einem Schaffner in dessen Gebrauch unterwiesen. Vor der Weiterfahrt wurde auf die Umsteigmöglichkeit auf einen schnelleren Zug ohne Aufzahlung hingewiesen. Als wir um 1.00 Uhr im Bf Hütteldorf mit umfangreichem Gepäck aus dem Zug stiegen, eilte der diensthabende jüngere Fahrdienstleiter herbei und trug den schwersten Koffer durch die ganze Bahnunterführung auf die Hackinger-Seite. Es war eine beschwerliche Fahrt, jedoch durch o. a. Umstände gerne entschuldigt; für die Freundlichkeit des so oft geschmähten ÖBB-Personals möchte ich mich bestens bedanken.

Mit Gruß
H. H., Wien 13.“

„Sehr geehrte Herren!

Als meine Frau und ich am Freitag, 6. August, abends von einem Besuch in Krems nach Gars zurückfahren, unterließen wir es, in Hadersdorf umzusteigen und merkten erst in Absdorf-Hippersdorf, daß wir im falschen Zug waren. Dank der Hilfsbereitschaft und der besonderen Bemühungen der Bahnbeamten und Schaffner in Absdorf-Hippersdorf und Sigmundsherberg, gelangten wir trotzdem spät abends noch nach Gars, und dafür möchten wir durch Sie diesen Beamten, deren Namen wir leider nicht kennen, unseren herzlichen Dank und unsere Anerkennung aussprechen.

Hochachtungsvoll
E. u. R. E.,
(Gäste aus Israel)“

56. Unfallverhütung

(Beitrag des Kassenkontrollors Gustav Wintersberger der BBDion Linz, vormals Sicherheitsbeamter III des Bf St. Valentin)

Der folgende Artikel ist vom 16. November bis 31. Dezember 1971 im Schaukasten für den Unfallverhütungsdienst auszuhängen!

In den nun 13 Jahren, in denen ich die ehrenvolle, höchst notwendige, jedoch keinesfalls leichte Aufgabe eines Sicherheitsbeamten III ausübte, habe ich so vieles gesehen, was der Mühe wert ist, gründlich erforscht zu werden. Eines hat mich am meisten beschäftigt: Wie kommt es, daß gerade junge Bedienstete häufig so schwer zu Schaden kommen, daß sie nur bedingt weiterverwendet werden können?

Ich versuche nun das Ergebnis meiner Bemühungen niederzuschreiben und hoffe, daß einiges davon für die Unfallverhütung brauchbar sein kann.

Als ich vor 13 Jahren das Amt eines Sicherheitsbeamten übernahm, war ich ziemlich ahnungslos. Ich war Bahnhofsaufsichtsbeamter III geworden, der gleichzeitig Sicherheitsbeamter III war. Ich brauchte eine gewisse Anlaufzeit, um mich mit der Materie vertraut zu machen und in die neue Aufgabe hineinzuwachsen. Wenn ich anfänglich einen Bediensteten sah, der gegen die Unfallverhütungsvorschrift verstieß, versuchte ich, ihn durch eine Aussprache auf den rechten Weg zu bringen. Der Erfolg war meistens sehr gering. Ein schwerer Unfall veranlaßte mich mein Verhalten grundlegend zu ändern und Wege zu suchen, die Erfolge versprechen.

Jeder neu Aufgenommene wird vom Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst in den Verkehrs- und vom Sicherheitsbeamten III in den Unfallverhütungsvorschriften unterwiesen. Im allgemeinen sind die jungen angehenden Verschieber fleißig und aufnahmefähig. Durch wiederholte Aussprachen bestätigt der junge Verschieber dem

Sicherheitsbeamten III sein Wissen über die Unfallverhütung. Nach 3-monatiger Einschulung soll die Verwendungsprüfung abgelegt werden. Vorher befehlt der Sicherheitsbeamte III mit dem jungen Eisenbahner dessen zukünftigen Arbeitsplatz und führt ihn, ohne daß dieser es weiß, absichtlich zu jenen Unfallquellen, mit denen er in Hinkunft am häufigsten konfrontiert wird. Es soll das Verhalten des jungen Verschiebers in den Gleisanlagen überprüft werden. Meistens ist das Ergebnis sehr zufriedenstellend. Er steigt über Schienen und Weichen, Fahrzeuge werden durch Bremserhütten überstiegen oder sie werden umgangen. Zum Kuppeln tritt er ins Gleis, indem er sich am Verschieberhandgriff festhält und unter dem Puffer durchschlüpft. Die Kuppel wird richtig am Gelenk genommen und in den Zughaken eingeworfen. Zwischen Wagen geht er nur dann aufrecht durch, wenn sie mindestens eine Wagenlänge voneinander entfernt sind. Der Hemmschuh wird am Handgriff genommen, aufgelegt und dem Wagen entgegengeschoben.

Das Ergebnis ist gut und der Bedienstete wird dem Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst zur Ablegung der Verwendungsprüfung zugeführt. Nach der erfolgreich abgelegten Verwendungsprüfung, beginnt die Entwicklungszeit des Verschiebers bei der Dienstleistung unter eigener Verantwortung. Nach einigen Monaten kann festgestellt werden:

Sein Verhalten hat sich sehr zu seinem Nachteil verändert. Den Großteil von dem, was er früher richtig gemacht hat, macht er jetzt falsch. Seine Dienstleistung ist bereits auf Erhaltung der größtmöglichen Bequemlichkeit ausgerichtet. Er übersteigt kaum mehr Schienen und Weichen. Lässig geht er zwischen Fahrzeugen hindurch, ohne auf den Ab-

stand zu achten. In den seltesten Fällen verwendet er den Kupplerhandgriff und sein Auf- und Abspringen verrät artistisches Können. Den Hemmschuh hält er beim Auflegen an der Anlauffläche, weil er leichter zu tragen ist.

Der Verschieber ist mit diesem Verhalten für einen Unfall reif geworden. Bei Analysierung der Wandlung im Verhalten des Bediensteten bin ich zu folgender Erkenntnis gekommen:

In der Entwicklung macht der Verschieber 3 Phasen durch, die dem Sicherheitsbeamten III nicht entgehen dürfen. Er muß dem Bediensteten unbedingt helfend und beratend zur Seite stehen. Die 3 Phasen sind

1. die Angst,
2. der Mut,
3. die Bequemlichkeit.

Zu 1. Jeder neu dem Verschieberdienst zugeteilte Bedienstete hat eine gewisse Scheu, vor dem anrollenden Wagen ins Gleis zu treten und zu kuppeln. Bei manchen wird sie zur Angst. Wenn der Wagen anrollt, steht er entweder bereits im Gleis und erwartet voller Unruhe den Wagen. Dann verläßt ihn der Mut und er will im letzten Moment noch herauskommen. Der anrollende Wagen kommt, besonders bei Nacht, wie ein Ungetüm auf ihn zu. Oder er steht neben dem Wagen und versucht im letzten Augenblick ins Gleis zu treten. Er war der Meinung, wenn er den Wagen nicht ankuppelt, würde er von seinen Kollegen ausgelacht werden. Die Scham trieb ihn zu dieser Unüberlegtheit.

Diese Angst ist gefährlich und der Sicherheitsbeamte III muß sie dem Verschieber nehmen. Er muß den Bediensteten das Abschätzen der Anlaufgeschwindigkeit lernen und so auf ihn einwirken, daß er auch bei Nacht, wo alles anders erscheint als bei Tag, die Furcht ablegt und sein Verhalten so einrichtet, wie es seiner momentanen Verfassung entspricht. Er darf den Kopf nicht verlieren.

Zu 2. Wenn sich der Verschieber an das rauhe Klima gewöhnt hat, kommt plötzlich der Mut. Wird der Mut zu groß, dann ist er genau so gefährlich wie die Angst. Er kommt in ein Stadium, wo er glaubt, daß ihm nichts mehr passieren könne. Beim Kuppeln kann der Anprall nicht heftig genug sein. Er springt auf und ab, ohne auf die Geschwindigkeit zu achten, Hemmschuhe legt er zwischen den Wagenachsen

auf und elegant springt er von der Bahnsteigkante auf Schienenköpfe. Er hat alle Unarten gelernt und zeigt, daß er sie auch beherrscht.

Durch andauernde Beobachtung ist der Sicherheitsbeamte III in der Lage, dieses Stadium zu erkennen und einzugreifen. Er muß so auf den Bediensteten einwirken, daß dieser den überschüssigen Mut ablegt. Auch hier ist Geduld und Zeit erforderlich, um den Verschieber auf den rechten Weg zu bringen. Der Sicherheitsbeamte III muß den Bediensteten schon so kennen, daß er jene Worte wählt, die Erfolg versprechen. Ein Vorsagen von Punkten aus den Unfallverhütungsvorschriften (UVV) ist zwecklos.

Zu 3. Diese Phase ist leicht zu erkennen. Dem ahnungslosen Verschieber wird ein Hindernis in den Weg gelegt und sein Verhalten überwacht. Ein unbrauchbarer Bremsklotz liegt am Verschieberbahnsteig. Der Verschieber steigt ruhig darüber und geht seines Weges. Er weiß genau welche Unfallgefahr so ein umherliegender Bremsklotz ist, findet es aber nicht der Mühe wert, sich zu bücken und den Klotz vom Verschieberbahnsteig zu entfernen. Ich habe viele solche Nachlässigkeiten gesehen und versucht, sie abzustellen. Auch hier habe ich die Erfahrung gemacht, daß es wertlos ist, einen Punkt aus den UVV zu zitieren. Es muß das Gewissen wach gerüttelt und das Ehrgefühl geweckt werden. Erfolgreich waren die Worte: „Sie sehen den Bremsklotz liegen und heben ihn doch nicht auf. Sie konnten darüber steigen, aber was macht Ihr Kollege während des Nachtdienstes? Er sieht ihn nicht, stolpert darüber und fällt hin. Wer gibt Ihnen die Gewißheit, daß er nicht ins Gleis fällt und von einem abgestoßenen Wagen überfahren wird? Wäre Ihnen das Gefühl, am Tode des Kollegen mitschuldig zu sein, angenehm? Was Ihrem Kollegen — vielleicht sogar dem Freund — passieren kann, kann morgen Ihnen selbst zustoßen. Ist es da zuviel verlangt, wenn die UVV ein Reinhalten des Arbeitsplatzes vorschreibt?“

Ständiges Einwirken auf alle Bediensteten hat Erfolg gebracht und ich kann heute mit meinem Werk zufrieden sein. Es wird sicher gearbeitet und die Verschieberbahnsteige werden sauber gehalten. Meiner Ansicht nach sollte jeder Sicherheitsbeamte III sein Werk methodisch aufbauen und nach der Mentalität des einzelnen Bediensteten einrichten.

Berichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 10. Stück aus 1971 ist auf Seite 129 in der rechten Spalte in der 5. Zeile das Wort „wird“ auf „wurde“ richtigzustellen. Weiters ist dieser Absatz zu ergänzen: „Heute erfolgt die Speisung der Fahrleitung nur mehr über die neuen Unterwerke Rabenstein und Gösing“.

Schwerpunktprogramm Oktober — Dezember 1971

- Fdl: Verschub auf Hauptgleisen
- Zugführer und Tzf-Führer: Vorbeifahrt an untauglichen Haupt-(Gleis-
sperrlicht-)signalen
- Verschubbedienstete: Anzahl bedienter Handbremsen beim
Abstoßen und Abrollen
- Blockwärter: Zugfahrt bei untauglichen Signalen
- Kleinwagenführer: Trennung einer KI-Fahrt auf der Strecke

Es geht auch anders

Im Monat September 1971 waren im Gesamtbereich der Österreichischen Bundesbahnen bei Vorbeifahrt von Zügen 33 Schranken offen und die Eisenbahnkreuzungen unbewacht. Dies bedeutet gegenüber dem Vormonat eine Abnahme um 47,8 %.

Man sieht also, daß bei gewissenhafter Dienstverrichtung es sehr wohl möglich ist, die Anzahl der Schrankenwärter bedeutend zu senken. Und es muß noch besser werden!
Schrankenwärter! Denkt immer daran, daß jeder offene Schranken zu einem folgenschweren Unfall führen kann.

Verhütet Unfälle!

Die Anzahl der

Unfälle am Wege zum und vom Dienst

steigt immer mehr an!

Bedienstete! Ihr müßt daher nicht nur an Eurer Arbeitsstelle ständig wachsam sein, sondern Euch auch im Straßenverkehr

vorsichtig, aufmerksam und rücksichtsvoll

verhalten. So schützt Ihr Euer eigenes Leben und das Leben Eurer Mitmenschen!

Fahrdienstleiter bei der Bahn. Der Manager, der koordiniert.

Der Manager einer Verkehrsstelle. Nüchtern und überlegen steht er über den Dingen. Die Dinge – das sind manchmal über 100 Fahrstraßen und mehr. Der Verschub ist zu überwachen, die Zugbildung zu überprüfen, Bremsberechnungen sind anzustellen. Die Züge erhalten die verschiedensten schriftlichen Verständigungen, Befehle. Das alles verlangt einen ganzen Mann.

Gründliche und präzise Ausbildung. Exakte Kenntnisse. Es gibt verschiedene Wege zum Fahrdienstleiter und viele weitere Aufstiegschancen: Man kommt schnell weiter. Besonders als Maturant. Dann sind Sie für höhere Führungsaufgaben vorgesehen. In der Bundesbahndirektion. Bei Zentralstellen. Oder der Generaldirektion.

Die Aufnahme-Voraussetzungen dafür:

Bahnärztliche und eignungspsychologische Untersuchung.

Die Laufbahn beginnt als Sondervertragsbediensteter.

Sieben Monate Ausbildung im Fernmelde- und Verkehrsdienst. Dann sind Sie schon selbständiger

Fahrdienstleiter.

Aber auch als

Absolvent einer

Hauptschule mit poly-
technischem Lehrgang

oder als Handels-
schüler steht Ihnen

der Weg zum

Fahrdienstleiter offen.

Und zu weiteren
großen Aufgaben.

Jeder Bahnhof

ist ein modernes

Unternehmen.

Werden Sie Manager

eines dieser

Unternehmen.

Übrigens: abge-

leisteter Präsenzdienst

ist kein Erfordernis.



ÖBB.
Die Bahn
braucht
Manager.