



Verkehrs-Unterrichtsblatt

11. Stück

Wien, am 1. November 1972

Jahrgang 1972

Inhalt: 42. Aus dem Verkehrsgeschehen

43. 23. November 1837 — Eröffnung der 1. Eisenbahn in Österreich vor 135 Jahren

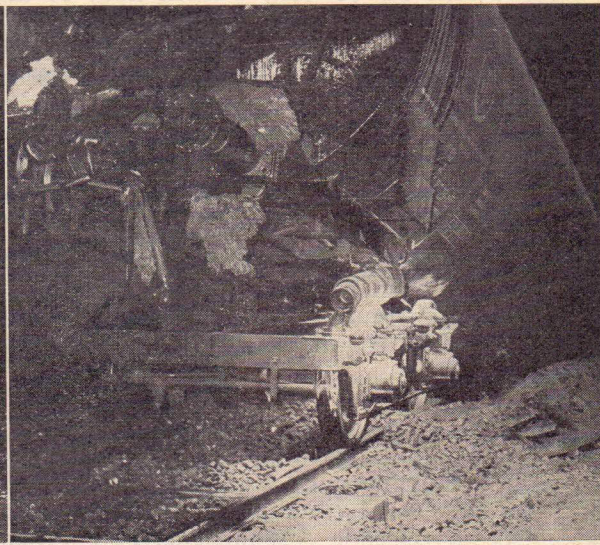
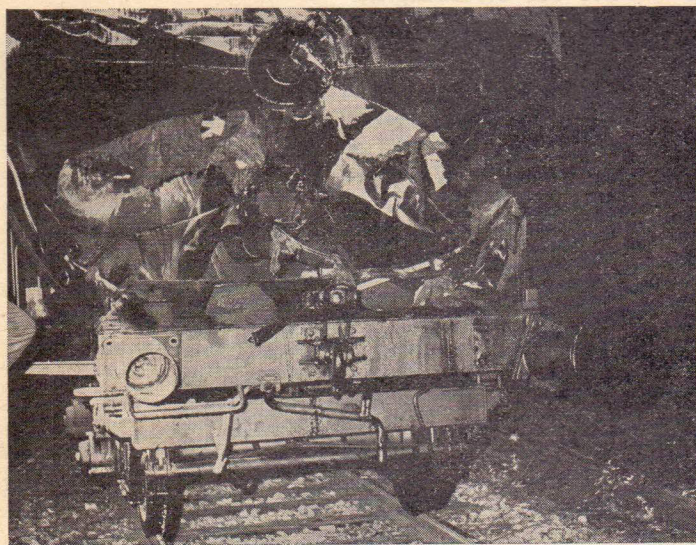
44. Etwas für jeden

45. Kundendienst

Das ist das Ergebnis

(Heftiges Anfahren eines Vershubteiles [997 t/60 Achsen] an einen Gleisabschluß; Entgleisung und Beschädigung von 3 mit Rohöl beladenen Kesselwagen [Ladegewicht 129.800 kg]; Ausfließen von 75.040 kg des Ladegutes; Großeinsatz der Feuerwehr;

Sachschaden : zirka 1.000.000,— S)



unrichtiger Weichenstellung und unterlassener Vershubwegbeobachtung!

42. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Totalschaden an einem E-Karren

Bf B., 21.05 Uhr. Der von der Mitte des Bahnsteiges 1 nach dem nördlichen Übergang fahrende E-Karren wurde vom Fahrer am Übergang angehalten, um Lokfahrten auf den Gleisen 6 und 8 abzuwarten. Der E-Karrenfahrer achtete

jedoch nicht darauf, daß sein Fahrzeug in den lichten Raum des Gleises 10 ragte und sich auf diesem Gleis ein Zug näherte. Der Tzf-Führer bemerkte den E-Karren erst auf zirka 20 m Entfernung, gab Achtungssignal und leitete Schnell-

bremsung ein, konnte aber das Anfahren an den E-Karren nicht mehr verhindern. An diesem entstand Totalschaden (S 40.000,—). Verletzt wurde niemand.

Dem Ereignis lag Nichtbeachtung der Bestimmungen der DV M 13 „Dienstvorschrift für die Verwendung, Bedienung, Wartung und Instandhaltung von gleislosen Flurfördermitteln mit elektrischem Antrieb oder Antrieb durch Verbrennungsmotor“ zugrunde. Darin heißt es u. a. im Pkt. 52:

„Beim Fahren neben Gleisen ist von diesen ein solcher Abstand zu wahren, daß eine Streifung mit Schienenfahrzeugen ausgeschlossen ist.

Vor dem Überqueren eines Gleises hat sich der Fahrer zu vergewissern, daß sich von keiner Seite ein Schienenfahrzeug nähert. Bei mangelndem Ausblick ist vor dem Gleis anzu-

halten, ein etwa mitfahrender Begleiter hat abzustiegen, sich von der ungefährdeten Überfahrt zu überzeugen und dem Fahrer die entsprechenden Zeichen zur Weiterfahrt zu geben. Der Fahrer hat sich dabei, soweit möglich, auch seinerseits von der ungehinderten Überquerung zu vergewissern.

Das Überqueren von Gleisen vor anrollenden Zügen, Verschiebungen oder Kleinwagen sowie das Anhalten auf dem Gleisübergang ist verboten . . .“

Aber auch die Bestimmungen des Pkt. 56 der gleichen Dienstvorschrift verdienen aus gegebenem Anlaß in Erinnerung gerufen zu werden:

„Alle Unfälle und Sachschäden, die sich auf dem Bahngelände ereignen, sind in Bahnhöfen unverzüglich dem Fahrdienstleiter, auf sonstigen Bahngeländen dem aufsichtsführenden Beamten, der dem Fördermittelfahrer durch das Merkblatt nach Anlage 3 bekanntgegeben wurde, zu melden . . .“

b) Entrollen einer Wagengruppe

Am 31. August um 17.49 Uhr entrollten beim Verschub eines Bezirksgüterzuges im Bf T. (km 306,062) 6 vorübergehend auf Gleis 1 abgestellte, beladene Güterwagen in Richtung Bf L. (maßgebendes Gefälle bis 10 ‰), wurden nach 16 km Fahrt von dem Tfz eines im Bf L. stehenden Güterzuges aufgefangen und konnten im km 322,198 zum Stillstand gebracht werden. Glücklicherweise kam es beim Befahren einer unabgeschränkten EK zu keiner Gefährdung von Straßenbenutzern; Sachschaden entstand keiner.

Nach Ankunft des Bezirksgüterzuges im Bf T. wurden von einem Verschieber die letzten 6 Wagen abgekuppelt, angeblich mit einem Hemmschuh anstatt 2 (in Richtung Gefälle) wie vorgeschrieben gesichert und dann die Bremsen der Wagen entlüftet. Als die Wagengruppe kurz dar-

auf abgeholt werden sollte, kam es beim Anfahren — so die Angabe des Verschiebers — zum Abschleudern des Hemmschuhes. Da auch das Kupplern nicht gelang, entrollten die Fahrzeuge auf das Streckengleis.

Der vom Vorfall sofort verständigte Fdl des Bf T. benachrichtigte die Streckenbediensteten und seinen Kollegen im Bf L., wo sich Tzfz Adjunkt Gerhard Wolte, Zgfltg. St. Veit a. d. Glan, bereit erklärte, mit dem Tfz seines dort stehenden Zuges die rollende Wagengruppe bei einer Geschwindigkeit von zirka 100 km/h aufzufangen! Zweifellos hat Wolte durch seine entschlossene und mutige Handlungsweise die ÖBB vor großem Schaden bewahrt, weshalb ihm von der BBDion Villach eine belobende Anerkennung ausgesprochen sowie eine geldliche Belohnung zuerkannt wurde.

c) Unerlaubtes Überfahren eines haltzeigenden Ausfahrsignals

Am 2. September um 20.15 Uhr überfuhr im Bf S. ein auf Gleis 1 einfahrender Güterzug unerlaubt das haltzeigende Ausfahrsignal H 1—5 um etwa 120 m und kam nach Betätigung der Notbremseinrichtung durch den Zgf noch knapp vor einer abgeschränkten EK, deren Schrankenbäume offen waren, zum Stillstand. Beim Ereignis wurde die fernbediente Weiche 1 im verriegelten Zustand aufgeschnitten und erheblich beschädigt (Spitzschiene verbogen, Weichenriegel zertrümmert).

Der mit 68 Min. Vorsprung fahrende Güterzug sollte im Bf S. wegen Kreuzung mit einem Personenzug außerplanmäßig angehalten werden. Der Fdl beließ deshalb das auf Bremsweglänge stehende Ausfahrsvorsignal in Stellung „Vorsicht“, hatte aber die auf der Ausfahrseite befindliche Weiche 1 vorbereitend für die Einfahrt des Personenzuges nach Gleis 3 in ablenkende Stellung gebracht und verriegelt. Da die Tfz-Mannschaft des Güterzuges die Vorsichtstellung des

Ausfahrsvorsignals nicht beachtete, kam es zu den eingangs erwähnten Folgen.

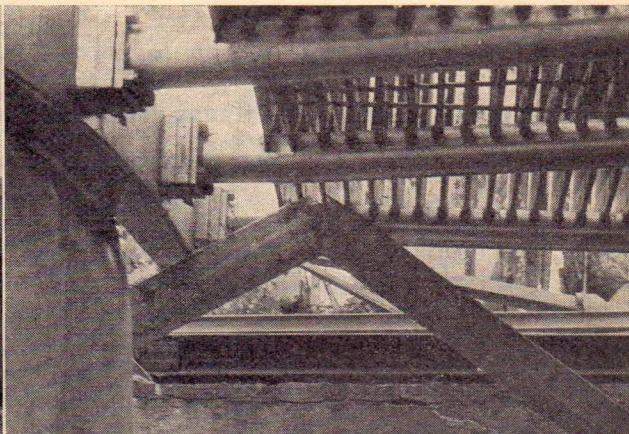
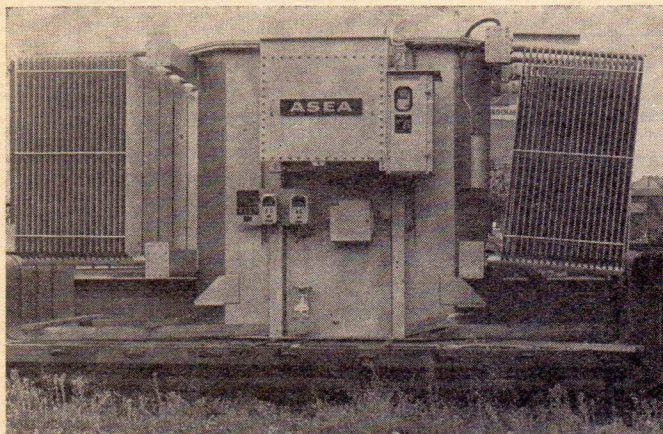
Abgesehen vom Verschulden der Zugmannschaft — auf das hier nicht näher eingegangen werden soll —, lag auch eine Verfehlung des Fdl des Bf S. vor. Beim Güterzug handelte es sich um einen im Bf planmäßig durchfahrenden Zug. Da der Zug außerplanmäßig angehalten werden sollte, kommen die Bestimmungen des Punktes 300 der DV V 3 zur Anwendung: „Wenn ein Zug in einem Bf außerplanmäßig angehalten werden muß und die Fahrstraße für die Durchfahrt geprüft wurde, so genügt in Fällen, in denen ein für seine Fahrt gültiges und auf Bremsweglänge aufgestelltes Ausfahrsvorsignal vorhanden ist, die Belassung des Ausfahrsvorsignals in Stellung ‚Vorsicht‘ und des zugehörigen Ausfahrsignals in Stellung ‚Halt‘ . . .“ Der Fdl hätte daher bei der Fahrstraßenprüfung den Gleisabschnitt zwischen den beiden Verschiebtafeln prüfen müssen.

d) Schwere Beschädigung eines Transformators

Am 9. September um 11.30 Uhr wurde ein auf einem schwedischen Tiefladewagen verladener Transformator beim Vershub im Bestimmungsbereich W. auf Gleis 206 aus seiner Verankerung gerissen und schwer beschädigt. Da aus den Kühlrippen Kühlflüssigkeit (Öl) ausfloß, wurde die Feuerwehr verständigt, die das Öl in Plastikbehälter umpumpt. Nach vorläufiger Schätzung entstand am Ladegut Sachschaden in Höhe von S 350.000.—!

Der Transformator wurde vom Empfänger nicht angenommen und mußte an den Absender nach Schweden zurückgesandt werden!

Der Tiefladewagen war bei einem aus 12 Wagen bestehenden Vershubteil als vorderstes Fahrzeug gereiht. Die Wagengruppe wurde nach dem Stumpfgleis 206 geschoben, wobei sich der Vershubleiter am Tiefladewagen als Spitzenverschieber befand. Da der Bedienstete trotz guter Sicht die Signale „Langsam“ und „Halt“ zu spät abgab, kam es zu einem starken Anfahren an den Gleisabschluß (Beton).

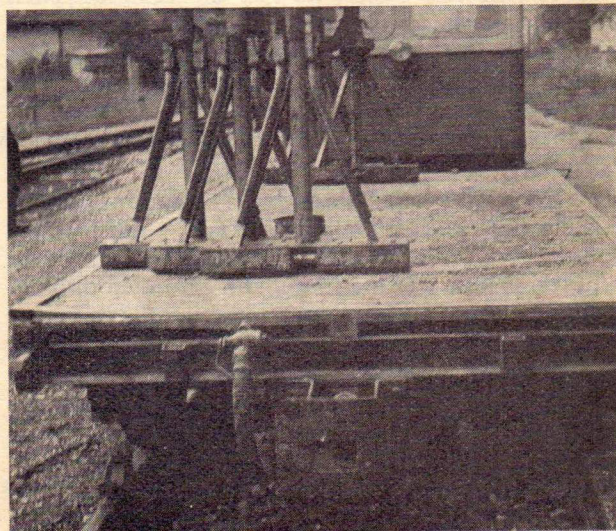
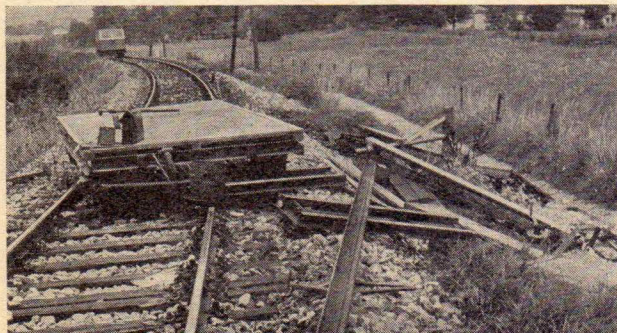


e) Schwerer KI-Unfall

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 9. Stück aus 1972 haben wir unter Pkt. 34 u. a. die schwere Entgleisung eines KI, bei der ein Bediensteter getötet und ein weiterer schwer verletzt wurde, kurz geschildert. Es handelte sich um einen Motorbahnwagen mit drei geschobenen Bahnwagen, auf denen eine 30 m lange Schiene und 3 Schienenumsetzgeräte verladen waren. 2 Bedienstete hatten sich während der Fahrt am vordersten geschobenen Bahnwagen aufgehalten.

Wie die weiteren Erhebungen ergaben, führten mehrere Umstände zu den schweren Folgen des Ereignisses. Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 9. Stück aus 1972 wurde bereits geschildert, daß wesentliche Überschreitung der beim Schieben zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h

vorlag. Laut Pkt. 528 der DV V 3 ist der KI-Führer für die Sicherheit der Fahrt verantwortlich. Dennoch ließ er es zu, daß die 3 Schienenumsetzgeräte auf dem Anhänger direkt vor dem KI-Fahrer aufgestellt wurden, so daß diesem fast jede Sicht nach vorne genommen war. Der Fahrer ist gemäß Pkt. 530 der DV V 3 u. a. verpflichtet, die Strecke zu beobachten und vor wahrgenommenen Hindernissen anzuhalten. Wie aber konnte



er dieser Bestimmung nachkommen, wenn ihm fast jegliche Sicht fehlte? Dennoch erhob der Bedienstete gegen den Auftrag zur Fahrt keinen Einwand.

Wiewohl der KI-Führer die 2 später verunglückten Bediensteten aufgefordert hatte, in den Motorbahnwagen einzusteigen, hatten diese entgegen dem Auftrag am 1. geschobenen Bahnwagen Platz genommen. Hier lag demnach ein Verstoß gegen die Bestimmungen der DV A 40, Heft 6, Pkt. 6.2.1.3 vor: „Auf gewöhnlichen Bahnwagen, die mit motorisierten Keimwagen befördert werden, sollen nur die erforderlichen Bremser mitfahren.“

Wie die Einvernahmen bewiesen, war den beteiligten Oberbauarbeitern nicht bekannt, daß der KI-Führer als Verantwortlicher der KI-Fahrt galt!

Der Fall zeigte schließlich auch, welche Bedeutung den ersten Einvernahmen (Voreinvernahmen) durch die beteiligten Fachdienste zukommt. Es geht nicht an, daß Ursache und Schuldfrage erst später durch Lokalausganschein und zusätzliche Einvernahmen seitens des Erhebungsdienstes der Betriebsabteilung eindeutig geklärt werden müssen!

43. 23. November 1837 — Eröffnung der ersten Eisenbahn in Österreich vor 135 Jahren

(Von Oberinspektor Eduard Danitscheck, GD III/1)

Vor Inbetriebnahme der ersten Eisenbahn wurde der regelmäßige Personen- und Güterverkehr durch Fuhrwerke abgewickelt, die als bewegende Kraft Pferdegespanne hatten, deren Auswechslung an bestimmten Standorten, sogenannten „Posten“, erfolgten. Es gab hierbei rasch- und langsamverkehrende Wagenzüge, ähnlich unseren Schnell- und Personenzügen.

Für die Entstehung der Eisenbahn waren zwei Erfindungen notwendig:

die Erfindung des Schienenwagens und
die Erfindung einer Lokomotive.

Gleise zum Fahren rollender Wagen waren schon lange in den Bergwerken in Verwendung, wo man einfache hölzerne Langschwelen als Schienen für das Rollenlassen der Hunte benützte. Ein Preissturz bei Roheisen im Jahre 1767 bewirkte, daß der Besitzer eines Eisenwerkes, um seine Hochöfen nicht auszublase, auf den Gedanken kam, dem Eisen eine Form zu geben, daß sie als Langschwelen Verwendung finden konnten. Die vorerst nur ersatzmäßig gedachte Lösung bewährte sich viel besser, da sich die Holzschwelen viel zu rasch abnützten. Die Gußeisenschienen wurden später durch Eisenschienen aus Walzeisen ersetzt, womit die Eisenbahnschiene entstanden war. Bald darauf rollte der erste von Pferden gezogene „Eisenbahnzug“ des europäischen Festlandes im alten Österreich.

In dieselbe Zeit fällt auch die Erfindung der auf Rädern beweglichen Dampfmaschine — der Dampflokomotive —, die dem Engländer Stephenson glückte. Damit war die Eisenbahn erfunden und deren erster mit Personen besetzter Zug fuhr mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h am 27. September 1825 von Stockton nach Darlington.

Die Erfindung der Dampfeisenbahn gab das Signal zu einer aufregenden Betriebsamkeit in allen Ländern. Ein wahres Eisenbahngründungsfieber ergriff die Menschheit, und alles, selbst die fernst liegenden Erzeugnisse, wurde mit dem heißen

Wunsche: „Eisenbahn“ in irgendeine, wenn auch noch so unsinnige Verbindung gebracht.

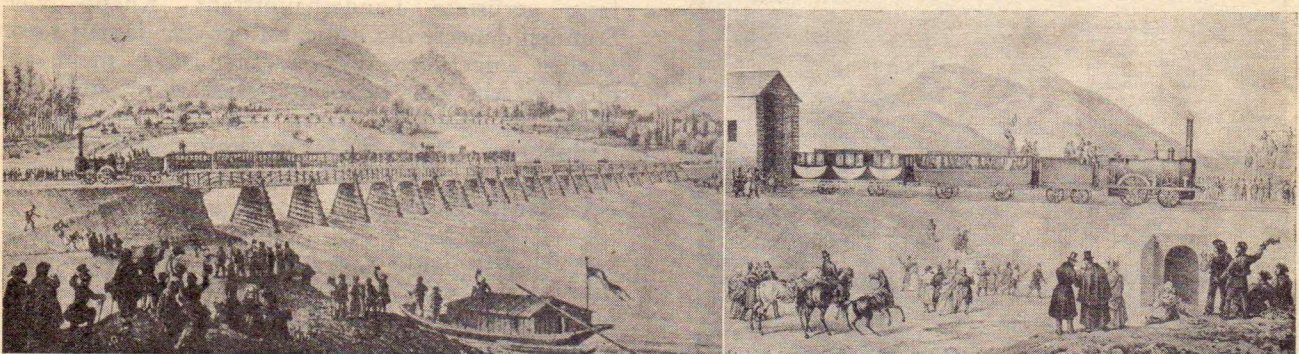
In Österreich hatte **Franz Xaver Riepl** wertvolle Vorarbeiten für die erste Eisenbahn in Österreich geleistet. Riepl, am 29. November 1790 in Graz geboren, widmete sich vorerst philosophischen Studien an der Universität Graz und anschließend der Ausbildung im Berg- und Hüttenwesen in Chemnitz. Im Alter von 26 Jahren wurde er Direktor des Berg- und Hüttenwesens in Joachimsthal und 1819 Professor am k. u. k. Polytechnikum in Wien. Durch seine produktionstechnischen Erfahrungen zog er Rückschlüsse auf die Hemmnisse der Wirtschaft. Ein volles und dauerndes Aufblühen der Wirtschaft könnte nur dann erfolgen, wenn eine zeit- und kostensparende Zubringung der Roh- und Betriebsstoffe sowie ein geregelter Versand der Fertigwaren gewährleistet sei. Für die mährische Eisenindustrie war der Kohlenbezug aus den benachbarten schlesischen Revieren eine Lebensfrage. 1892 hatte Riepl ein Projekt ausgearbeitet, das eine Eisenbahn von Wien bis zu den Salzbergwerken bei Wieliczka und Bochnia vorsah. Ein weiterer Bauplan sah sogar eine Bahnlinie bis Triest vor. Ende 1829 trat Riepl mit seinem heute wie damals Staunen erregenden Projekt des Baues einer 60 Meilen langen Eisenbahn an die Öffentlichkeit.

Um die gegen sein erweitertes Projekt aus dem Jahre 1830 geäußerten Bedenken und Vorurteile zu entkräften, verfaßte Riepl ein „Memoire über die Vorteile und Bedingungen der Anlage eines vollständigen österreichischen Eisenbahnnetzes“. Die Vorarbeiten hiezu wurden mit solcher Umsicht durchgeführt, daß diese Denkschrift erst im Jahre 1836 fertiggestellt werden konnte; wie sehr Riepls Feststellungen und Annahmen zutreffend waren, ließ sich freilich nur durch langjährige Erfahrung erkennen: Erst nach fünf Jahrzehnten fand dieses „wegen seiner fast prophetischen Ausführungen und der genauen Darlegung

der voraussichtlichen wirtschaftlichen, sozialen, politischen und militärischen Wirkungen der Eisenbahnen höchst merkwürdige Schriftstück“ seine volle Würdigung.

Trotz aller Schwierigkeiten und Zwischenfälle, die sich auch weiterhin noch einstellen sollten, erlebte Riepl doch die Genugtuung, alle von ihm zuerst projektierten Bahnlinien ausgebaut oder deren Ausbau in Angriff genommen zu sehen. Zunächst wurde der weitaus bedeutendste seiner Bauvorschläge, die **Wien-Bochnia-Eisenbahn**, ausgeführt.

In Erfüllung der im **Privileg vom 4. März 1836** auferlegten Verpflichtung, innerhalb von zwei Jahren wenigstens eine Meile (7,58 km) der Fahrstraße herzustellen, hatte die älteste Dampfeisenbahn Österreichs, die **Kaiser-Ferdinands-Nordbahn**, den Schienenweg zwischen Floridsdorf und Wagram zunächst notdürftig so rasch ausgeführt, daß auf ihm am 14. November 1837 um 3 Uhr nachmittags die erste Probefahrt gewagt werden konnte. Trotz Geheimhaltung dieses Versuches vor der Öffentlichkeit und ungeachtet des schlechten Wetters war aus nah und fern eine beträchtliche Menge Neugieriger herbeigeströmt, die sich — wie Bäuerles „**Allgemeine Theaterzeitung**“ geschäftig sofort berichtete — das „äußerst anziehende Schauspiel einer „dahinfliegenden Caravane mit dem brausenden Dampfswagen an der Spitze“ nicht entgehen lassen wollte. Unter den lebhaftesten Beifallsbezeugungen der von Begeisterung hingerissenen Zuschauer erreichte der aus einer Lokomotive und zwei Wagen gebildete Zug in 21 Minuten das 13 km entfernte Wagram und nach viertelstündigem Aufenthalte ohne Umstellung wohlbehalten wieder Floridsdorf; die vielbeneideten Personen aber, die an der Fahrt teilgenommen hatten, konnten das Angenehme derselben, den eigentümlichen Eindruck dieses pfeilschnellen Dahingleitens, nicht genug mit heiteren Farben schildern.



Nachdem der unter so großem Aufsehen verlaufene erste Versuch tags darauf wiederholt worden war, fand am **23. November 1837** unter der Teilnahme von Mitgliedern des Kaiserhauses, Vertretern der obersten Behörden und geladenen Gästen in feierlicher Weise die öffentliche Probefahrt statt, bei der die **vierrädrige „Austria“** (Lokomotive aus der Werkstätte Stephenson's), 164

Personen in 8 Wagen auf der inzwischen vollkommen fertiggestellten Teilstrecke hin- und zurückbeförderte. „In den bequemen Sitzen ruhend, ohne die geringste Erschütterung, so daß man während der Fahrt bequem lesen kann“, gewährte der teilnehmende Gewährsmann der „**Theaterzeitung**“, „die außerordentliche Schnelligkeit nur an dem magischen Vorübergleiten der an der Bahn stehenden Zuschauer, die wie in einer *Laterna magica* erscheinen und verschwinden“ — bei erzielten Fahrzeiten von 26 und 29 Minuten! Ähnliche Fahrten veranstaltete die Gesellschaft am gleichen Tage und in der Folge noch mehrmals; sie erfolgten unentgeltlich und erfreuten sich größter Beliebtheit. Mit Spannung und Ungeduld wurde daher der Fertigstellung der beiden hölzernen, den Anschluß nach Wien vermittelnden Jochbrücken über das „**Kaiserwasser**“ und die „**große Donau**“ entgegengesehen (die vom Brückenmeister Überlacher mit Rücksicht auf die geplante Donauregulierung bloß als vorläufige Anlage hergestellten hölzernen Brücken standen nachher noch durch volle 35 Jahre in Verwendung). Sie ließ nicht lange auf sich warten; bereits am **6. Jänner 1838** fand die Eröffnung der 18 km langen Strecke **Wien—Wagram** statt.

Wenige Tage vor dem 6. Jänner 1838 hatte die Nordbahngesellschaft die Fahrordnung der Personenzüge und die näheren Bestimmungen über ihre Benützung durch Maueranschläge bekanntgegeben. Darnach waren — zunächst nur bei günstiger Witterung — an Wochentagen zwei, an Sonn- und Feiertagen drei Züge vorgesehen. Zur Bequemlichkeit der Reisenden wurde eine eigene Fahrkartenverkaufsstelle in der Inneren Stadt nahe dem Stephansplatz und ein regelmäßiger Stellwagenverkehr von dort nach dem damals noch außerhalb der Stadt gelegenen „**Wiener Eisenbahn-Hof**“ eingerichtet. Die Fahrgäste hatten sich eine Viertelstunde vor Abgang der „**Kolonne**“ einzufinden und den mit der Fahrkarte bezeichneten Platz im

Zuge einzunehmen; die Fahrpreise betragen 50 Kreuzer für die erste, 30 Kreuzer für die zweite und 15 Kreuzer Conventionsmünze für die dritte Klasse.

Am Dreikönigstage trat bei klarem kaltem Wetter Punkt $\frac{1}{2}$ 10 Uhr vormittags der erste fahrplanmäßige Personenzug, vollbesetzt mit 218 zah-

lenden Reisenden in 10 Wagen, seine denkwürdige Fahrt an; der vierrädrigen Lokomotive „Moravia“ war am Zugsende vorsichtshalber noch der sechsrädrige „Herkules“ angehängt worden, um bei allfälligem Schneefall „in der Fahrt nicht gehemmt“ zu sein. „Majestätisch flog“, so bezeichnet anschaulich weiter die „Theaterzeitung“, „der lange Wagenzug mit den dampfenden, weithin ihre Rauchwolken entsendenden Lokomotiven dahin und Tausende von Zusehern begleiteten das nie gesehene Schauspiel mit lautem Jubel.“ Nach einer Fahrt von 40 Minuten war Wagram glücklich erreicht, wo ein findiger Wiener namens Weißenberger die erste Bahnhofsgastwirtschaft aufgemacht hatte. Der zweite Zug dieses Tages unterbot sogar

diese Fahrzeit auf der Rückfahrt um ganze 6 Minuten; bei der Einfahrt in den Wiener Eisenbahnhof konnte der Lokomotivführer den Zug auf den „durch das unvermeidliche häufige Beschreiten der Bahn mit schneebedeckten Schienen“ allerdings nicht rechtzeitig zum Halten bringen, so daß die Lokomotive und der erste Wagen über das Gleisende hinausfuhr. „Der solide Bau der Lokomotive und der Wagen bewährte sich indessen auch bei dieser Gelegenheit, und der Vorfall hatte gar keine weiteren Folgen als eine höchst unbedeutende Beschädigung der Lokomotive. Es währte indessen sehr lange, bis man die schweren Fahrzeuge wieder auf die Schienen zurückbringen konnte.“

Der „unbedeutende Vorfall“, über den die „Theaterzeitung“ in wohlwollender Weise nur deshalb ausführlich berichtete, „um unwahren und entstellenden Gerüchten zu begegnen“, störte durchaus nicht den „günstigen Eindruck, welchen diese ersten Fahrten in allen Beiwohnenden zurückließen“. Das Neuartige der Bahneinrichtungen erweckte vielmehr allseitige Bewunderung, die weise Fürsorge des Unternehmens für die „Passageurs“ fand überall höchste Anerkennung. Der „majestätisch sich hinziehende“, das Landschaftsbild nichts weniger als zierende Eisenbahndamm wurde „mächtig“ und „schön“, die langweilige Fahrt durch das einfürmige Marchfeld in den „Eleganz und Bequemlichkeit auf die entsprechende Art vereinigenen Waggons“ höchst reizvoll empfunden. Der Ansturm der Fahrlustigen hielt monatelang unvermindert an.

Unter großen Feierlichkeiten wurde am 7. Juli 1839 der Personenverkehr nach Brünn eröffnet, der mit fortschreitendem Ausbau der Bahn am 16. April 1838 bis Gänserndorf, sodann bis Dürnkrot und schließlich bis Lundenburg aufgenommen worden war. Nicht weniger als 4 festlich geschmückte Züge mit insgesamt 38 Wagen brachten über tausend Fahrgäste in die zu frohem Empfang gerüstete Landeshauptstadt. Knapp vier Stunden dauerte die Reise, zu der der damals kurz vorher eingeführte Eilpostwagen noch mehr als die dreifache Zeit benötigte; nach rund fünfständigem Aufenthalt traten die frohgestimmten Teilnehmer gegen 4 Uhr nachmittags die Rückfahrt an. In viertelstündigen Abständen folgten einander die Züge.

Als der dritte Zug in den Bf Branowitz einfuhr, der in einem unübersichtlichen, eingeschnittenen Gleisbogen liegt, stand dort noch der vorausgefahrte Zug, dessen überfröhliche Gäste seine planmäßige Abfahrt verzögert hatten. Zu spät sah dies der Lokomotivführer William — wie all seine Kollegen ein Engländer —, der mit der Maschine „Bruna“ den dritten Zug führte. Trotz aller Bemühungen konnte er nicht mehr anhalten und fuhr den stehenden Zug so heftig an, daß die letzten zwei Wagen zertrümmert wurden. Neun Reisende erlitten Beinbrüche, 15 andere wurden leichter verletzt. Da fielen die Heilgebliebenen

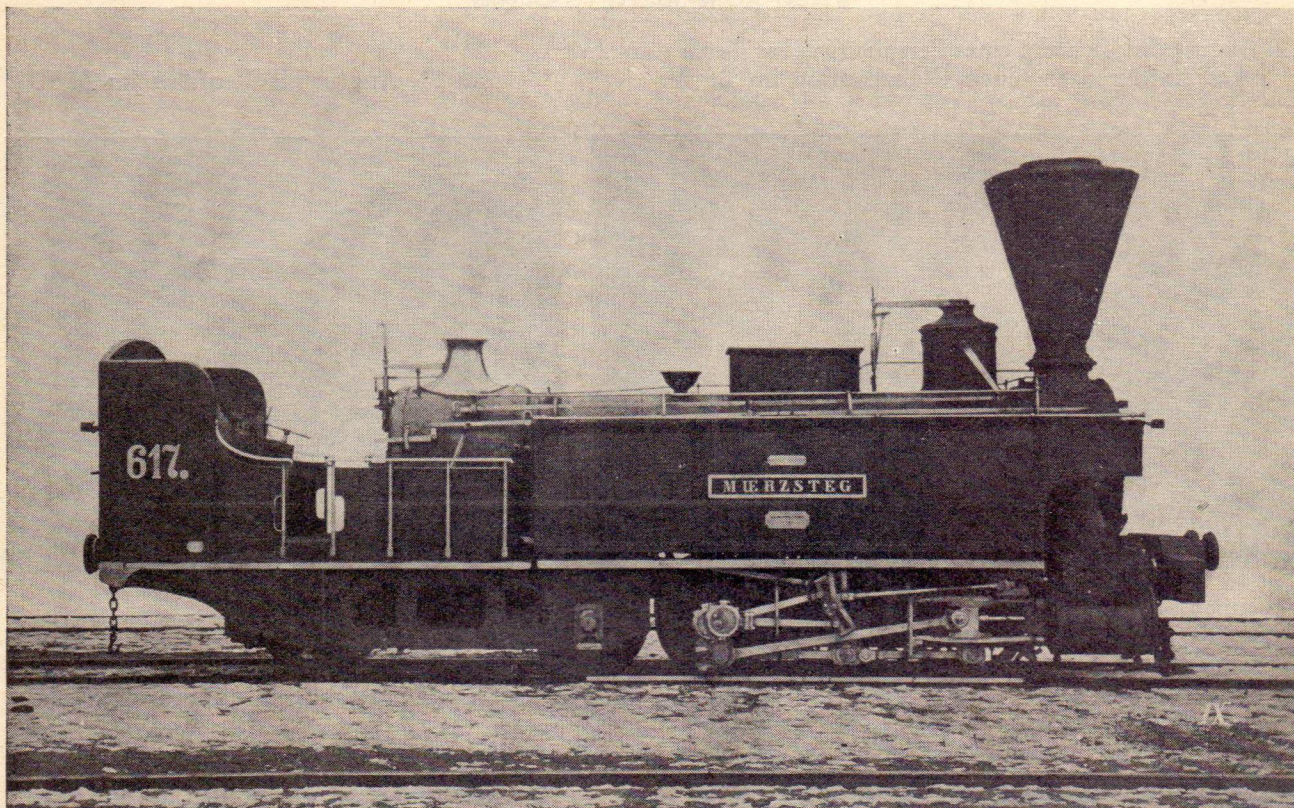
Fahrordnung auf der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn und auf der nördlichen k. k. Staatsbahn vom 1. Juli 1847.											
Die Züge gehen ab: von den Stationen der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn											
Von Wien			Nach Prag			Von Prag			Nach Wien		
Wien	...	...	Prag	...	...	Wien	...	...	Prag	...	...
...
Anmerkung:											
Zu der Richtung von Wien nach Steyrin und Gänserndorf											
Zu der Richtung von Gänserndorf und Steyrin nach Wien											
Die Züge gehen ab: von den Stationen der nördlichen k. k. Staatsbahn											
Von Wien			Nach Brünn			Von Brünn			Nach Wien		
Wien	...	...	Brünn	...	...	Wien	...	...	Brünn	...	...

über den armen William her und verprügelten ihn auf das erbärmlichste, bis ihn einige Besonnene in Schutz nahmen.

Zu allem Unglück traten noch folgenschwere Naturereignisse ein, die ihre unheilvolle Macht dem jungen Verkehrsunternehmen fühlen ließen. Am 7. August 1838 schwemmte ein heftiger Wolkenbruch zwei Brücken weg und legte so den durchgehenden Verkehr nach Brünn volle 6 Wochen lahm. Noch verhängnisvoller sollte sich ein

Schneegestöber auswirken, das den am 30. Oktober 1838 um 7.00 Uhr früh von Brünn abfahrenden Zug stark behinderte.

Aber alle Spötteleien und Nörgeleien vermochten den Siegeszug der neuen Einrichtung und die rasche Ausgestaltung sowie das Aufblühen des österreichischen Eisenbahnnetzes nicht aufzuhalten. Die Nordbahn wuchs zur größten und mächtigsten Bahn der österreichisch-ungarischen Monarchie heran.



44. Etwas für jeden

Pistolenattentat

Am 15. September 1972 um 16.18 Uhr wurde im Bf Villach Hbf eine aus dem „Mostar-Express“ ausgestiegene Frau durch einen Schuß in den Nacken schwer verletzt. Von 5 weiteren Schüssen traf einer einen Reisenden in dem zur Abfahrt bereitstehenden Zug 4506; zwei Scheiben der Bahnhofrestauration wurden durchschossen, doch kam dabei niemand zu Schaden. Die vom Fdl verständigte Polizei konnte bald darauf den Täter eruiieren und festnehmen.

An dieser Stelle muß erwähnt werden, daß sich die Bediensteten des Bf Villach Hbf unter Leitung des Verkehrsaufsichtsbeamten Ob. Rev. Otto Wucherer an der Suche nach dem Pistolen-

schützen spontan beteiligten und entsprechende Absperrungen durchführten. Besonderes Lob aber



Insp. Wernig



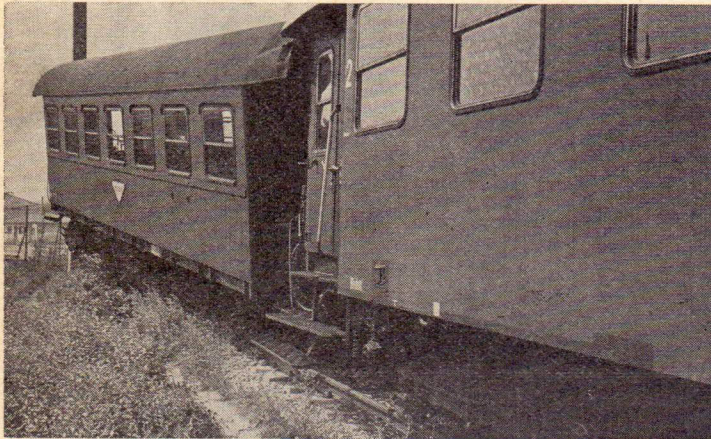
Ob. Rev. Wucherer

gebührt dem Erhebungsbeamten der Betriebsabteilung Insp. Philipp Wernig, der bei den Aktionen der Polizei dieser in jeder Hinsicht behilflich war und viele Stunden seiner Freizeit dafür opferte. Daß seine Bemühungen auch von der Tagespresse gewürdigt wurden, beweisen die nachstehenden

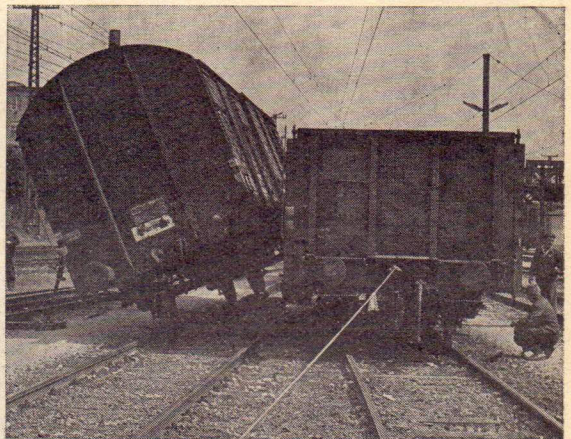
Worte in der „Kleinen Zeitung“: „Lob gebührt dem Team der Villacher Kripo und den Erhebungsbeamten der Österreichischen Bundesbahnen, die seit der Tat kaum ins Bett kamen und sich seither pausenlos bemühen, den Fall zum Abschluß zu bringen.“

Wieder keine Spitzenverschieber!

12. August: Entgleisung eines Personenwagens durch starkes Anfahren an einen Gleisabschluß im Bf W.



Am 31. August Flankenfahrt im Bf P.



Kommentar überflüssig!



Umweltschutz ein Gebot der Stunde!

Es ist noch nicht lange her, daß der Sammelbegriff „Umweltschutz“ von der wissenschaftlichen Forschung über die Politiker zu den Bürgern gedrungen ist. Das vom Europarat zum „Europäischen Naturschutzjahr“ erklärte Jahr 1970 mag hiezu ebenso beigetragen haben wie die alarmierenden Nachrichten aus aller Welt über die uns drohenden Gefahren.

Vielleicht sind die Gefahren in unserem Land noch nicht so groß und existent wie in anderen dichter besiedelten und stärker industrialisierten Staaten, aber eine rechtzeitig erkannte Krankheit ist leichter zu heilen als eine fortgeschrittene. Freilich wird sowohl von Politikern als auch den öffentlichen Medien dieses Thema immer wieder erwähnt, doch — so fragt man sich — was ist eigentlich „Umweltschutz“ und was wird wirklich in dieser Richtung getan?

Eine volkstümliche Definition des zunächst wohl indifferenten neuen Begriffes könnte lauten: Umweltschutz ist die Summe aus Natur-, Wasser-, Luft- und Tierschutz zum Schutz der Menschen.



Damit soll ohne Panikmache gesagt sein, daß der Mensch nur dann echte Überlebenschancen hat, wenn die vorwiegend industriell bedingten Veränderungen des Erdballs wieder auf ein tragbares Maß zurückgeführt und weitere Intoxikationen verhindert werden.

Auch wir Eisenbahner können, wie nur dieses eine Beispiel allein an Hand der gezeigten Photos veranschaulicht, sehr viel zum Umweltschutz beitragen!

Bezettelung von Wagen in TEEM-Zügen aus Ungarn

(Aus DA. 34.423/7/72 vom 24. August 1972)

„Seit Fahrplanwechsel 1969/70 werden die MÁV-Richtzettel bei TEEM-Zügen auf den Strecken der Österreichischen Bundesbahnen weiterverwendet, um Aufenthaltsverkürzungen in Hegyeshalom zu erreichen. Diese Maßnahme hat sich bewährt, jedoch kommt es gelegentlich zu Schwierigkeiten bei der Zugaufnahme, weil durch die Vielzahl von Zetteln im Zettelhalter der internationale Wagenzettel, auf dem die für die Zugaufnahme erforderlichen Angaben enthalten sind, verdeckt wird.

Die MÁV wird daher ab Winterfahrplan 1972 auf dem internationalen TEEM-Zettel die MÁV-

Richtbahnhofnummer aufdrucken, um den dzt. MÁV-Richtzettel einzusparen . . .“

Sind alle Vorsorgen getroffen ?

Der Winter steht vor der Tür! Außergewöhnliche Witterungseinflüsse können zu schweren Verkehrsbehinderungen und Betriebsstörungen führen. Dem können wir vorbeugen! Bestimmungen hierüber sind in den DV V 2, V 3, B 29 und der ZSV 27 enthalten.

Schneebeseitigungsgeräte (Schaufeln, Besen, Kratz-eisen, Auftaegeräte) sind im gebrauchsfähigen Zustande griffbereit aufzustellen bzw. zu verwahren; ihr Standort muß den Bediensteten bekannt sein.

Streusand muß in genügender Menge und möglichst vor Nässe geschützt vorgelagert sein. Zu bestreuen sind bei Frost und Schneeglätte Vorplätze, Bahnsteige (auch Verschieberbahnsteige), Zugangswege, Stiegen, Übergänge, Wagentrittbretter.

Schneebeseitigung im Bf ist entsprechend dem vom Bf-Vorstand zu erstellenden Arbeitsplan durchzuführen (s. DV V 3, Pkt. 596). Sie ist so zu konzentrieren, daß bis zum Eintreffen von Verstärkung jene Weichen freigehalten werden, die zur Aufrechterhaltung des Zugverkehrs und des Verschiebbetriebes nötig sind.

Anforderung von Hilfe beim Einsetzen von starken Schneefällen muß rechtzeitig erfolgen. Die Streckenleitungen geben den Bf jene Bediensteten bekannt (Anschrift und ggf. Fernsprechrufnummer), die zur Hilfeleistung unmittelbar herbeigeholt werden können bzw. bei denen die Hilfeleistung anzufordern ist.

Assistenzleistung des Bundesheeres soll bei Katastrophenfällen möglichst frühzeitig durch die BBDion angefordert werden (s. DV V 26, Anlage 5 a).

In Bf mit Mittelstellwerken (DrS-Anlagen) ohne Weichenheizung und ohne Bahnhelfer muß



die Beistellung von Bediensteten des Baudienstes innerhalb kürzester Zeit sichergestellt sein.

Dazu ist erforderlich:

Einvernehmen zwischen Bf und zuständige BM-Stelle herzustellen

Bestimmung von Bediensteten, die bei Anforderung durch den Bf (Fdl) zu erscheinen haben (auch außerhalb der normalen Dienststunden)

Bekanntgabe deren Erreichbarkeit (Anschrift, Fernsprechrufnummer, Vermittlung durch andere Bf oder Gendarmerie).

Spurrillen bei EK und Übergängen sind mit besonderer Sorgfalt von Eis und Schnee freizuhalten.

Probeumstellungen von Weichen sind bei Frost zur Verhinderung des Aneisens in angemessenen Zeitabständen wiederholt durchzuführen (s. auch DV B 29).

Bahnsteige sind dem Zugverkehr entsprechend rechtzeitig von Schnee zu räumen und bei Frost mit Sand zu bestreuen.

Schneeräumfahrten, die von der Streckenleitung angefordert werden, sind betrieblich entsprechend der geforderten Dringlichkeit zu behandeln (s. ZSV 27, Punkte 5 und 6).

45. Kundendienst

Man schrieb uns:

„Sehr geehrte Herren!

Es gehört wohl zu Ihrer täglichen Routine, Beschwerden von Reisenden entgegenzunehmen, die mehr oder weniger begründet sind. Wie es in der menschlichen Natur liegt, wird es wohl seltener vorkommen, daß Sie Anerkennungsschreiben erhalten, da ein Entgegenkommen sehr leicht als Selbstverständlichkeit reklamiert wird, die geringste Unannehmlichkeit dagegen als Belastung empfunden wird.

Ich möchte Ihnen für das außergewöhnliche Entgegenkommen Ihres Bediensteten, des Fahrdienstleiters Horst Teufel, vom Bf Neubruck bei Scheibbs herzlich danken.

Am Sonntag, 27. August, konnte der Personenzug, planmäßige Abfahrt 14.38 Uhr, wegen eines technischen Gebrechens erst um 15.16 Uhr vom Bf Kienberg-Gaming abfahren. Dadurch versäumte ich den Postautobus, der in Richtung Puchenstuben um 15.00 Uhr vom Bf Neubruck abfährt.

Da ich mein Auto in Winterbach stehen hatte, wohin es an diesem Tage kein öffentliches Verkehrsmittel mehr gab und kein Taxi aufzutreiben war, hätte ich einen dreistündigen Fußmarsch vor mir gehabt.



Adj. Horst Teufel

In besonders liebenswürdiger Weise hat sich Herr Horst Teufel bereit erklärt, mich mit seinem Privatwagen nach Winterbach zu bringen. Ein Kundendienst, der wohl als außergewöhnlich anzusprechen ist.

Ich bitte Sie, auch auf diesem Wege für dieses Entgegenkommen meinen Dank zu akzeptieren und empfehle mich mit dem Ausdruck meiner

vorzüglichen Hochachtung
Dr. R. R., Wien“

„Sehr geehrte Herren!

Alljährlich verbringe ich mit meiner Familie meinen Urlaub in St. Jakob/Def. Ein Höhepunkt diesesurlaubes ist es jedesmal, wenn ich mit meinem ältesten Sohn (5 Jahre) von Lienz einige Stationen mit der Eisenbahn fahren kann.

Ein Höhepunkt ist es deswegen, weil ich eine ziemlich große Modell-Eisenbahnanlage besitze und natürlich den echten Bahnbetrieb in allen Formen kennen lernen will. In meiner Heimatstadt ist das leider nicht ohne weiteres möglich und man wird zu schnell an die rauhe Wirklichkeit erinnert.

Aber der Sinn dieses Schreibens ist ein anderer. Bei meinen Fahrten mußte ich immer wieder beobachten, mit welcher Hilfsbereitschaft Ihre Beamten den Fahrgästen die Reise mit der Eisenbahn erleichtern. Das fängt bei der Auskunftserteilung an und hört bei der Hilfe der Gepäckbewältigung auf. Da dieses heutzutage leider keine Selbstverständlichkeit ist und von anderen Eisenbahnverwaltungen nicht gesagt werden kann, möchte ich Ihnen auf diesem Wege meine Anerkennung aussprechen.

Hochachtungsvoll
K. G., Berlin“

„Sehr geehrte Direktion !

Ich muß Ihnen den Fall meiner Schwester mitteilen ! Mit meiner Schwester, Frau Dr. F. L., war ich zusammen in Wien. Als sie nach Ungarn zurückgereist ist, hat sie erst an der Grenze bemerkt, daß sie ihren Reisepaß bei mir vergessen hat. Selbstverständlich mußte sie aus dem Zug aussteigen, sie hatte kein Geld, sie weinte und war sehr nervös.

Ein gutgesinnter Mensch hat ihre verzweifelte Lage gesehen, hat sie bedauert und brachte sie mit seinem Wagen nach Wien in meine Wohnung. Nachher hat er noch erledigt, daß meine Schwester an der Station schlafen kann, da bei mir kein Platz ist, da ich selber in einem Einbettzimmer schlafe.

Meine Schwester hat auch ihren Mantel an der Grenze vergessen, aber dieser Mensch mit einer ‚guten Seele‘ hat die Station angerufen, wenn er einmal dort durchfahren wird, dann wird er den vergessenen Mantel abholen und per Bahn weiter-senden.

Das ist ein beispielloser Fall ! So etwas kommt nicht nur in Europa, sondern auf der ganzen Welt sehr selten vor !

Auf diesen Menschen kann nicht nur die Eisenbahngesellschaft, sondern ganz Österreich stolz sein . . .

Hochachtungsvoll
Dr. S. K.“



Es handelte sich um Schaffner **Hubert Rastocky**, Bf Wien Südbf, der hier vorzüglichen Kundendienst übte.

„Sehr geehrte Herren !

Ich möchte Ihnen heute, mit einiger Verspätung, da wir erst jetzt von unseren Ferien zurück sind, von der freundlichen Hilfe und Aufmerksamkeit berichten, die wir von einem Ihrer Beamten hatten und würden uns freuen, wenn Sie ihm angemessene Anerkennung aussprechen würden.

Es handelte sich um Herrn **Johann Dreier** von dem Bahnhofsvorstandsbüro in Feldkirch. Bei Verlassen des Autoreisezuges Bremen—Lindau—Feldkirch hatten wir versehentlich eine Reisetasche in Lindau-Reutin gelassen, entdeckten dies aber erst auf dem Wege nach Feldkirch, wo ich den Vorfall um 10.00 Uhr morgens berichtete. Herr Dreier setzte sich sofort mit seinem Kollegen in Lindau in Verbindung und dank seiner Freundlichkeit, Geschicklichkeit und Hilfe waren wir wieder im Besitz der Tasche um 12.00 Uhr — sie kam mit dem nächsten Zug nach.

Wir möchten dieses vorbildliche Verhalten Ihres Beamten zu Ihrer persönlichen Kenntnis bringen. Wir haben ihm natürlich bereits auf der Stelle unseren herzlichsten Dank ausgesprochen. Es war in der besten Tradition Ihrer Bundesbahn.

In vorzüglicher Hochachtung
R. F., National Liberal Clu
P. O. Box 347, Whitehall Place,
SW I, London“

„Ich möchte Ihnen heute eine erfreuliche Mitteilung zur Kenntnis bringen. Mein Vater, 84 Jahre alt, war am Samstag, dem 9. September 1972, in Langenlois und fuhr mit dem Zug von Langenlois nach Stiefern. Im Laufe des Nachmittags kam der Stationsvorsteher von Langenlois und brachte meinem Vater seine Brieftasche, die er im Stationsgebäude verloren hatte. In der Brieftasche war ein Betrag von zirka S 3000,— verwahrt. Mein Vater möchte sich auf diese Weise nochmals bedanken, besonders, daß ihm die Brieftasche sogar noch nachgebracht wurde, wobei jeder Lohn dankend abgelehnt wurde.

Hochachtungsvoll
A. V., Stiefern“

Hier war es Revident **Alois Jaidhauser** des Bf Langenlois, der zur Hebung des Image der Österreichischen Bundesbahnen wesentlich beitrug !

„ . . . Nachdem der Kongreß ‚Göttliche Herrschaft‘ mit 32.000 Besuchern am Sonntag einen erfolgreichen Abschluß fand, möchten wir es nicht versäumen, Ihnen für die bereitwillige Unterstützung bei der Abwicklung der Züge am Bahnhof Praterstern zu danken. Durch Ihre Hilfsbereitschaft war es möglich, eine schnelle und reibungslose Abfertigung unserer Delegierten zu erreichen. Es war eine Freude mit Ihrem Personal zusammen-zuarbeiten.

Wir hoffen im gegebenen Fall wieder auf Ihre wohlwollende Unterstützung und verbleiben mit vorzüglicher Hochachtung

WACHTTURM-KONGRESS, Wien“

Schwerpunktprogramm Oktober — Dezember 1972

Fdl:	Verschub über die Versubhalttafel
Stellwerkswärter:	Aufgehobene Signalabhängigkeit
Schaffner:	Überprüfung der zugewiesenen Wagen
Verschubbedienstete:	Verschub über die Versubhalttafel
Tfzf:	Anordnungen der Tfz-Fahrordnung
Streckenbedienstete:	Zugbeobachtung

Die Lehrbehelfe der ÖBB

*sind eine Fundgrube
eisenbahnfachlicher Literatur
für die Aus- und Weiterbildung*

des Eisenbahners!

Erhältlich in der Tarifverkaufsstelle der ÖBB, Wien I, Basa 5255

Verzeichnis der Lehrbehelfe, enthalten im Almanach der österr. Eisenbahnen