



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

6. Stück

Wien, am 1. Juni 1969

Jahrgang 1969

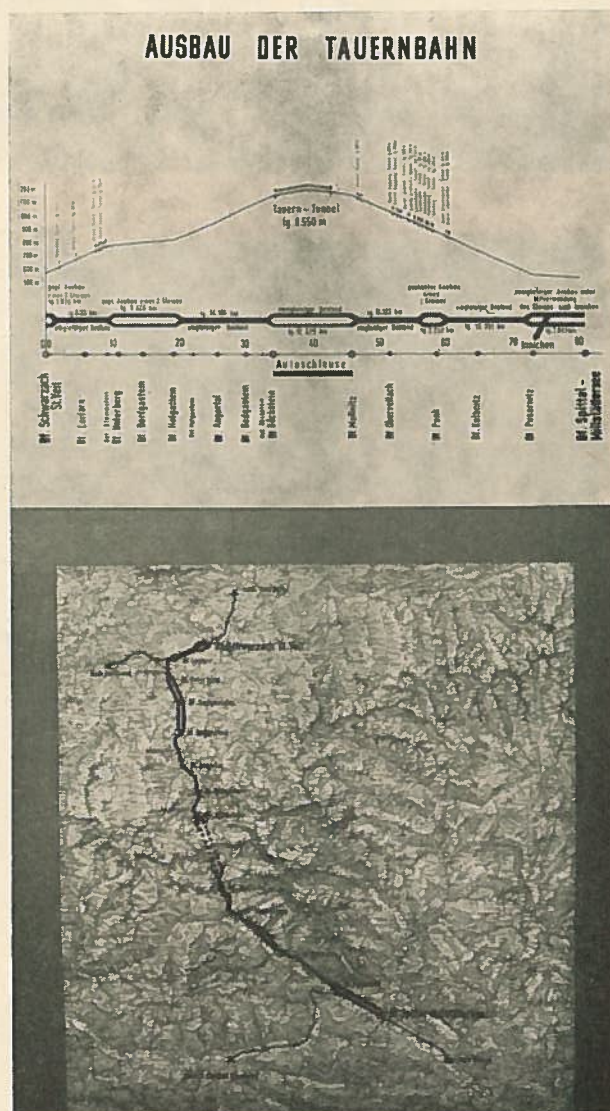
- Inhalt: 27. Neues von der Tauernbahn  
 28. Dienstvorschriften  
 29. Etwas für jeden  
 30. Besonderheiten im Militärverkehr  
 31. 80 Jahre Achenseebahn  
 32. Unfallverhütung

## 27. Neues von der Tauernbahn

(Aus der Rede des Herrn Generaldirektors anlässlich der Pressefahrt über die Tauernstrecke am 31. März 1969)

„... Die insbesondere während der Hauptreisezeit stark spürbare Streckenüberlastung der Tauernbahn ließ es geboten erscheinen, auch hier einen teilweisen zweigleisigen Ausbau in die Wege zu leiten. In den Sommermonaten werden täglich durchschnittlich 80 Reise- und Güterzüge auf dieser betriebstechnisch schwierigen Strecke gefahren. Die Leistungsspitze betrug im Vorjahr an einem Tag sogar 123 Züge, was die Kapazität einer eingleisigen Strecke bei weitem übersteigt.

Betriebliche Untersuchungen zeigten, daß in diesem Rahmen als dringlichstes Projekt der zweigleisige Ausbau der Strecke Pusarnitz—Spittal-Millstättersee anzusehen ist, wobei die Errichtung von automatischen Blockstellen und Mittelstellwerken zu einer weiteren Steigerung der ‚Streckendurchlässigkeit‘ und der Verkehrskapazität dieser Strecke beitragen wird. Die Gesamtkosten für den zweigleisigen Ausbau dieses Streckenteilstückes belaufen sich auf 31 Millionen Schilling. Der Unterbau für das 2. Streckengleis Pusarnitz—Lendorf ist bereits geschüttet, die Durchlässe sind fertiggestellt. Mit den Oberbauarbeiten wird in Kürze begonnen werden. Sicherungstechnisch ist die Einrichtung eines Gleiswechselbetriebes zwischen Pusarnitz und Spittal-Millstättersee und die Fernsteuerung der künftigen Abzweigung Lendorf sowie des Bf Pusarnitz vorgesehen. Im Bf Spittal-Millstättersee wird ebenfalls ein neues Zentralstellwerk errichtet, das voraussichtlich im September d. J. in Betrieb genommen wird. Mit diesem Ausbau wird der ärgste Engpaß in der Betriebsabwicklung auf der Tauernsüdrampe beseitigt werden.

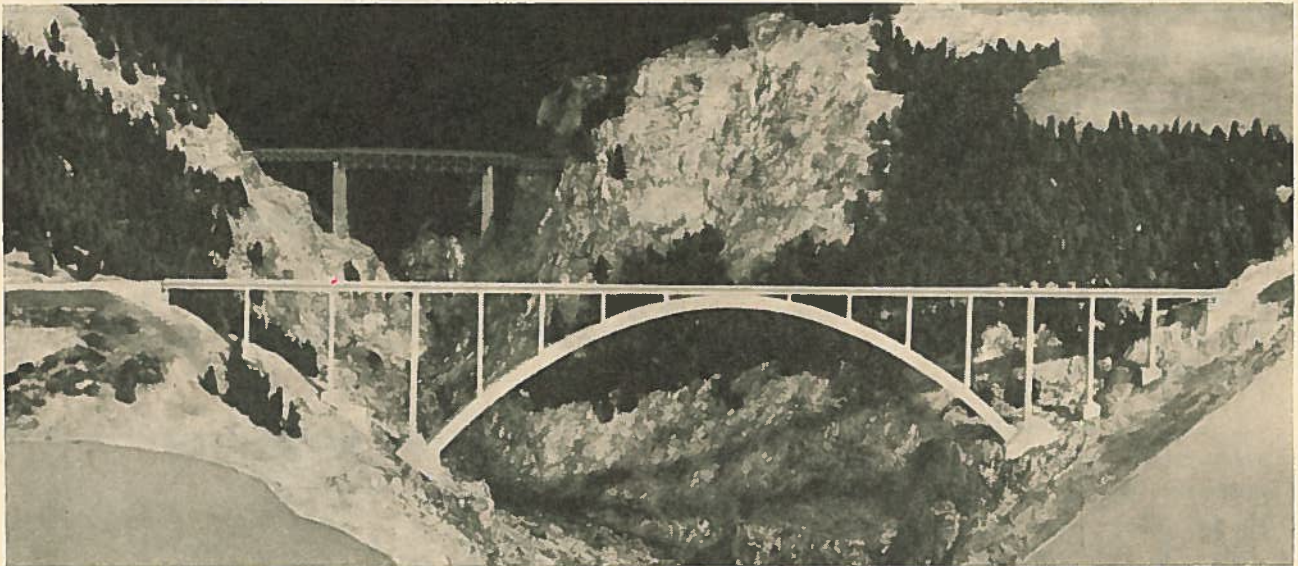




Der zweite Schwerpunkt innerhalb des Ausbaues der Tauernstrecke ist die Erneuerung der Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke zwischen den Bf Obervellach und Penk, die sich als unerlässlich herausgestellt hat. Um den später vorgesehenen Ausbau der Strecke im Brückenbereich Rechnung zu tragen, wurde für den Brückenneubau auch eine neue Trasse gewählt, in der ein Bogentragwerk mit einer Stützweite von 200 m ein etwa 100 m tiefes Tal überspannen wird.

Durch die Neutrassierung wird nicht nur die ungehinderte und somit wirtschaftlichere Errich-

tung der neuen Brücke ermöglicht, es lassen sich darüber hinaus auch die künftigen Erhaltungskosten für die beiden Tunnel einsparen, die an die Brücke anschließen und deren Erhaltungszustand bereits sehr schlecht ist. Für die Durchführung dieses Projektes, das insgesamt 65 Millionen Schilling kosten wird, sind für das laufende Jahr 20 Millionen Schilling bereitgestellt. Die Erneuerung der Zwenbergbrücke ist derzeit eines der größten Vorhaben auf dem Sektor 'Unter- und Brückenbau' der Österreichischen Bundesbahnen. Sie soll bis Anfang 1971 fertiggestellt sein."



## 28. Dienstvorschriften

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1969 treten die

- 3. Berichtigung zur DV V 2 [verlautbart im GD. NBl. 4. Stk. aus 1969, DA. (41)].
- 4. Berichtigung zur DV V 3 [verlautbart im GD. NBl. 3. Stk. aus 1969, DA. (33)].
- 3. Berichtigung zur DV V 28 [verlautbart im GD. NBl. 3. Stk. aus 1969, DA. (35)] und
- 21. Berichtigung zu den ZSV [verlautbart im GD. NBl. 4. Stk. aus 1969, DA. (43)] in Kraft.

Die nachfolgende Übersicht enthält Erläuterungen zu den wichtigsten Änderungen.

### 3. Berichtigung zur Dienstvorschrift V 2 — Signalvorschrift

#### DV V 2, Punkt 27

War bisher für das Befahren des Weichenbereiches auf Signal 4 b eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf höchstens 60 km/h, auf Signal 4 c eine solche auf höchstens 40 km/h zu beachten, so wird hinkünftig mit dem Signal 4 b eine höhere Geschwindigkeit und mit dem Signal 4 c eine Verminderung der Geschwindigkeit auf 30 km/h vorgeschrieben, wenn diese durch einen am Licht-Hauptsignal

angebrachten Geschwindigkeitsanzeiger angezeigt wird.

#### DV V 2, Punkt 28

Die Richtungsanzeiger werden hinkünftig nur durch Buchstaben dargestellt.

#### DV V 2, Punkt 35

Durch den am Licht-Vorsignal (Signal 6 b) angebrachten Geschwindigkeitsvoranzeiger wird die am Licht-Hauptsignal (Signal 4 b) durch den Geschwindigkeitsanzeiger angezeigte Geschwindigkeit angekündigt.

#### DV V 2, Ersatzseite 51

Für besonders gelagerte Fälle, in denen die Abgabe des Signals 30 a auf Schwierigkeiten stößt, wurde das Signal 30 b geschaffen.

Sowohl Signal 29 b wie auch Signal 30 b kann bei örtlicher Sichtbehinderung wiederholt werden.

#### DV V 2, Punkt 165

Neue Kennzeichen K 125 „Geschwindigkeitsanzeiger“ und K 126 „Geschwindigkeitsvoranzeiger“ (s. Punkt 27). Das jetzige Kennzeichen K 125 „Rautentafel“ (s. ZSV Einl. Ord. Nr. 25) wurde auf K 127 abgeändert.



4. Berichtigung zur Dienstvorschrift V 3 —  
Verkehrsvorschrift  
und

3. Berichtigung zur Dienstvorschrift V 28 —  
Verkehrsvorschrift für den Dienst in  
Geschäftsführerbahnhöfen

DV V 3, Punkt 12

Die Änderung verfolgt den Zweck, bestimmte Bedienstetengruppen vom Mitführen der persönlich zugeteilten Dienstvorschriften und Behelfe teilweise zu entbinden. Die in Frage kommenden Bediensteten (z. B. Zugführer) brauchen hinkünftig nur jene Dienstvorschriften und Behelfe mit sich führen, die sie für die jeweilige Dienstverrichtung unbedingt benötigen. So können sie sich z. B. das Mitnehmen von Dienstvorschriften ersparen, die sie — wenn nötig — jederzeit im Bf (z. B. beim Fahrdienstleiter) einsehen können.

DV V 3, Punkt 51

Die Ergänzung unter a) wurde durch Neueinführung des Fahrplanes für Schrankenposten erforderlich.

DV V 3, Punkt 51 und DV V 28, Punkt 48

In der Aufzählung der Fahrplanbehelfe für den öffentlichen Gebrauch unter b) treten anstelle der Anknunft- und Abfahrtszeiten tafeln die nach Dienstbehelf 639 „Fahrplanbehelfe und Zugbildepläne“ [verlautbart im GD. NBl. 3. Stk. aus 1969, DA. (36)] im Punkt 18 vorgesehenen Anknunft- und Abfahrtspläne. Anknunftpläne können nach diesen Bestimmungen auch in Bf (früher nur in Haltestellen) auf Weisung der Bundesbahndirektion entfallen.

DV V 3, Punkte 54 und 55 und DV V 28, Punkte 49 und 50

Die betreffenden Bestimmungen wurden in den DB 639 aufgenommen. Aushangfahrpläne müssen nicht mehr in allen Haltestellen angebracht sein.

DV V 3, Punkt 60

Einfache Verschiebewegungen können nunmehr einem Verschieber verantwortlich übertragen werden.

DV V 3, Punkte 138, 423 und 448

Das Gattungszeichen für Erzwagen mit Drehgestellen wurde — den Bestimmungen der DV K 10, Ausgabe 1968 entsprechend — richtiggestellt.

DV V 3, Punkt 213

Durch den Hinweis in Klammern wird dem Umstand Rechnung getragen, daß die Abmeldung auch von Schrankenwärtern und Bewachern von Eisenbahnkreuzungen aufgenommen werden muß.

DV V 3, Punkte 293, 302, 306, 370, 453, 454 und 456

Die Änderungen in diesen Bestimmungen tragen der Neuschaffung des Lichtsignals 30 b „Durchfahrt erlaubt“ Rechnung.

DV V 3, Punkt 320 und DV V 28, Punkt 192

Für die Annäherung an Eisenbahnkreuzungen mit gestörter Sicherungsanlage sind Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 10 km/h bzw. 20 km/h nicht mehr vorgesehen und werden daher in das in der Bahnhofdienstordnung enthaltene „Verzeichnis der Maßnahmen an Eisenbahnkreuzungen bei gestörten Schranken- und Blinklichtanlagen“ nicht mehr aufgenommen.

DV V 3, Punkt 386 und DV V 28, Punkt 232

Die gestrichene Bestimmung ist nunmehr im Punkt 405 der DV V 3 bzw. im neuen Punkt 242 a der DV V 28 enthalten.

DV V 3, Punkt 387

Die bisher geltenden Bestimmungen unter Punkt 2 des Unterabschnittes b) erübrigen sich mit Rücksicht auf die Neufassung des Punktes 402. Die neue unter Punkt 2 des Unterabschnittes b) aufgenommene Bestimmung sieht nunmehr ein Verzeichnis vor, das für alle Haupt- (Gleissperrlicht-) und Vorsignale das jeweilige Signalbild während der Sperrzeit enthält.

DV V 3, Punkt 395 und DV V 28, Punkt 238

Durch die geänderte Bestimmung ist, wenn sich nach den örtlichen Verhältnissen ergibt, daß die während einer Sperre ohne Zugverkehr in Grundstellung befindlichen Signale beleuchtet bleiben müssen, eine Ausnahmegenehmigung durch die Bundesbahndirektion nicht mehr erforderlich.

DV V 3, Punkt 396

In Tafel B 18 ist das Verhalten vor Eisenbahnkreuzungen für Fahrten von Schienenfahrzeugen in zeitweise gesperrten Streckenabschnitten festgelegt. Hilfs- und Umleitungszügen, die während der Sperre verkehren, ist die Beachtung der Tafel B 18 mit V-Befehl vorzuschreiben. Dieser Vorgang ist auch anzuwenden, wenn bei Sperre mit Zugverkehr Schrankenposten und Posten, die Blinklichtanlagen zu bedienen haben, während einer längeren Pause im Zugverkehr dienstplanmäßig nicht besetzt sind und in dieser Zeit Hilfs- und Umleitungszüge in Verkehr gesetzt werden müssen.

DV V 3, Punkt 400 und DV V 28, Punkt 241

Mit den neuen Bestimmungen unter b) ist hinsichtlich der Stellung der Haupt- (Gleissperrlicht-) und Vorsignale in zeitweise gesperrten Bf während der Sperre mit Zugverkehr auch die „Frei“- („Fahrt erlaubt“-)



bzw. „Hauptsignal-frei“-Stellung, allenfalls auch für beide Fahrtrichtungen zugelassen. Dies ist insbesondere für Verkehrsstellen von Bedeutung, in welchen die Anbringung der Ungültigkeitszeichen nach den Bestimmungen unter a) aus personellen oder wirtschaftlichen Gründen mit Schwierigkeiten verbunden wäre. Nach den örtlichen Gegebenheiten wird daher der Vorgang nach den Bestimmungen unter a) oder b) festzulegen sein.

#### DV V 3, Punkt 401

Mit Rücksicht auf die neuen Bestimmungen im Punkt 400, Unterabschnitt b) sind Ausnahmegenehmigungen hinsichtlich der Gültigkeit, Stellung und Beleuchtung der Haupt-, Gleisperrlicht- und Vorsignale bei zeitweiser Sperre mit Zugverkehr nicht mehr erforderlich.

#### DV V 3, Punkt 402

Die Ergänzung unter b) ergibt sich aus der Erweiterung des Punktes 400.

#### DV V 3, Punkt 405 und DV V 28, Punkt 242 a

Die gegenüber den bisher geltenden Bestimmungen abgeänderte Fassung des 1. Absatzes des Punktes 405 der DV V 3 bzw. die neuen Bestimmungen des Punktes 242 a der DV V 28 ermöglichen es, während einer zeitweisen Sperre mit Zugverkehr für eine entsprechend lange Zeitspanne, in der keine

Züge — ausgenommen Hilfs- und Umleitungszüge — verkehren dürfen, dienstplanmäßig eine Pause vorzusehen.

#### DV V 3, Punkt 406

Diese Berichtigung trägt den geänderten Bestimmungen der Punkte 387, b), 2 sowie 400 und 401 Rechnung.

#### DV V 3, Punkt 475

Durch die Änderung der Bestimmungen wird dem Tfz-Führer bei Verspätungen die Kürzung der Fahrzeiten bis zur Anwendung der Fahrplanhöchstgeschwindigkeit gestattet. Die kürzesten Fahrzeiten dienen nach den Bestimmungen des Dienstbehelfes 639, Ausgabe 1969, zur Regelung der Zugfolge gemäß DV V 3, Punkt 212 sowie zur Bekanntgabe der Verspätungen gemäß DV V 3, Punkt 399. Dieser Änderung entsprechend wurde auch die Einlage Ord. Nr. 17 der ZSV berichtigt.

#### DV V 3, Punkt 580 und DV V 28, Punkt 510

Die Genehmigung zur Durchführung von Streckenverladungen auf Strecken mit Neigungen bis 15 ‰ wird nunmehr auch für Hauptbahnen von der Bundesbahndirektion erteilt.

#### DV V 3, Punkt 599 und DV V 28, Punkt 323

Die Berichtigung trägt der Herausgabe der ZSV Einlage Ord. Nr. 27 Rechnung.

## 29. Etwas für jeden

### Zusammenstoß eines entrollten Vershubteiles mit Wagengruppe

Am 1. April um 2.51 Uhr kam es beim Vershub im Bf T. zum „Durchgehen“ eines aus Tfz und 12 Wagen bestehenden Vershubteiles, der in dem an den Bf anschließenden Gefälle von 20 ‰ eine Geschwindigkeit von etwa 70 km/h erreichte und im Nachbarbf A. mit einer Wagengruppe zusammenstieß. Dabei entstand Sachschaden in Höhe von zirka 5 Millionen Schilling!

Über die Ursache und Schuldfrage dieses Unfalles soll im Verkehrs-Unterrichtsblatt erst nach Abschluß des zu gewärtigenden Gerichts- und Dienststrafverfahrens gesprochen werden. Wir erwähnen das Ereignis bereits jetzt deshalb, um zu zeigen, daß es trotz des „Durchgehens“ des Vershubteiles möglich gewesen wäre, den folgenreicheren Zusammenstoß zu verhindern:

Der Fdl im Bf T. ließ — wie der Sprachspeicher bewies — 3 Minuten ungenutzt verstreichen, ehe er seinem Kollegen im Nachbarbf vom Ereignis Mitteilung machte; zu diesem Zeitpunkt erfolgte bereits der Zusammenstoß. Dem Bediensteten muß deshalb ein Verstoß gegen Punkt 591 der DV V 3 vorgeworfen werden, wonach er verpflichtet gewesen wäre, das Entrollen des Ver-

shubteiles unverzüglich dem Nachbarbf mitzuteilen.

Aber auch der Stellwerkswärter im Bf A. handelte unrichtig. Als er die Gefahr erkannte, stellte er zwar noch 2 Weichen, um eine Fahrstraße nach einem freien Gleis herzustellen; die entscheidende 3. Weiche beließ er jedoch in ihrer Stellung (nach dem besetzten Gleis), da der entrollte Vershubteil seiner Ansicht nach schon zu nahe der Weiche fuhr. An die im o. a. Punkt der DV V 3 für einen solchen Fall vorgeschriebene Halbstellung der Weiche dachte der Stellwerkswärter leider nicht.

### Der Straßenverkehr war ihm gleichgültig!

Am 26. März um 11.57 Uhr kam im Bf D. ein auf Gleis 1 eingefahrener Bezirksgüterzug so zum Stillstand, daß sich das Tfz etwa 30 m vor dem planmäßigen Haltepunkt (AS) und der letzte Wagen auf einer abgeschrankten EK befand. Das vom Wärter des Stellwerkes 2 (neben der EK) unmittelbar vor und auch nach dem Anhalten des Zuges gegebene Signal „Wegfahren“ wurde nicht aufgenommen.

Der am Platz befindliche Fdl, der von seinem Standort die Besetzung der EK erkennen hätte müssen, gab keinen Auftrag zum Vorziehen des



Zuges, wiewohl wegen der durchzuführenden Verschubarbeiten (Abstellen von 10 Wagen, Beigabe von 15 Wagen) eine länger andauernde Besetzung der EK vorauszusehen war. Doch damit nicht genug: Als der Stellwerkswärter den Fdl fernmündlich — noch vor Vershubbeginn — verständigte, daß die EK besetzt sei und 4 PKW vor dem Schranken warteten, unterließ es der Fdl dennoch, den entsprechenden Auftrag zur Freimachung der EK zu erteilen. Dadurch konnte der Schranken erst nach Abfahrt des Zuges geöffnet werden. Die Wartezeit für die Kfz-Insassen hatte somit 40 Minuten betragen! Welche Meinung sie sich über die Österreichischen Bundesbahnen gebildet haben, dürfte nicht schwer zu erraten sein.

Der schuldtragende Fdl erklärte bei einer Befragung durch den Erhebungsbeamten der Dion, es sei **Ansichtssache**, ob er die Verschubarbeiten durchführen oder die EK freimachen solle! Die über ihn verhängte Ordnungsstrafe dürfte den Bediensteten wohl dazu bewegen, seine Ansicht nunmehr nach den Vorschriftenbestimmungen zu richten, worin kurz und klar gesagt wird, daß EK nicht länger als nötig gesperrt bleiben dürfen [DV V 3, Punkt 181 t].

### Indusi-Auswertung

Zug G 27 wurde am 4. April 1969 laut Indusi-Auswertung außerplanmäßig vor den Ein-

fahrsignalen der Bf Wels, Lambach und Attnang-Puchheim angehalten. Der Zugführer hatte dieses Anhalten im Fahrtbericht nicht eingetragen.

### „Lz“, nicht mehr „Lokz“

Der 4. Berichtigung der DV V 3 und dem mit 1. Juni 1969 in Kraft getretenen DB 639 zufolge sind als Abkürzung für das Wort „Lokomotivzug“ die Buchstaben „Lz“ vorgesehen.

Die Anwendung der Abkürzung „Lokz“ ist ab diesem Zeitpunkt unzulässig.

### Kundendienst

„.... Wir wollen uns nochmals bei Ihnen und Ihrem Herrn Kollegen ganz herzlich für Ihre Hilfsbereitschaft bedanken. Sie hat wieder einmal bewiesen, daß es noch gute Menschen gibt....“

W. P. und H. F., Horn“

Die Reisende aus Horn hatte am 7. April ihre Geldbörse verloren und wandte sich an die Fdl des Bf St. Pölten um Hilfe. Fdl Ob.-Rev. Johann Zanicer und Fdl Ob.-Rev. Karl Lampl streckten der Reisenden und ihrer Begleiterin S 150,— vor, damit sie den Fahrpreis entrichten konnten.

### 30. Besonderheiten im Militärverkehr

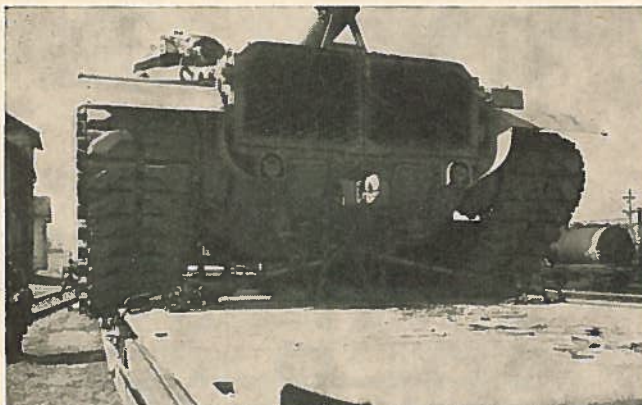
In der ab 1. Februar 1969 gültigen Dienst-anweisung über Beförderungen für das Österreichische Bundesheer sind im Abschnitt über allgemeine Bestimmungen die einzelnen Beförderungsarten aufgezählt.

Bei Beförderung von Truppentransporten, wobei nach gewöhnlichen Truppentransporten, Truppentransporten in Sonderwagen und **Truppentransporten in Sonderzügen** zu unterscheiden ist, wird auch die Mitführung

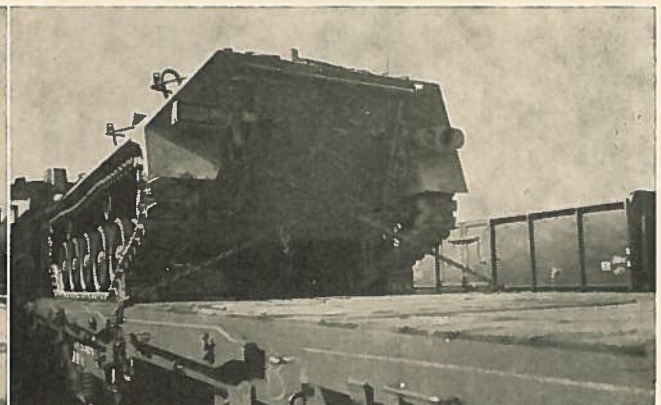
der Ausrüstung, Geräte, Waffen, Munition sowie von Fahrzeugen für verschiedene Zwecke vorgesehen.

Besonders bei Beförderung von Kettenfahrzeugen, deren Gewichte von 11,5 t (Schützenpanzer) bis 48,5 t (Berge-Panzer) variieren können, ist dem Eisenbahntransport in allen Situationen eine eigene Bedeutung beizumessen.

Diese Kettenfahrzeuge sind, soweit ihr Ladegewicht 18 t überschreitet, tunlichst auf die vom Bundesheer bei den Österreichischen Bundesbahnen eingestellten 4-achsigen Flachwagen in



Panzer M 60 auf Ss-Wagen „in Mulde“ verladen, Verspannung mit Verladeketten.



Schützenpanzer auf Rs-Wagen verladen, Verspannung mit Verladeketten und Sicherung in Längsrichtung durch Keile.



**Sonderbauart**, mit der Bezeichnung Ss 20 81 430 0 zu verladen.

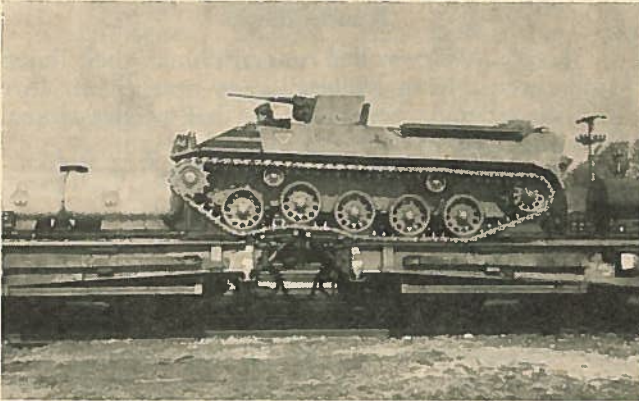
Bei dieser Wagentype besteht, eigens für die Panzerverladung konstruiert, die Möglichkeit, durch Umlegen von vier beweglichen Wagenfußbodenteilen eine längsseitige Mulde von 4,50 m in Wagenmitte zu bilden.

Folgende Bestimmungen bzw. Ausnahmeregelungen sind für derartige Verladungen auf vorgenannter Wagentype zu beachten:

— Bei Verladung von Kettenfahrzeugen durch

Auffahren über Stirnrampen und für die Weiterfahrt von Wagen zu Wagen einer beigestellten Wagengruppe kann bis zu einem Fahrzeuggesamtgewicht von 48,5 t die **Abstützung der Wagenenden** gegenüber dem Gleis unterbleiben.

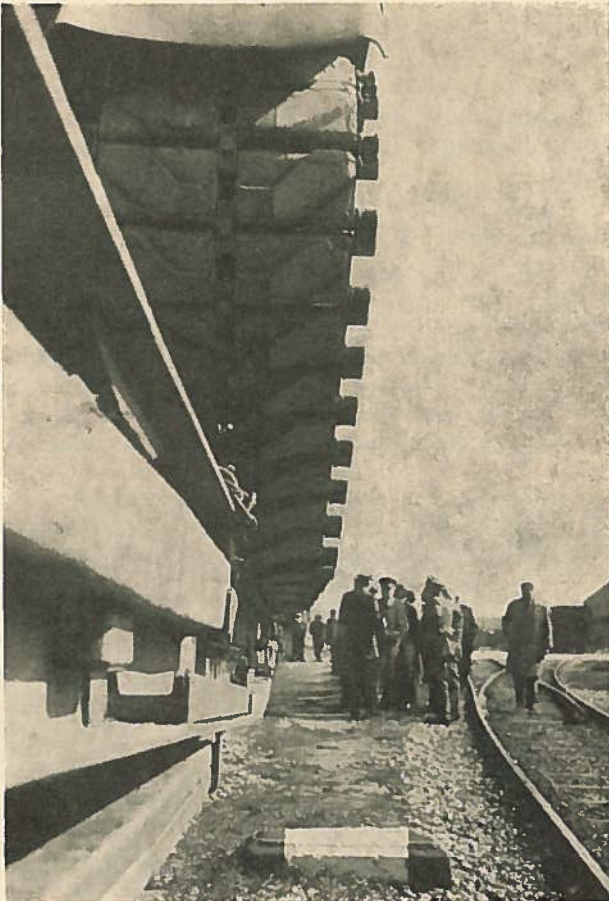
- Die Wagen sind jedoch gegen ein Weiter-schieben während der Auf-, bzw. Überfahrt hinreichend zu sichern.
- Nach Verladung der Kettenfahrzeuge, wobei die Typen M 41, M 42, M 47, M 60 und



Überfahren der Ss-Wagen bei umgelegten Stirnwänden ohne Abstützung der Wagenenden.



Wagengruppe mit Panzer M 60.



Überstand der Ketten des Panzers M 60 gegenüber Wagenboden: 250 mm (LÜ!).

M 88 Lademaßüberschreitungen aufweisen, kann die gesonderte **Verkeilung der Fahrzeugketten** auf dem Wagenboden unterbleiben, wenn diese in den Mulden aufsitzen und die Fahrzeuge selbst durch **Verladeketten**, ggf. Spannseile, betriebssicher mit dem Wagen verspannt sind.

- Jedes Fahrzeug ist entsprechend seiner Bauart außerdem durch Anziehen der Fahr- und Drehwerksbremsen zu sichern.
- Die Geschwindigkeit der Züge, in denen Wagen, die mit Kettenfahrzeugen beladen sind, eingereiht werden, darf höchstens 80 km/h betragen.
- Die Überprüfung des betriebssicheren Zustandes der „Ladung“ ist nicht nur im Verladebahnhof, sondern bei Aufenthalten von mehr als 15 Minuten auch in Unterwegsbahnhöfen zu veranlassen, wobei insbesondere auf die straffe Spannung der Ketten zu achten ist.
- Müssen aus baulichen oder betrieblichen Gründen, z. B. Vorbeifahrt mit LÜ-Sendungen an Seitenrampen, die Kettenfahrzeuge auf Ss-Wagen bei **nicht abgesenkter Mulde**, also in eigens anzuordnender „**Hochstellung**“ verladen werden oder werden nur S-, bzw. Sa-y-Wagen zur Verladung bereitgestellt, so sind die Kettenfahrzeuge auch bei Verspannung mit Verladeketten gegen Verschiebung in Längsrichtung mit zusätzlichen Keilen zu sichern.



### 31. 80 Jahre Achenseebahn

Man schrieb das Jahr 1887, als der k.u.k. Konsul Theodor Freiherr von Dreifus aus Grüneck bei Dorf Kreut in Oberbayern um die Konzession für eine meterspurige Zahnradbahn vom Bf Jenbach an der damaligen Tiroler Südbahnstrecke zum hochgelegenen Achensee erreichte.

Am 1. August 1888 wurde die Konzession für die teilweise mit Leiterzahnstangen nach dem System des Schweizer Ingenieurs Riggenbach auszurüstende Achenseebahn erteilt. Die Maximalsteigung betrug auf der 3,429 km langen Zahnradstrecke 160 ‰ und auf der 2,940 km langen Reibungsstrecke 25 ‰, der geringste Bogenhalbmesser sollte 100 m sein. Am 15. Oktober 1888 begann der Bahnbau und konnte bereits am 4. Juni 1889 als beendet angesehen werden.

Bei der Betriebseröffnung am 6. Juni 1889 war folgender Fahrpark vorhanden:

4 Lokomotiven, 4 Personenwagen für 60 Personen, 3 Personenwagen für 30 Personen, 4 offene Güterwagen, 1 Hochbordwagen und 1 gedeckter Wagen. Die Lokomotiven waren von 1 bis 4 nummeriert und trugen die Vornamen der Hauptaktionäre der Bahn.

Bis auf das Tfz Nr. 4, das am 7. Juli 1940 ihre Siederöhre zur Instandsetzung der Nr. 2 abgeben mußte und im Jahre 1956 endgültig ausgeschieden und verschrottet wurde, sind alle

Maschinen bis heute erhalten geblieben. Sie dürften damit neben einigen Lokomotiven bei der GKB zu den ältesten noch in Betrieb stehenden österreichischen Dampflokomotiven zu zählen sein. Auch ein großer Teil des Wagenparks ist heute noch vorhanden: 6 Personenwagen, 5 offene und 1 gedeckter Güterwagen.

Nach 1930 stand die Achenseebahn mehrmals vor dem völligen finanziellen Zusammenbruch. Erst die schrittweise Übernahme durch die TIWAG, beginnend im Zusammenhang mit dem Bau des Jenbacher Achenseekraftwerkes, brachte die Bahn als Nebenbetrieb der landeseigenen Elektrizitätsunternehmung in eine wirtschaftlich sichere Situation. Auch ein angeschlossener Autobusbetrieb, der das ganze Achenal bedient und im Winter, wenn die Bahn eingestellt ist, den gesamten Verkehr besorgt, gibt eine weitere Existenzsicherung.

Im Sommer aber — nur für diese Zeit hat die Achenseebahn laut ihrer Konzession Betriebspflicht — fahren noch immer mindestens fünfmal am Tag die nunmehr 80 Jahre alten Dampflokomotiven mit ihren grünen, teilweise offenen Personenwagen mit gewaltiger Dampfentwicklung und weithin hörbarem Geräusch von Jenbach hinauf zu dem von steilen Bergen umrahmten Achensee, heute mehr denn je eine kleine Sensation für die zahlreichen Sommerurlauber in Tirol.





### 32. Unfallverhütung

Während Zugführer C. im Bf K. auf dem zwischen den Gleisen 1 und 2 befindlichen Verschieberbahnsteig mit der Aufschiebung der auf Gleis 2 stehenden Wagen beschäftigt war, rollte eine aus drei beladenen Kesselwagen bestehende Wagengruppe nach Gleis 2. Beim Anprall dieses etwa mit Schrittgeschwindigkeit rollenden Verschiebeteiles an die auf Gleis 2 stehenden Wagen spritzte aus dem Domdeckel eines der Kesselwagen Heizöl heraus. Um ein Verschmutzen seiner Kleider zu vermeiden, trat der Zugführer einen Schritt zurück und geriet hiedurch in den lichten Raum des Gleises 1. Dabei wurde er von einem eben vorbeifahrenden Verschieb-Tfz zu Boden geschleudert und schwer verletzt.

Der Unfall ist in erster Linie auf einen sachlichen Mangel, der nur durch die Duplizität der Ereignisse unfallauslösend werden konnte, zurückzuführen; nämlich auf die Undichtheit des Domdeckels. Wiewohl alle in Betracht kommenden Stellen zur Behebung solcher Mängel aufgefordert wurden, kann es insbesondere bei vom Ausland kommenden Wagen dennoch vorkommen, daß diese undichte Domdeckel aufweisen und Ladegut ausspritzt.

Zugbegleiter, Verschieber! Meldet solche Wahrnehmungen sofort dem technischen Wagendienst. Ihr tragt auch damit zur Unfallverhütung bei!

#### Schwerpunktprogramm der Monate April—Juni 1969:

Für Fdl, Stellwerkswärter  
und Gleisfreimelder: Fahrstraßenprüfung und -sicherung,  
für Zugbegleiter: Kundendienst beim Zug,  
für Verschiebbedienstete: Verschiebwegbeobachtung.

#### Druckfehlerberichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 5/1969 ist auf Seite 38 unter Punkt 20. in der rechten Spalte, 9. Zeile, das Wort „Zusammenstoß“ zu streichen und durch „Zusammenprall“ zu ersetzen.

Erfreulich ist die Tatsache, daß BB-Adjunkt Heinrich Gandler des Bf Kirchberg in Tirol das Verkehrs-Unterrichtsblatt genau las, den Druckfehler sofort bemerkte und uns hievon Mitteilung machte.