

## Deutsch für Fortgeschrittene oder die Sprache der Wiener Tramwayer

Bei den Wiener Tramwayern hat sich ein köstlicher Sprachschatz erhalten, der es wert ist, der geneigten Leserschaft näher gebracht zu werden. Alsdann:

„Des Luri mit de Teiern steht auf da Schupin“. Hä???

Ein wenig zum Verständnis trägt der Ersatz der lautmalerischen Schreibe durch die korrekte Orthographie bei: Hinter dem *Luri* verbirgt sich ein *Lorry*, und das heißt so viel wie Lastfahrzeug. Und die *Teiern* sind die *Tyres*, also die Reifen. Es handelt sich also um ein mit Radreifen beladenes Hilfsfahrzeug.

Aber die *Schupin*? Dazu muss man bedenken, dass in der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts viele Wiener Tramwayer aus unserem nördlichen Nachbarland stammten und das Wort Schiebebühne für einen Tschechen so gut wie unaussprechbar ist. Daher mutierten *Schiebe* zu *Schub*,-*bühne* zu *-bin* und die beiden nebeneinander stehenden weichen *b* zu einem harten *p*. Germanisten mögen die unwissenschaftliche Erklärung verzeihen.

Doch auch bei der U-Bahn haben sich alte Begriffe erhalten. So werken in der Betriebsleitende Erdberg an der Panoramatafel bzw. an den Monitoren noch immer *Stellwerker* wie in den Kraftstellwerken der seinerzeitigen Stadtbahn, und das Freistellen eines (nur mehr auf der Linie U 6 physisch vorhandenen) Signals heißt noch immer „*Ziehen*“, entstanden aus der Art der Betätigung des Stellknebel beim Kraftstellwerk Bauart 1912.

Ob die nächste Generation von Tramwayern auch noch so sprechen wird? Wohl eher nicht, und so seien hier an die liebenswerten Wiener *Gleisbemb* erinnert.

Und bei der „großen Eisenbahn“? S ist der Traktions-Standort noch immer zumeist das *Heizhaus*, und das die Fahrt dorthin erlaubende Versuchs-signal noch immer die *Scheibe*, da das auf der Spitze stehende blaue Quadrat mit dem weißen Rand bei der k.k.StB eben *Scheibensignal* hieß. Doch darüber ein andermal.

## Zertifizierung zum **EURAIL-ING**

Vom nationalen Zertifizierungsbüro der  UEEIV, welches bekanntlich beim VdEA angesiedelt ist, wurde der Kollege

### Dipl.Ing. (FH) Jörg Süssenbacher

von uns zum EURAIL-ING zertifiziert. Kollege Süssenbacher arbeitet bei der Firma DPB Rail Infra Service GmbH. Nähere Informationen zur Zertifizierung enthält die Homepage der UEEIV [www.ueeiv.eu](http://www.ueeiv.eu).

Medieninhaber und Herausgeber:  
Verband der Eisenbahn-Akademiker, 1030 Wien, Rudolf von Altplatz 3/9  
Redaktion:  
BB-ZI i.R. Dipl.Ing. Oskar Messerschmidt, 1140 Wien, Linzer Straße 412 Stg. 3  
Druck:  
Eigene Vervielfältigung  
Blattlinie:  
Angelegenheiten der Akademiker im Dienste der Eisenbahnen



Verband der Eisenbahn - Akademiker

### Termine:

Vorbehaltlich Covid-Restriktionen:

15.12.2021 Gasthaus Bauer

19.01.2022 Gasthaus Bauer

Näheres auf der Homepage

# Mitteilungsblatt

69. Jahrgang

[www.vdea.at](http://www.vdea.at)

3/2021

## Fahrplan und Fahrkarten

### ÖBB – Nightjet Verbindungen 2021/2022

Neu im Programm ist die Wiederauferstehung des guten, alten Orient-Express Wien – Paris. Von Wien Hauptbahnhof um 19:40 und Paris Gare de l'Est an um 09:42, allerdings ab Wien nur Montag, Donnerstag und Samstag. Ist zwar relativ spät, aber für Touristen eine gute Verbindung. Jetzt muss sich nur noch der Preis der fliegenden Konkurrenz anpassen und daher wählt der Chronist ein willkürliches Beispiel: Hinfahrt Do, 10.02.2022: WL Single 1 Erwachsener Euro 174,90. Rückfahrt So, 13.02.2022: WL Single Euro 129,90, macht zusammen Euro **304,80**. Na gut, es geht auch ein wenig billiger, aber im Liegewagen oder gar im Sitzwagen die Nacht zu verbringen, ist nicht jedermanns Sache. Dann die AUA: Hinflug Fr, 11.02.2022, VIE ab 7:10, Paris CDG an 9:16 Economy Classic Euro 89,21, Rückflug Mo, 14.02.2022 Paris CDG ab 7:00, VIE an 8:55 Euro 80,02, macht zusammen Euro **169,23**. Wer sich die Nacht von Sonntag auf Montag im Hotel sparen will, kann auch Sonntag Nachmittag zurückfliegen: CDG ab 15:15, VIE an 18:35 Euro 205,18, macht zusammen Euro 294,39.

Ebenso auferstehen soll der Wien-Holland-Express als NJ 40490 von Wien nach Amsterdam mit einem Flügelzug NJ 420 von Innsbruck und Vereinigung der beiden Teile in Nürnberg. Diese Züge verkehren täglich.

### Klimaticket und die Krux mit dem Lenkungseffekt

Die Steuerung von Fahrgästen in nicht ausgelasteten Zügen dürfte künftig schwieriger werden. Das alte „einfach raus“ oder „Sparschiene“ Ticket der ÖBB oder „WESTvorteilspreis“ oder „WESTaktivpreis“ oder ähnliches zur Auslastung der nicht stark frequentierten Züge fällt mit dem Klimaticket flach. Einsteigen und fahren mit allen öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein Vorteil für die Flexibilität der Anwendung und Nachteil für den Lenkungseffekt. Wie man dies demnächst steuern kann, bei offenen Systemen (Anm.: keine Reservierungspflicht) bleibt offen.

Die Mehrkosten des Systems betragen EUR 252 Mio. pro Jahr. Das Klimaticket gilt im Linienverkehr aller Schienenbahnen (ausgenommen touristische Bahnen) sowie im Stadtverkehr und Verkehrsverbänden. Erhältlich sind aber nur Jahreskarten, das längst überfällige Durchtarifieren von Einzel- oder Zeitfahrkarten bei der Benützung verschiedener Verkehrsmittel ist nach wie vor nicht möglich (siehe dazu auch die Mitteilungsblätter 4/2019 und 3/2020).

Auch bei den Preisen wurden die hochfliegenden Pläne von der Realität eingeholt. Landticket Oberösterreich Euro 695.-, Steiermark Euro 588.-, also keine Rede von den versprochenen Euro 365.- pro Bundesland.

## Kulturlos?

Schon vor einiger Zeit hatte sich die AG der Wiener Lokalbahnen (vulgo Badnerbahn) der in Leersdorf abgestellten historischen Beiwagen entledigt. Bw 256 (der letzte „große“) wurde verschertelt und steht nun im Freien. Die übrigen Beiwagen fanden Unterschlupf im Museum Groß Schwechat, wo sie zwar thematisch nicht hinpasse, aber wenigstens geschützt hinterstellt sind.



Die Fotos zeigen den Bw 303 noch in Leersdorf, dessen Aufarbeitung von Privatseite bereits begonnen worden war und der mit überschaubarem Aufwand betriebsfähig zu machen gewesen wäre.

Als nächsten Streich hat sich das Unternehmen aller drei noch vorhandenen, betriebsfähigen und in tadellosem Zustand befindlichen Triebwagen entledigt. Während die Tw 223 und 231 (beide in der Umbauversion mit ungeteilter Stirnscheibe und Vielfachsteuerung) zur Sammlung des Wiener Tramwaymuseums in die ehemaligen Semperit-Hallen in Traiskirchen kamen, wurde der wunderschön restaurierte Tw 224 als Dauerleihgabe an das ehemalige Wiener Straßenbahnmuseum in Erdberg abgegeben und steht dort im Freien.



Da die Fahrzeuge nicht mehr ordentlich erhalten und revidiert werden, was in der Vergangenheit in der Werkstätte Inzersdorf der WLB tadellos durchgeführt worden war, ist an einen weiteren Einsatz bei Sonderzügen oder Veranstaltungen nicht mehr zu denken. Und das Know-how für das historische Rollmaterial schwindet schneller als man glaubt.

Ein Unternehmen braucht nicht in nostalgische Verklärung verfallen. Aber der sorgsame Umgang mit der eigenen Geschichte ist ein Ausdruck von Kultur. Unternehmen, die diesen vermissen lassen, sind..... siehe Titel.

Ein Unternehmen braucht nicht in nostalgische Verklärung verfallen. Aber der sorgsame Umgang mit der eigenen Geschichte ist ein Ausdruck von Kultur. Unternehmen, die diesen vermissen lassen, sind..... siehe Titel.

## 21. Mai 2022: Exkursion zur Grazer Tramway

Die Grazer Tramway rüstet auf. Der zweigleisige Ausbau nach Maria Trost ist weit fortgeschritten, Neubaustrecken in die Smart-City und auf die Reininghaus-Gründe gehen im November dieses Jahres in Betrieb, die längst überfällige Parallelstrecke zur Herrengasse durch die Neutorgasse sowie der zweigleisige Ausbau nach Puntigam stehen vor der Einreichung, und die Beschaffung neuer Fahrzeuge befindet sich in der Ausschreibungsphase.

Wenn es die pandemische Lage erlaubt, statten wir am Samstag, dem 21. Mai 2022 diesem Betrieb einen Besuch ab. Das Detailprogramm befindet sich in Ausarbeitung, die Grobplanung sieht folgenden Rahmen vor:

10:35 Treffpunkt am Grazer Hauptbahnhof (nach der Ankunft des EC 151), Befahrung der



Neubaustrecken in die Smart-City und nach Reininghaus mit einem Wagen des Tramwaymuseums Graz (Tw 206, 234 oder 251), Präsentation der weiteren Ausbauprojekte für die Straßenbahn (und nicht für die Schnapsidee einer U-Bahn, die mit der Abwahl des Langzeit-Bürgermeisters wieder in der verdienten Versenkung verschwunden ist), Fahrt nach Maria Trost „Mittagessen, Besichtigung des Tramwaymuseums, Rückfahrt zum

Hauptbahnhof mit einem Planzug der Linie 1. Die genaue Zeit der Rückkehr wird in der Detailplanung festgelegt.

Wir ersuchen um baldige Voranmeldung per Email unter [office@vdea.at](mailto:office@vdea.at), um einen ungefähren Überblick über den Teilnehmerkreis zu erhalten.

## Schöne, neue Bahn

Letzten Sommer war der Stuttgarter S-Bahn-Tunnel baustellenbedingt gesperrt. Während der Dauer der Sperre verkehrte die Linie S15 im Halbstundentakt von Bietigheim über die enge Verbindungskurve Stuttgart Nord und die kurvenreiche, sonst von der S-Bahn nicht befahrene Gäubahn nach Böblingen.

Die engen Bogenhalbmesser bekamen aber den dort eingesetzten Triebzügen der Baureihe 430 gar nicht gut, denn es zeigten sich binnen kürzester Zeit erhöhter Radverschleiß und auffällige Meßwerte bei den Radprofilen, was zu hohen Schadständen und dadurch notwendigen empfindlichen Einschränkungen des S-Bahn Verkehrs führte.

Zwar ist im fraglichen Abschnitt eine ortsfeste Schmieranlage vorhanden, doch war diese bereits seit Monaten (!) nicht mehr funktionsfähig. Überdies wurde die Erhaltung an eine Privatfirma vergeben. Man stelle sich vor, was mit einem Streckenleitungsvorstand der alten Staatsbahn geschehen wäre, in dessen Bereich so etwas passiert wäre....