

# Technik & Betrieb

## Menschen entlang der Strecke

Die Züge wurden mit grundsätzlich mit zwei Mann geführt, Triebfahrzeugführer und Zugführer. Triebwagenzüge verkehrten in Streckenabschnitten ohne Gleichrichterwagen auch nur mit dem Triebfahrzeugführer allein. Bei Güterzügen wurde je nach Wagenaufkommen ein zusätzlicher Bremsler bzw. Verschieber eingeteilt. Mit Fahrdienstleitern besetzt waren stets der Befehlsbahnhof Haag am Hausruck und der Bahnhof Bachmanning, dem als Nachbarbahnhof der Westbahnstrecke die wichtigste betriebliche Funktion zukam. Ursprünglich fungierten die Fahrdienstleiter bzw. Geschäftsführer in Bachmanning und Weibern – Aistersheim auch als Gleichrichterwärter für die Unterwerke.

Erst mit der Umstellung der Gleichrichtertechnologie auf Siliziumdioden in den 1970er Jahren wurden die Unterwerke wartungsfrei und die Anwesenheitszeiten des Personals konnten deutlich reduziert werden. Für den Güterverkehr versah in Gaspoltshofen eine kommerzielle Geschäftsführerin Dienst, in Altenhof und Weibern waren stundenweise sogenannte Agenten eingesetzt.

Eine 1-Mann-Betriebswerkstätte in Haag am Hausruck erledigte die täglichen Revisionsarbeiten und Reparaturen an den Fahrzeugen. Um die Betriebssicherheit der Oberleitungsanlagen und der Bahntelefonleitung, die durchgehend von der Direktion in Gmunden über Vorchdorf und Lambach bis Haag führte, kümmerte sich ein Leitungsaufseher.

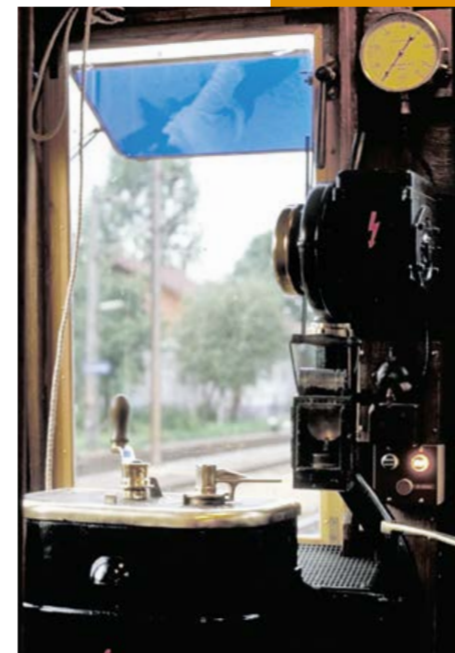


Fahrdienstleiter Martin Reichenwallner an der Personenkassa.

In der Ein-Mann-Werkstätte Haag am Hausruck kümmerte sich Johann Iglseder mit Hingabe um „seine“ Fahrzeuge. Seine Frau unterstützte ihn bei der Aussenreinigung der Triebwagen.



Franz Hangweyrer und Otfried Knoll im Zugführerstand, 1982.



Triebwagen.

Für die Unterwerke waren Spezialisten von Stern & Hafferl zuständig, für die Wartung der Gleisanlagen gab es in Gaspoltshofen eine kleine Bahnmeisterei und eine Oberbaupartie, in Altenhof hatte ein Maurer seinen Arbeitsstützpunkt. Die Strecke hatte nur wenige Brücken und sonstige Kunstbauten, jedoch führten strenge Winter mit Schneeverwehungen immer wieder zu Behinderungen des Bahnbetriebs. Dann mussten alle zusammenhelfen.

Dienststellenvorstand Friedrich Kirchsteiger – bis zum Ende mit Herz und Hirn für die Haager Lies im Einsatz.

