

Fdl



Bahnhof Vöcklamarkt
Eing. - 5. MAI 1971
Zl. Bsp.

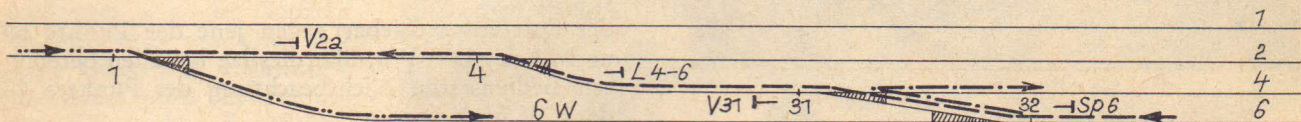
Verkehrs-Unterrichtsblatt

5. Stück	Wien, am 1. Mai 1971	Jahrgang 1971
----------	----------------------	---------------

Inhalt: 21. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
22. Etwas für jeden
23. Kundendienst
24. Unfallverhütung

21. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Zusammenstoß eines einfahrenden Zuges mit Vershubteil



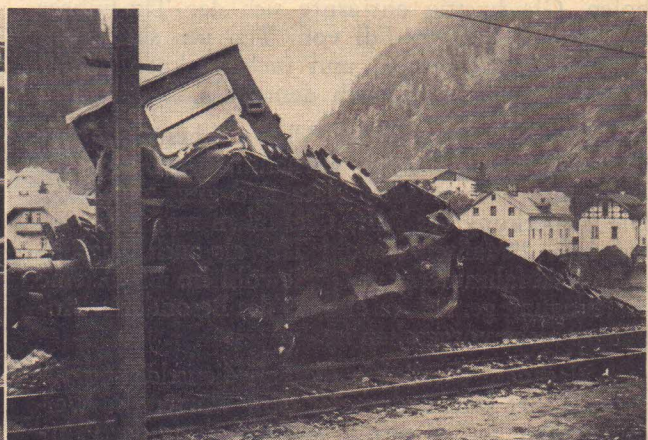
Im skizzierten Bf sind gemäß Bf-Do auch während einer Einfahrt eines Zuges auf Gleis 6 w Vershubbewegungen auf Gleis 2 bis zum Vershubsignal V 2 a (Lichtsignal) zugelassen. Der Bf besitzt ein elektrisches Mittelstellwerk (Gleisbildstellwerk) Bauart Siemens & Halske. Das Gleis 6 mündet bei der Einfahrweiche 1 in das Gleis 2.

Nach beendeter Aus- und Zuladung beim Magazin schob der um 15.22 Uhr angekommene Bezirksgüterzug unter Leitung eines hiezu beauftragten Schaffners vom Einfahrgleis 6 in Richtung des Vershubsignales V 31 (Lichtsignal) zwecks vorgesehener Überstellung nach Gleis 4 zurück; der Vershubteil sollte nach dem Zurückschieben über den Standort des V 31 anhalten und nach Be-

dienung dieses Signals auf Gleis 4 vorziehen. Der Fdl brachte das Gleissperrlichtsignal Sp 6 in die Stellung „Fahrt erlaubt“ und das Vershubsignal L 4-6 in die Stellung „Vershub erlaubt“ und hatte so dieser Vershubbewegung zugestimmt.

Nachdem der Vershubteil Gleis 6 geräumt hatte, stellte der Fdl vorerst das Vershubsignal V 31 auf „Vershub erlaubt“ und stellte anschließend das Einfahrsignal für die Einfahrt eines Zuges auf Gleis 6 w frei.

Nach Vorbeifahrt des geschobenen Vershubteiles am Vershubsignal V 31 stellte der Spitzenschieber die Abgabe des Signals „Herkommen“ ein. Der Vershubleiter — am Gepäckwagen hinter





dem schiebenden Tfz befindlich — versuchte vorerst auf der Beimann- und dann auf der Tfz-Führer-Seite den Vershubteil mit Haltsignalen anzuhalten. Er unterließ es aber — ebenso wie der nunmehr Haltsignal gebende Spitzenverschieber — die Notbremseinrichtung zu betätigen.

Während des weiteren nicht erlaubten Zurückschiebens beachtete die beteiligte Tfz- und Vershubmannschaft das in Verbotstellung befindliche Vershublichtsignal V 2 a nicht bzw. zu spät, wodurch der Vershubteil in den Gefahrenbereich des auf Gleis 6 w einfahrenden Zuges geriet und in der Folge mit diesem zusammenstieß. Dabei wurden 6 Personen schwer und 12 leicht verletzt. Es entstand Sachschaden in Höhe von S 2,138.000 !

Der durchgehende Verkehr war von 15.31 Uhr bis 21.08 Uhr unterbrochen. Reisezüge erlitten bis zu 350 Minuten Verspätung. 16 Güterzüge mußten umgeleitet werden.

Dem Unfall lag sorglose Durchführung des Vershubes infolge unzureichender Beobachtung des Vershubweges und unterlassene Befolgung des „Vershub verboten“ zeigenden Vershubsignals durch die beteiligte Vershubmannschaft zugrunde.

Der **Vershubleiter** verstieß gegen die Bestimmungen der Punkte 57, 62, 63 a) sowie 71 der DV V 3, der **Beimann** gegen jene der Punkte 71 und 88 der DV V 3 sowie des Punktes 6 der DV M 22, Teil A, der **Tfz-Führer** gegen jene des Punktes 71 der DV V 3 und ebenfalls des schon erwähnten Punktes der DV M 22, der **Spitzenverschieber** gegen jene der Punkte 64 und 71 der DV V 3; überdies lag bei allen beteiligten Bediensteten Nichtbeachtung des Punktes 10 der DV V 2 vor.

Die beteiligten Bediensteten wurden im Wege eines Gerichts- und Dienststrafverfahrens bzw. im Ordnungsstrafwege streng zu Verantwortung gezogen. Sie haben überdies Heranziehung zur teilweisen Schadenersatzleistung gemäß DO § 33 zu gewärtigen.

b) Abfahrt eines Personenwagenleerzuges ohne Abfahrauftrag

Am Ereignistag fuhr um 7.44 Uhr ein endender Personenzug im Bf G. ein und kam beim planmäßigen Haltepunkt bzw. mit dem letzten Wagen in Höhe der Fahrdienstleitung zum Stillstand. Anschließend begab sich der Zugführer in die Fahrdienstleitung, um die für die Weiterfahrt als Personenwagenleerzug notwendigen Auskünfte einzuholen. Gleichzeitig entfernte sich der Tfz-Führer mit Bewilligung des Fdl vom Tfz, um sich etwas zum Essen zu kaufen, und meldete kurz darauf seine Rückkehr persönlich dem Fdl.

Um 7.53 Uhr, als der Fdl die Fahrstraßenprüfung für seinen Bereich vornahm, begab sich die Zugmannschaft auf den Platz und ging zum Zug. Die Bemerkung des Fdl: „Glei fahrn ma, wann ma frei habn!“ faßten sowohl Tfz- als auch Zugführer als Abfahrauftrag auf, wiewohl im Bf G. eine Abfertigung gemäß Tafel B 15 des Besonderen Anhangs nicht vorgesehen ist.

Nachdem der Fdl in die Fahrdienstleitung zurückgekehrt war, ordnete er dem Wärter des Weichenpostens 1 die Prüfung und Sicherung der Fahr-

straße für die Ausfahrt des Personenwagenleerzuges auf Gleis 2 an und stellte nach Erhalt der Meldung über die Durchführung das Ausfahrtsignal auf „Frei“. Unmittelbar danach setzte der Tfz-Führer, der glaubte, den Abfahrauftrag des Fdl bereits mündlich erhalten zu haben, von diesem unbemerkt und ohne Einspruch des Zugführers den Zug in Bewegung.

Da zu diesem Zeitpunkt die im Ausfahrweg befindliche EK infolge der zu spät angeordneten Fahrstraßenprüfung (7.53 Uhr, Abfahrt 7.55 Uhr) durch den Wärter des Weichenpostens 1 noch nicht bewacht war, kam es zur Gefährdung eines die EK überquerenden Pkw durch den ausfahrenden Zug.

Das folgenlose Ereignis haben der Fdl sowie Tfz- und Zugführer des Personenwagenleerzuges verschuldet:

Der **Fdl**, weil er die Zugmannschaft durch seine unvorschriftsmäßige Äußerung zur Abfahrt ohne Abfahrauftrag verleitet und darüber hinaus die Fahrstraßenprüfung für die Ausfahrt nicht rechtzeitig angeordnet hatte.

DV V 3, Punkt 21: „ . . . Aufträge an Unterbene sind knapp, aber so klar zu erteilen, daß jedes Mißverständnis ausgeschlossen ist . . .“.

DV V 3, Punkt 266: „Vor jeder Zugfahrt ist die Fahrstraßenprüfung vom Fdl **rechtzeitig** blockmäßig, fernmündlich, mündlich oder schriftlich anzuordnen . . .“.

Der Tfz-Führer, weil er den Zug ohne Abfahrtauftrag in Bewegung gesetzt hatte (DV V 2, Punkt 74, DV V 3, Punkte 284 und 470).

Der Zgf, weil er die Abfahrt des Zuges ohne Abfahrtauftrag widerspruchslos zugelassen hat. (Verstöße wie Tfz-Führer.)

c) Zusammenpralleines Kl mit Pkw

Im Bf St. befindet sich im Bereich des Stellwerkes 1 eine abgeschränkte EK, die als **nicht eingesehen** gilt (Entfernung 182 m, leichter Rechtsbogen).

Am Ereignistag wurde vom Fdl des Bf St. ein Kl mit einem geschobenen Anhänger zur Fahrt nach Bf K. abgefertigt. Der Wärter im Stellwerk 1 hatte vom Fdl den Auftrag erhalten, den Kl nochmals anzuhalten, um eine Auskunft einzuholen. Der im Kl mitfahrende Gleismeister gab dem Stellwerkswärter die gewünschte Information, worauf der Stellwerkswärter, der den elektrischen Antrieb des Schranken der o. a. EK bereits eingeschaltet hatte, dem Gleismeister zurief: „Der Schranken geht zu, **dann** könnt ihr weiterfahren.“ Der Gleismeister verstand aber nur „Ihr könnt fahren“ und gab die Erlaubnis dem Kl-Führer und -Fahrer weiter, worauf der Kl in Bewegung gesetzt wurde. Bei Annäherung an die EK sah der Kl-Führer, daß der Schranken nicht geschlossen war, befuhr aber unter Abgabe von Signal 47, anstatt vor dieser anzuhalten, dennoch die EK. Dabei kam es zum Zusammenprall mit einem die EK überquerenden Pkw, wobei ein im Kraftwagen mitfahrendes Kleinkind Verletzungen erlitt.

Der Unfall wurde durch den Stellwerkswärter und den Kleinwagenführer verschuldet.

Der Stellwerkswärter hatte den Schranken für die Kl-Fahrt zu spät geschlossen.

DV V 3, Punkt 316: „ . . . Können EK von der Bedienungsstelle aus nicht eingesehen werden, so sind Schranken 5 Minuten vor der zu gewärtigenden Fahrt zu schließen . . .“.

Der Kl-Führer hatte die Erlaubnis zur Weiterfahrt nicht persönlich vom Wärter des Stellwerkes 1 eingeholt, den Kl nicht vor der ungesicherten EK angehalten und war überdies nach dem Zusammenprall ohne sofortige Meldung an den Unfallbereichsbf St. bis Bf K. weitergefahren.

DV V 3, Punkt 548: „Vor EK mit gestörten Schranken- und Blinklichtanlagen (siehe ZSV) hat der Kl-Führer anzuhalten, das Signal 47 „Achtung“ zu geben und, wenn es der Straßenverkehr zuläßt, die Fahrt vorsichtig fortzusetzen.“

Weiters lag hier ein Verstoß gegen die Bestimmungen des Punktes 37 der DV V 26 vor, worin es u. a. heißt: „ . . . Weiters ist in jedem Fall raschestens der Fdl oder Bf-Vorstand (Stellvertreter) des Unfallbereichsbf zu verständigen oder die Verständigung verläßlich zu veranlassen . . .“.

d) Zusammenstoß einer Sperrfahrt mit liegengebliebenem Personenzug

Am 2. März um 9.22 Uhr kam der Schaffner eines um 9.00 Uhr wegen Untauglichkeit des Tfz auf der Strecke liegengebliebenen Personenzuges zum Fdl des Bf P., meldete das Ereignis und gab als Standort des Zuges den Fahrleitungsmast 62/21 an (die Abteilungszeichen waren infolge der Schneehöhe von zirka 1,00 m nicht sichtbar).

Der Fdl fertigte hierauf das Tfz eines um 9.47 Uhr angekommenen Eilzuges als Sperrfahrt 1 (Hilfs-Tfz) ab, wobei in den Befehlen statt der Kilometerangabe der Fahrleitungsmast 62/21 als Standort des Zuges angeführt war.

Der Tfz-Führer des Hilfs-Tfz sah bei einer Fahrgeschwindigkeit von zirka 15 km/h und heftigem Schneetreiben erst auf eine Entfernung von zirka 20 m, daß der liegengebliebene Zug nicht beim Fahrleitungsmast 62/21, sondern bereits zirka 400 m davor beim Fahrleitungsmast 62/12 stand.

Natürlich konnte er trotz sofortiger Schnellbremsung den Zusammenstoß mit dem Personenzug nicht mehr verhindern, wobei das Hilfs-Tfz beschädigt wurde und der letzte Wagen des Personenzuges mit einer Achse entgleiste.

Der Unfall wäre trotz der unrichtigen Angabe des Standortes des liegengebliebenen Zuges nicht eingetreten, wenn der **Zugführer** dieses Zuges die vorgeschriebene Deckung vorgenommen hätte; doch darauf — das Naheliegendste — hatte der Bedienstete vergessen!

DV V 3, Punkt 490: „ . . . Wenn für Züge Hilfe oder für zurückgelassene Zugteile Abholung verlangt wurde, so ist der Zug (Zugteil) in der Richtung gegen den Bf, der Hilfe leistet, auf 50 m zu decken . . .“.

22. Etwas für jeden

Maßnahmen zur Erleichterung des Reisens mit der Eisenbahn

Seit Jahren wird von der UIC an den Maßnahmen zur Erleichterung des Reisens mit der Eisenbahn gearbeitet. Am 1. Jänner 1968 wurde bereits die 5. Ausgabe des UIC-Blattes 413 VE herausgebracht, das sich mit diesen Maßnahmen beschäftigt. Gerade der starke Wettbewerb veranlaßt die Eisenbahnen, einen möglichst hohen Stand des „Dienstes am Reisenden“ anzustreben. Hiezu ist auch notwendig, das Personal laufend zu schulen und auf die Bedeutung dieses Dienstes hinzuweisen.

In diesem UIC-Merkblatt wird u. a. auch den Eisenbahnen empfohlen, den Reisenden die Orientierung in den Bahnhöfen — eventuell auch außer-

halb dieser — dadurch zu erleichtern, daß sie die für den Reisenden gültigen Dienste und Dienststellen sowie bestimmte Einrichtungen und Hinweise an und in Reisezugwagen durch symbolische Zeichen (Piktogramme) kennzeichnen. Das Übereinkommen über die gegenseitige Benützung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC) hat schon einige der vorgesehenen Piktogramme bei den Reisezugwagen für verbindlich erklärt bzw. die Anbringung weiterer empfohlen. Andere bereits seit langem angebrachte Piktogramme (z. B.: WC) sind schon Allgemeingut geworden. Da Piktogramme immer mehr — speziell in neu errichteten Verkehrsstellen z. B. in der künftigen Haltestelle „Rennweg“ der Wiener Schnellbahn — Verwendung finden, werden die bei den ÖBB bis jetzt vorgesehenen Symbole (Piktogramme) erstmals im Kursbuch, Teil I, Sommerabschnitt 1971, allgemein veröffentlicht.

Um die Bedeutung der Symbole allgemein zu erläutern, bringen wir nebenstehend eine Aufstellung der zur Zeit zum Teil in Verwendung befindlichen bzw. vorgesehenen Piktogramme mit Text:

 INFORMATION Auskunftsbüro	 RESERVATION Platzkartenschalter	 Fundbüro	 Geldwechsel	 Gepäckaufbewahrung
 Gepäck im Schließfach	 Gepäckabfertigung	 Gepäckträger-Rufanlage und Gepäckträgeraufenthaltsraum	 Auto im Reisezug	 Postamt
 Öffentlicher Fernsprecher	 Telegrammannahme	 Bahnhofsrestaurant	 Bahnhofsbuffet	 Trinkwasser
 Toiletten (allgemein)	 Toiletten (Damen)	 Toiletten (Herren)	 RESERVATION Bettkartenschalter	 RESERVATION Liegekartenschalter
 RESERVATION Bett- und Liegekartenschalter	 Wartesaal	 Bad	 Dusche	 Friseur
 Krankenbetreuung	 Taxi-Haltestellen	 Bus-Haltestelle	 Gesperrter Durchgang	 Fahrkartenverkaufsstellen
 Ausgang	 Eingang	 Unterführung unter Bahnsteigen oder Straßen	 Überführung über Gleise oder Straßen	 Zollabfertigungsstellen und Zollbüros in den Bahnhöfen
 Reisegepäckausgabe bzw. Abholung	 Kofferkuli	 Nichtraucher	 Waschraum	 Kein Trinkwasser
 Lüftungsschalter	 Nichts hinauswerfen	 Nicht öffnen bevor der Zughalt	 Behälter für Abfälle	 Lichtschalter

Den Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst und den Zugbegleiter-Heimatbahnhöfen geben Sonderdrucke dieser Piktogrammzusammenstellung durch die BB-Ditionen ohne Anforderung zu.

Bewachung unnötig?

Am 9. März um 9.25 Uhr wurde im Bf E. beim Verschub eines Bezirksgüterzuges in einer Anschlußbahn auf einer unabgeschränkten EK eine Bahnfremde von einem geschobenen Verschubteil (Tfz + 3 Wagen) niedergestoßen und schwer verletzt (Abtrennung der Zehen des rechten Fußes).

Der als Verschubleiter eingeteilte Schaffner befand sich als Spitzenverschieber am **rechten** vorderen Verschiebertrittbrett des vordersten Wagens; er gab zu, auf die vorgeschriebene Bewachung der EK verzichtet zu haben.

Auf Grund der örtlichen Verhältnisse (Linksbogen R = 200 m), in einer Steigung von 23‰, konnte er die von **links** sich nähernde Frau nicht rechtzeitig wahrnehmen, weshalb das Anhalten des Verschubteiles unterblieb. Wäre die EK bewacht gewesen, wäre der Unfall vermieden worden!

Haben wir das nötig?

(Auszug aus einer Wiener Wochenzeitung vom 17. März 1971)

„Donnerwetter!“

Journalisten fahren selten mit der Bahn. Anders ist nicht erklärbar, warum nicht jeden Tag eine geharnischte Glosse gegen die oft haarsträubenden Zustände in einzelnen — internationalen! — Zügen erscheint: Überfüllte Waggons (obwohl die ÖBB von der Überfrequenz bestimmter Garnituren längst Kenntnis genommen haben müßten), eiskalte Wagen, nicht etwa nur als Ausnahmefall (arglose Frage des geschäftig hin und her eilenden Schaffners: „Ist Ihnen wirklich kalt?“), Verspätungsansagen häufig nur einmal (wer's nicht gehört hat, soll's schmecken), weiterhin kaum je eine Begründung für Verspätungen, und „selbstverständlich“ wie immer die skandalösen Zustände in den Waschräumen und Toiletten: Alles das spricht dem Bemühen um neue Bahnkunden, wie man ihn in allen Ländern begegnet, in Österreich hohn.

Dennoch hat man es eben jetzt wieder auch hierzulande plakatiert: „Nebelwetter, Tauwetter, Regenwetter — Bahnwetter!“ Zu so viel kühner Selbstgefälligkeit kann man nur „Donnerwetter!“ sagen.“

Aussetzung von ÖBB-Kurswagen wegen Schadens an den elektrischen Zugheizkupplungen

(DA. 33622-1-1971 vom 22. März 1971)

In letzter Zeit werden sehr häufig Kurswagen wegen Schäden an den elektrischen Zugheizkupplungen (Kurzschlüsse in den E-Heizleitungen, -steckern und -kupplungsdosen, Brüche von E-Heizsteckern sowie abgerissene Heizsteckerleitungen) ausgesetzt.

Als Ursache dieser Schäden muß größtenteils unsachgemäße und oberflächliche Bedienung der elektrischen Heizkupplungen beim Verbinden und Trennen der Wagen angesehen werden (nicht ordnungsgemäß hergestellter Verschluß der nicht benützten Heizkupplungsdosen, Fallenlassen der Heizstecker in den Schnee bzw. auf die Schienen, nicht durchgeführte Trennung der Heizkupplungen vor Verschubfahrten und dgl.).

Solche vermeidbare Schäden verursachen nicht nur unnötige Reparaturkosten, sondern bei internat. Kurswagenläufen auch ein Ansteigen der Achskilometerschulden, da zufolge des äußerst knappen Standes an RIC-Wagen nicht immer Ersatzstellung durch eigene Fahrzeuge erfolgen kann und fremde Verwaltungen um Deckung von Planläufen ersucht werden müssen.

Zur Vermeidung der genannten Unzukömmlichkeiten wolle sofortige Unterrichtung der in Betracht kommenden Bediensteten über die einschlägigen Vorschriften vorgenommen werden.

Aufstellungsorte von Bremsschlitten

Gemäß DV B 25 — Dienstvorschrift für Bahnwärter — obliegt den Bahnwärtern u. a. auch die Verwendung von besonderen Bremsmitteln. In der Beilage 2 dieser DV befindet sich eine Anleitung für den Gebrauch des Bremsschlittens „Bauart Schön“. In dieser Beilage wird auch festgelegt, daß die Dion den Aufstellungsort des Schön'schen Bremsschlittens bestimmt. Nunmehr wurde mit Dienstabweisung Z. 61095-28/71 vom 12. März 1971 bekanntgegeben, daß Bremsschlitten nur mehr in den Bahnhöfen Waldegg, Pernitz-Muggendorf, Loich, Winterbach, Annaberg und auf der Erzbergbahn Verwendung finden.

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 3. Stück aus 1971 haben wir unter Punkt 12. „Etwas für jeden“ u. a. über die Behandlung von Diebstählen geschrieben. Auf Grund verschiedener Anfragen geben wir ergänzend hiezu bekannt, daß derartige Vorkommnisse unabhängig von der im Artikel veröffentlichten DA. 5746/2-70 vom 28. Dezember 1970 selbstverständlich auch wie bisher nach den Bestimmungen der DV V 26 zu melden und zu behandeln sind.

Interessantes von der ZÜ-Schnellbahn der BBDion Wien



Um den damit befaßten Bediensteten einen Überblick über die Leistungen der Beamten in der ZÜ-Schnellbahn zu geben, seien nachstehend einige der vielfachen Aufgaben dieser Bediensteten angeführt:

1. Bereichsabgrenzung:

Schnellbahn und Anschlußstrecken:

- a) Meidling—Floridsdorf
- b) Meidling—Liesing
- c) Floridsdorf—Gänserndorf
- d) Floridsdorf—Stockerau

2. Sonstige Überwachungsstrecken:

- a) Liesing—Wiener Neustadt
- b) Wiener Raum

3. Aufgaben (auszugsweise):

- a) Laufende Überwachung des Schnellbahnverkehrs auf den SB-Strecken gemäß DV V 23
- b) Abgabe der Lagemeldung nach je 4 Stunden an die ZVU
- c) Überwachung des Güterzugverkehrs auf den SB-Strecken
- d) Führung des Belegblattes und des Beiblattes hiezu

e) Führung des ET-Einsatzplanes

f) Überwachung der angeordneten Verkehrsvorsorgen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen und sonstigen Spitzenverkehrszeiten, ggf. Änderung des vorgesehenen Programmes, angepaßt an die tatsächlichen Gegebenheiten im Einvernehmen mit dem zuständigen BK

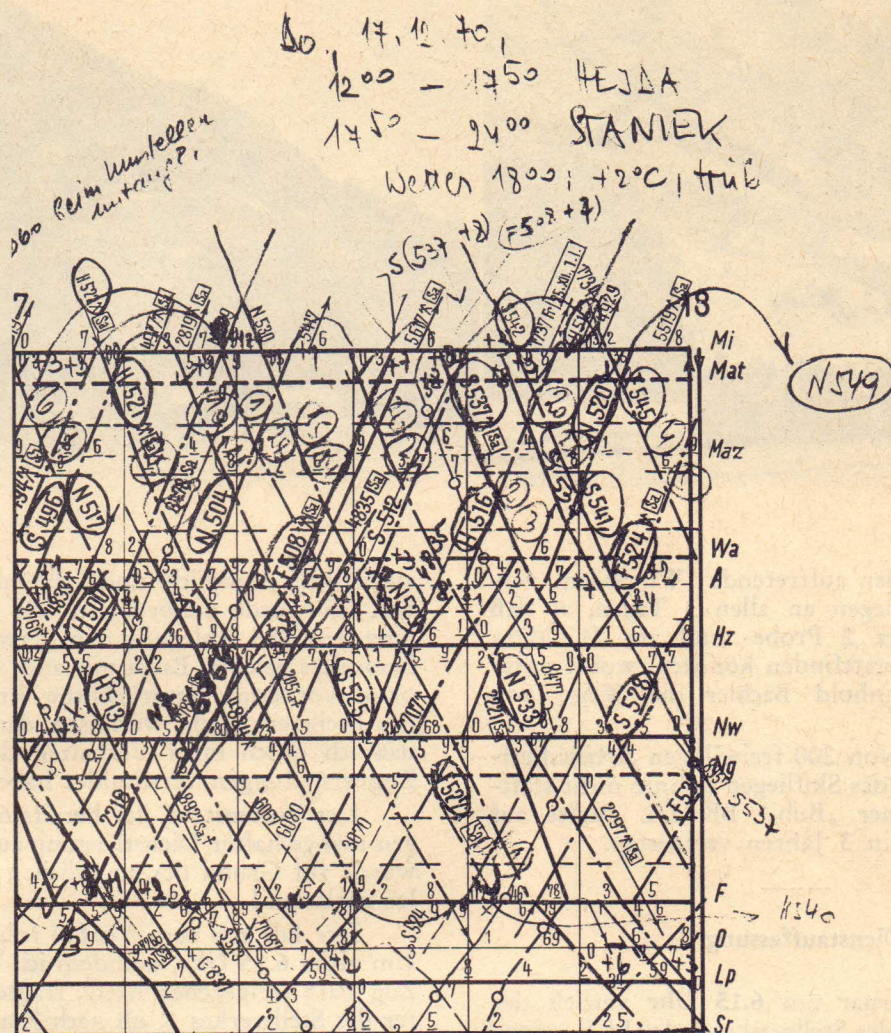
g) Überwachung von Güter- und dringenden Lokzügen auf den Strecken des Wiener Raumes an Hand eines besonderen Laufüberwachungsblattes

h) Überwachung von Schnell-, Eil-, Güterschnell- sowie Gütereilzügen der Strecken:
Wien Südbf—Mürzzuschlag
Wien Südbf—Eisenstadt
Wien Südbf—Friedberg
Břeclav—Wien Matzleinsdorf

i) Überwachung von sonstigen Reise- bzw. Güterzügen über besonderen Auftrag

j) Laufüberwachung für alle SB-Züge an den von der GD bekanntgegebenen Tagen.

Insgesamt sind bei Regelbetrieb von Montag bis Donnerstag je 236 SB-Züge, an Freitagen 246, an Samstagen und Sonntagen 200 SB-Züge sowie



auf sonstigen Strecken 45 Schnell- und Eil- sowie 14 Güterschnell- und Gütereilzüge überwacht. Zusätzlich werden im Wiener Raum außerdem noch wichtige Güter- und Lokzüge überwacht.

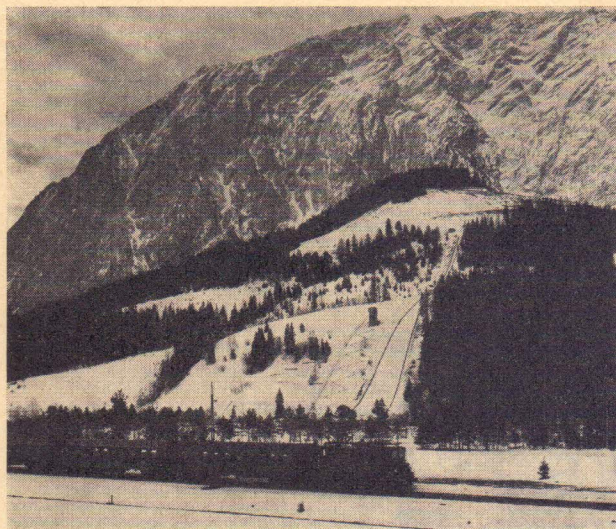
Der ZÜ-SB obliegt die Leitung im SB-Verkehr. Sie sorgt auch für die Aufrechterhaltung

der Zugintervalle bei Verkehrsstörungen aller Art sowie für notwendig werdende Verstärkungen (Doppelführungen, Einschubzüge) an Sonn- und Feiertagen betreffend den Ausflug- und Bäderverkehr oder besondere Veranstaltungen (Stadion). Außerdem wird Vorsorge für Ersatzverkehr bei Störungen im Straßenbahnbetrieb getroffen.

Mit den ÖBB zum Skifliegen

Wer von Bad Ischl über Mitterndorf-Zauchen durch das Steirische Salzkammergut fährt, bemerkt südlich gegen den 1120 m hohen Kulmerberg blickend, die Skiflugschanze Kulm. In der Zeit vom Freitag, 19., bis Sonntag, 21. März 1971, sollte heuer dort das 7. Skifliegen stattfinden, für das sich 14 Nationen gemeldet hatten. Nur einige Namen der zum Start gemeldeten Skiflieger: Doppelweltmeister NAPALKOW und Olympiasieger BELUSOV aus der UdSSR, Weltrekordhalter im

Skifliegen (165 m) Manfred SCHMID aus der DDR und unser Staatsmeister Reinhold BACHLER. Obwohl der dzt. Schanzenausbau Weiten von 165 m noch nicht zuläßt, war doch der Zustrom der Besucher beim Skifliegen auf der Kulmer Schanze sehr groß. Damit diese Besucher bis in die Nähe der Schanze gebracht werden können, wurde in km 11,350 zwischen den Bf Mitterndorf-Zauchen und Tauplitz eine behelfsmäßige Haltestelle eingerichtet, in der während der heurigen Skiflugwoche täglich 8 personenbefördernde Züge Aufenthalt nahmen.



Immer wieder auftretende Windböen verteilten das Skifliegen an allen 3 Tagen, so daß nur am 19. März 2 Probe- und am 21. März 4 Einzelversuche stattfinden konnten, wobei unser Staatsmeister Reinhold Bachler die Weite von 115 m erreichte.

Der Einsatz von 200 freiwilligen Arbeitskräften war umsonst, das Skifliegen konnte nicht stattfinden und Trainer „Bubi“ BRADL mußte auf ein Wiedersehen in 3 Jahren vertrösten.

Dienstaufassung !

Am 27. Februar um 6.15 Uhr verließ der Stellwerkswärter des Stellwerkes 1 des Bf F. seinen Dienstposten vor Eintreffen seines Ablösers. Das Stellwerk blieb bis 7.40 Uhr — dem Eintreffen des Ablösers — unbesetzt. Die Folge war, daß 9 Züge ohne Signalbedienung fahren mußten, was Verspätungen bis zu 17 Minuten nach sich zog !

Da die Stellwerksbediensteten des Stellwerkes 1 auswärts wohnen, ist die Ablösezeit in der Früh mit 6.15 Uhr festgesetzt.

Der Stellwerkswärter gab bei seiner Einvernahme u. a. an: „ . . . Bevor ich in den eingefahrenen Zug 1018 einstieg, glaubte ich meinen Ablöser aussteigen gesehen zu haben, da sich an der Zugspitze eine Wagentür öffnete . . . Es ist mir bekannt, daß die Dienstübergabe im Stellwerk 1

schriftlich, mündlich und persönlich zu erfolgen hat. Ich wurde diesbezüglich bei meiner Einschulung bzw. bei Ablegung der Verwendungsprüfung besonders belehrt. Es ist mir auch bekannt, daß ich ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis des Fdl das Stellwerk nicht verlassen darf. Ich sehe ein, daß ich durch mein Verhalten die aufgetretenen Zugverspätungen verschuldet habe . . .“.

Der Bedienstete, der bereits 6 Vorstrafen wegen mangelhafter Dienstleistung aufzuweisen hatte, wurde auf Grund des neuerlichen Anstandes fristlos entlassen !

Der Fdl gab zum Vorfall folgendes an: „ . . . Um zirka 6.15 Uhr, nachdem ich die Ausfahrt für Zug 1018 freigegeben hatte, fragte mich der Wärter des Stellwerkes 1, ob nach Zug 1018 eine weitere Zugfahrt zu erwarten sei, worauf ich ihm die mir bekannten Zugverspätungen angab. Auf seine weitere Frage, ob er zu Zug 1018 in den Bf gehen könne, antwortete ich ihm, daß das nicht meine Angelegenheit sei und er selbst wissen müsse, was er zu tun habe . . .“.

Abgesehen vom vorschriftswidrigen Verhalten des Stellwerkswärters, lag auch hier ein Verstoß des Fdl vor, der als Vorgesetzter des Stellwerkswärters eine klare Entscheidung hätte treffen müssen. Der Bedienstete wurde deshalb auch eingehend belehrt, in Hinkunft der Vorschrift entsprechend zu handeln.

Sage dem Reisenden

zu seiner Beruhigung,

weshalb es im Zuge mehr kostet !
als beim Schalter

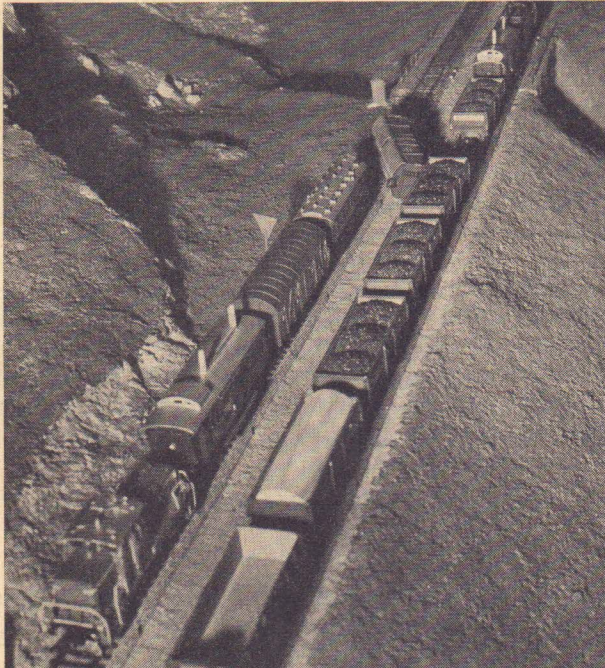
Unfall am Modell

Am 23. März 1971 fand auf der Verkehrs-Modellanlage der Zentralschule Wien (Bf Wien Südbf) eine Übung statt, der folgende Informationseinheiten zu Grunde lagen: Zugentgleisung —

V 3: Punkte 199, 422, 424, 438, 493, 500, 559, 568, 572, 590, 594

V 26: Punkte 10, 11, 14—23, 25—31, 35, 37—40, 42—48, 53—55 und 59.

Während der fast 3-stündigen praktischen Übung wurde den Fdl-Nachwuchskräften ein ge-



„Unfallsituation“



„Einsatzbesprechung“

Erste Maßnahmen der Zub — Unfallbereichsbf — Einsatzplan — Vermittlungsbf — Alarmplan — Folgen für den übrigen Zugverkehr — Umleitung von Reisezügen — Fahrt des Hilfszuges — Zusammenarbeit zwischen Leiter der Behebungsarbeiten und techn. Einsatzleiter — Richtlinien.

Es wurde angenommen, daß zwischen dem Bl W 1 und Bf F-Wiesen ein Wagen eines Güterzuges infolge Achsstummelbruches entgleist und umgestürzt war, wodurch beide Streckengleise verlegt wurden.

Das Stoffgebiet beinhaltete folgende Vorschriftenbestimmungen:

nauer Einblick über das Vorgehen im Ernstfall geboten, insbesondere bezüglich „Erste Maßnahmen durch den Fdl (Fahrleitung abschalten, alle Züge anhalten, Sperrung betroffener Gleise, Dekkung unbefahrbarer Stellen)“, „Helfen“, „Melden“, „Hilfszugeinsatz“, „Unfallmappe“, „Anwendung der Richtlinien“ usw.

Da bei außergewöhnlichen Ereignissen im Verkehr bzw. bei Unfällen immer wieder verschiedene Fehler begangen werden, wäre es zweckmäßig, wenn die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst im Rahmen des Dienstunterrichtes auf ähnliche Weise auch die genannten Bestimmungen der DV V 26 eingehend besprechen würden.

23. Kundendienst

Man schrieb uns:

„Erlauben Sie mir, Ihnen einen Vorfall zu schildern, der einen Ihrer Mitarbeiter betrifft:

Ich habe am 8. Dezember 1970 um 10.30 Uhr am Grazer Hbf am Reisegepäckschalter folgende Gepäckstücke aufgegeben:

- 1 Stück Barock-Uhrenkasten,
- 1 Stück Tellerkorb, antik,
- 1 Stück Reisekoffer.

Der Beamte, welcher das Gepäck übernahm, versicherte mir, daß die Stücke mit dem Zug 964, den ich benutzte und der um 18.40 Uhr ab Graz geht und in Guntramsdorf um 23.18 Uhr ankommt, mitgegeben werden; d. h. ich hätte ordnungsgemäß bei der Ankunft in Guntramsdorf mein Reisegepäck erhalten müssen! Am selben Abend wurde ich von meinem Sohn erwartet, der das schwere Reisegepäck mit seinem Auto in meine Villa hätte transportieren sollen. Ich selbst bin für eine solche Arbeit nach einem Vorder- und Hinterwandinfarkt körperlich nicht geeignet.

Nun mußte ich zu meinem Schrecken feststellen, daß das Gepäck nicht mitgegeben worden war. Ich hatte auf den Uhrenkasten eine Gepäckversicherung von S 10.000 abgeschlossen und war natürlich nervös, da ich Angst hatte, daß der Kasten eventuell verlorengegangen sei.

Und nun kommt der wesentlichste Teil meines Berichtes! Der am 9. Dezember 1970 diensthabende Bahnbeamte, Herr Pichler, stellte mir vollkommen unaufgefordert am 9. Dezember am Abend das Reisegepäck in mein Haus, und zwar in seiner Freizeit! Das Gepäck war am 8. Dezember nachmittags von Graz nach Wiener Neustadt gesandt worden, von dort nach Wien und am 9. Dezember von Wien nach Gruntramsdorf Süd zurück.

Ich habe mich über die Art, in der Herr Pichler die Angelegenheit erledigte, außerordentlich gefreut und teile Ihnen den Vorfall mit, damit auch Sie wissen, daß es unter Ihren Mitarbeitern Herren gibt, die praktischen ‚Dienst am Kunden‘ ausüben.

Dipl.-Ing. P.“

Aus einer Wiener Tageszeitung vom 18. März 1971:

„Verwirrte Eisenbahn

Von Hofgastein fuhr eine Dame per Eisenbahn nach Wien. Das ging nicht ohne Zwischenfall ab. Vor lauter Höflichkeit und Korrektheit purzelten die ÖBB nur so durcheinander. Aber der Pallawatsch wird sich dieser Tage lösen.

Also: Die Dame steigt ein. Höflich nimmt der Schaffner die Karte entgegen, greift nach dem Koffer der Dame, geleitet sie ins Abteil, hebt den

Koffer hinauf und geht wieder. Die Fahrkarte hat er — versehentlich — eingesteckt, um die Hände frei zu haben beim Kofferhantieren.

In Schwarzach-St. Veit wird der Schaffner abgelöst. Ein neuer kommt, verlangt die Karten zu sehen, und kommt auch zu der Dame. Lange Diskussionen um eingesteckt oder nicht, der neue Schaffner zweifelt nicht an der Vergeßlichkeit des Kollegen und vor allem an der Ehrlichkeit der Reisenden, aber er muß trotzdem 235 Schilling nachkassieren.

Im Abteil saß die ganze Zeit ein Mann in Zivil und hörte sich die Sache mit der Karte an. In Wels stieg er aus und telephonierte. In Wien nahm er der Dame den Koffer ab und führte sie in die Fahrdienstleitung. Von dort rief er in Schwarzach an. Der geheimnisvolle Kavalier — in Wirklichkeit selbst Fahrdienstleiter bei der Bahn — fand den Schaffner, der Schaffner fand die Karte in der Tasche, schickte sie mit einem Entschuldigungsschreiben nach Wien, und die Reisende wird in ein paar Wochen den bezahlten zweiten Fahrpreis zurückerhalten.

Noch einmal alles gut gegangen . . .“

Aus einer Wiener Tageszeitung vom 3. März 1971:

„Glückwünsche

Ich fuhr am 7. Februar 1971 mit dem Eilzug, der um zirka 14 Uhr in Wien Südbf ankommt, als der Revisor, der bis Wien mitfuhr, die Überprüfung der Fahrkarte vornahm. Als ich den in meinem Paß eingeklebten Seniorenschein vorwies, bemerkte der Revisor, daß ich tags vorher



AUCH AUF DEINEN SCHILLING KOMMT ES AN!

Wir wollen helfen, wo Not ist! Wir wollen für Waisen und Unfallopfer sorgen. Einer allein ist zu schwach dazu — gemeinsam können wir es.

Der monatliche Mitgliedsbeitrag beim Waisen- und Unterstützungsverein der ÖBB beträgt nur 1.— S.

Komm zu uns und hilf uns helfen!
Dein Vertrauensmann weiß mehr darüber.



den 70. Geburtstag hatte, was ihn veranlaßte, mich nachträglich herzlichst zu beglückwünschen. Ich fand dies wirklich sehr nett von diesem Herrn; desgleichen auch die Mitreisenden.

V. H., Wien 10^o

Es handelte sich um Zugrevisor Adjunkt Ferdinand Kloimwieder, BBD Wien.

Man schrieb an den Vorstand des Bf Wiener Neustadt:

„Wir nehmen den Vorfall, der sich am Samstag, dem 13. März 1971, auf Ihrem Frachtbahnstationsgelände zugetragen hat, zum Anlaß, Ihrem Personal, speziell dem Fahrdienstleiter, Herrn Vollnhofer, für die besonders aufmerksame Kontrolle der Waggons, durch welche der Schaden an unserem Kesselwaggon Nr. 21 81 0707205-8 entdeckt wurde, zu danken.

Auch die Unterstützung unserer Herren bei der provisorischen Behebung des Schadens seitens Ihrer Herren war vorbildlich; es hätte während des Weitertransportes ein größerer Schaden an fremden Eigentum entstehen können. . . .

Mit vorzüglicher Hochachtung
Steirische Chemie, AG^o

Es handelte sich um eine Sendung Schwefelkohlenstoff (!) von Kapfenberg nach Nyergesujalu in Ungarn. Das Lecksein wurde vom Verschaubaufseher Friedrich Moravec und dem Verschieber Othmar Wiehalm nach Ankunft des Zuges 1780 noch auf dem Einfahrbahnhof festgestellt und vom Verschaubmeister Johann Witz sofort dem Fahrdienstleiter Revident Ernst Vollnhofer gemeldet. Dieser verständigte und erreichte im Wege des Versandbf die Absenderfirma, deren Beauftragter, Herr Dr. Thomann, mit einem Firmenschlosser innerhalb 2¹/₂ Stunden mit entsprechendem Gerät und großen Feuerlöschern hier erschien, die prov. Maßnahmen unseres Fdl Vollnhofer (Verkeilen mit Weichholzkeilen) guthieß und selbst die fachmännische Abdichtung des Schadens mittels Kupfervernietung durchführte.

Auf Grund der vorläufigen nachträglichen Verfügung durch Herrn Dr. Thomann konnte der Wagen noch mit Zug 2967 (ab 21.10 Uhr) nach Kapfenberg zur Umfüllung zurückrollen.

Durch vorbildliche Zusammenarbeit konnte nicht nur eine große Gefahr gebannt werden, sondern trotz der bekannten Schwierigkeiten mit Firmen zum Wochenende (13. März = Samstag) das Problem zur vollsten Zufriedenheit eines Bahnkunden gelöst werden.

24. Unfallverhütung

Anschlagkästen

Im Rahmen der Intensivierung der schriftlichen Unfallverhütungswerbung wurden 249 Unterkunftsräume für Verschub- und Zugbegleitpersonal mit Schaukästen ausgestattet, in denen Unfallverhütungsangelegenheiten betreffende Plakate, Zeitschriften, Broschüren, Unterrichts- und Nachrichtenblätter zum Aushang gebracht werden.

Es liegt im Interesse jedes einzelnen, sich mit den Aushängen vertraut und die Mitarbeiter darauf aufmerksam zu machen, gilt es doch, kein Mittel ungenutzt zu lassen, an der Unfallverhütungswerbung mitzuarbeiten.

Der Sicherheitsbeamte II für den Betriebsdienst der BBDion Linz, Oberrevident Pötscher, schrieb uns:

„Der als Schaffner verwendete prov. Verschieber R. des Bf Linz Hbf hatte am 22. Februar 1971 die Züge 3984/3989 Nettingsdorf—Linz Vbf—Nettingsdorf zu führen. Nach der Ankunft mit Zug 3984 in Linz Vbf Ost um 16.06 Uhr gingen Zgf. P. und Schaffner R. von Stw 19 in Richtung Stw 17, um auf Gleis 159 Zug 3989 zu übernehmen. Es waren dabei die Gleise 2 a, 1 a, 181 und 183

zu überqueren, in Höhe Stw 19 führt über diese Gleise ein Bohlenübergang.

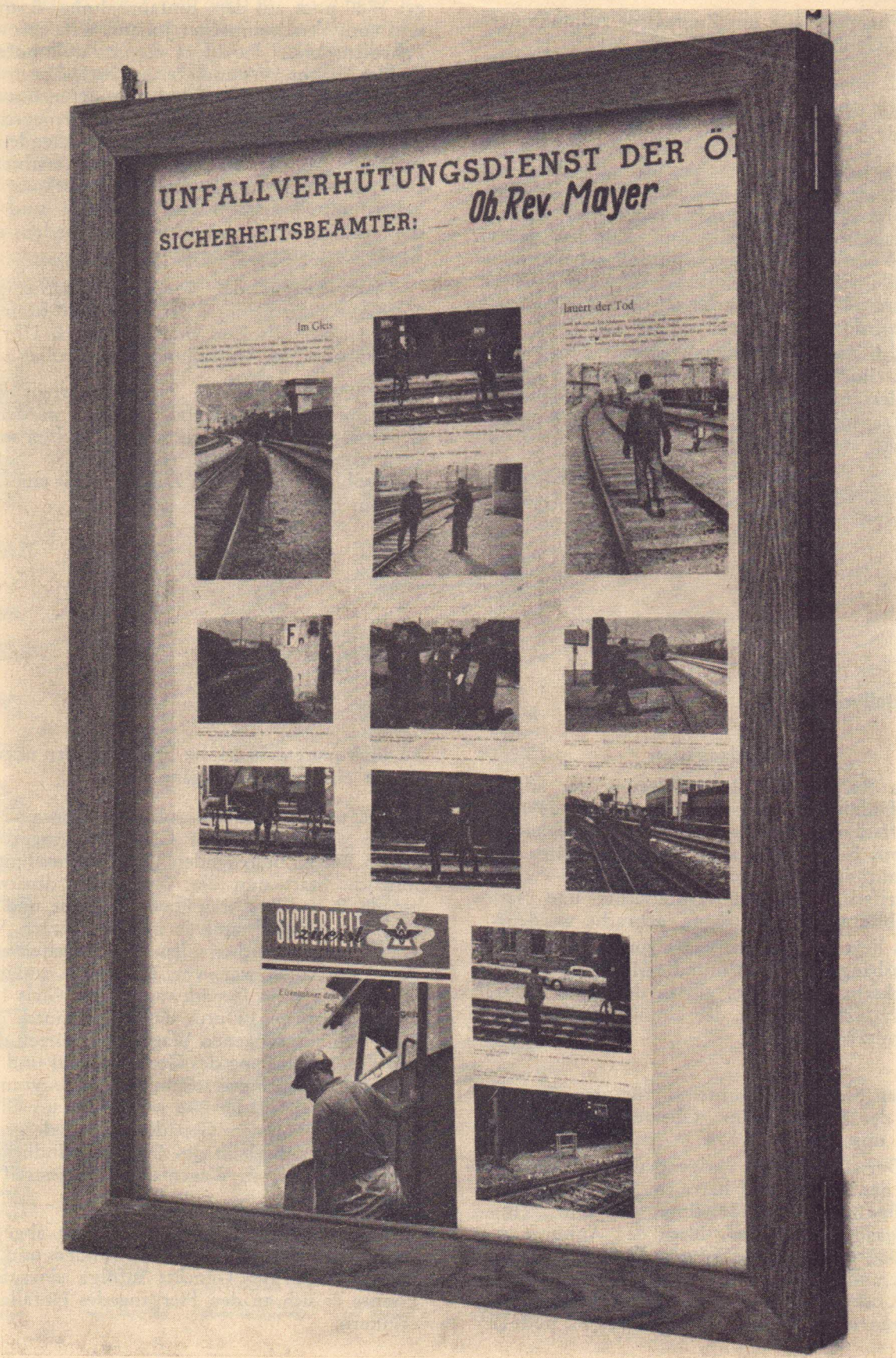
P. und R. war das sofortige Überqueren der Gleise wegen einer aus Gleis 135 ausgezogenen, aus 25 Wagen bestehenden Verschubabteilung nicht möglich. Statt nun die Vorbeifahrt abzuwarten, gingen P. und R. schräg über die Gleise und richteten ihre Aufmerksamkeit auf die letzten Wagen, um dann die restlichen Gleise überschreiten zu können. Inzwischen war, von P. und R. unbemerkt, von Gleis 1 a ein Gepäckwagen nach Gleis 113 abgestoßen worden. Durch das Fahrgeräusch der aus Gleis 135 ausgezogenen Wagen überhörten die beiden die Annäherung des Gepäckwagens und Warnrufe des Aufsichtsverschubmeisters S. vom Stellwerk 19. Bei Weiche 280 wurde der im Gleis befindliche R. von dem Gepäckwagen niedergestoßen, der bereits außerhalb des Gleises befindliche Zugsführer wurde vom Wagen ebenfalls gestreift, aber nicht verletzt.

R. wurde der rechte Vorderarm abgefahren, außerdem erlitt er Rißquetschwunden und Hautabschürfungen im Gesicht; infolge eines Schocks konnte er sich an den Hergang des Unfalles nicht erinnern.

P. und R. sind ausreichend ortskundig und mußten wissen, daß die äußerst stark befahrenen Gleise bei Stw 19 eine besondere Gefahrenquelle bilden. Sie haben diese Gleise ohne entsprechende

Aufmerksamkeit überquert, ohne auf eventuelle Fahrten in den übrigen Gleisen zu achten.

Verstoß gegen DV A 40 Punkte 2.5.1.1., 2.5.2.4. und 3.3.1.

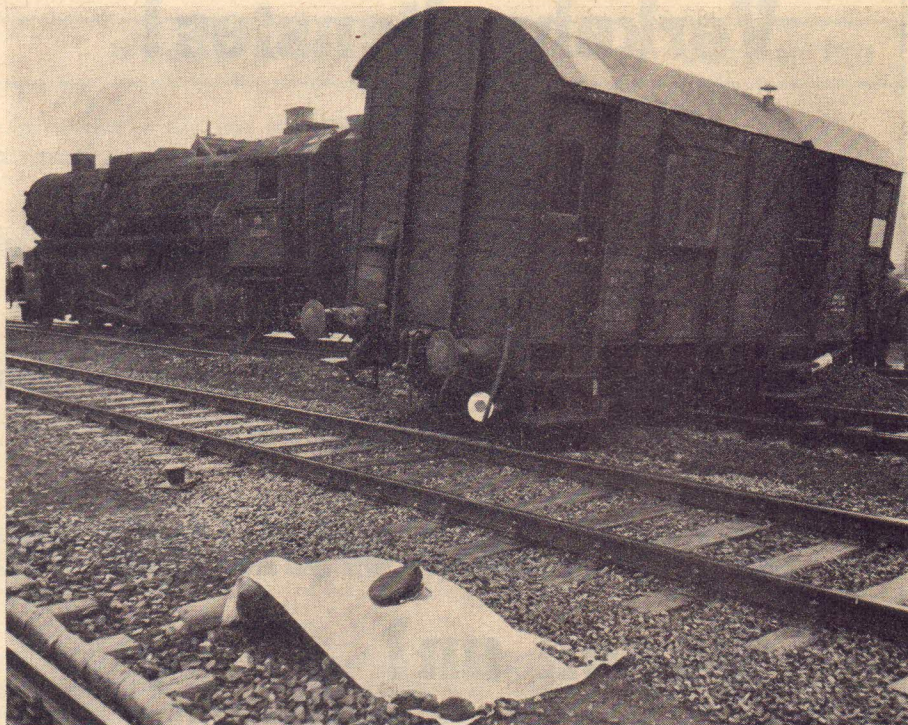


Persönliche Unfälle

Am 31. Jänner um 20.50 Uhr wurde beim Vershub im Bf Wien Matzleinsdorf der Verschieber G. auf Gleis 50 in Höhe des Aufnahmsgebäudes von einem abgestoßenen leeren Güterwagen überfahren und schwer verletzt. Er erlitt Abtrennung des rechten Beines unterhalb des Knies.

G. war als Hemmschuhleger eingeteilt gewesen. Zur Unfallzeit hörte sein Vershubmeister einen Schrei und hielt Nachschau. Er fand den Verunglückten zwischen den Gleisen 50 und 52 liegend auf. G. war am Verschieberbahnsteig zu Sturz und mit dem rechten Fuß auf einer Schiene zu liegen gekommen. Der Bedienstete trug hohes festes Schuhwerk.

Am 17. Februar um 10.10 Uhr wurde im Bf P. beim Vershub eines Überstellzuges u. a. der Gepäckwagen 74807 von Gleis 7 b nach Gleis 2 B abgestoßen und dabei, vom Vershubleiter unbemerkt, die Weiche 7 B aufgeschnitten. Anschließend umfuhr das Zug-Tfz den Gepäckwagen, der nach Gleis 5 in Richtung zur Fahrdienstleitung geschoben werden sollte. Während der geschobenen Vershubbewegung befand sich der Vershubleiter vorne links am untersten Trittbrett



des Gepäckwagens; Schaffner P. benutzte des Trittbrett darüber. Beim Befahren der aufgeschnittenen Weiche 7 B entgleiste der Gepäckwagen mit der hinteren Achse und stellte sich quer. Während es dem Vershubleiter noch gelang, sich nach dem Abspringen in Sicherheit zu bringen, zögerte P. trotz der Warnungsrufe des Vershubleiters, sprang zu

spät ab und wurde vom vorderen Räderpaar des entgleisten Fahrzeuges tödlich verletzt.

Am 25. März um 8.57 Uhr wurde im Bf Hief-lau Vbf der Verschieber H. im Gleis 1 von einem (laut Bf-Do) unbegleitet fahrenden Tfz überfahren und schwer verletzt. Er erlitt Abtrennung des rechten Unterarmes sowie des linken Unterschenkels und verstarb noch am gleichen Tag.

Der Verunglückte wollte sich — nachdem er dem Tfz-Führer des auf Gleis 3 stehenden Vershub-Tfz den beabsichtigten Vershubvorgang erklärt hatte — zu dem eben auf Gleis 4 eingefahrenen Zug 1350 begeben und achtete dabei nicht auf das im Gleis 1 herannahende Tfz.

Schwerpunktprogramm April—Juni 1971

Bf-Vorstände:	Fahrstraßenprüfvormerk
Fdl:	Wirtschaftlicher Einsatz der Fahrbetriebsmittel,
Vershubbedienstete und Zugbegleiter:	Melden der Bediensteten zum Dienst Einreihung der Fahrzeuge in Züge
Schrankenbediener:	Verbindliches Abmelden
KI-Führer:	Fahrgeschwindigkeit

Bedienstete des ausführenden Verkehrsdienstes!

Die Wagenlage ist ernst. Das Verkehrsvolumen und damit der Güterwagenbedarf der Österreichischen Bundesbahnen nimmt ständig zu.

Wir rufen alle Bediensteten zur verständnisvollen und tatkräftigen Mitarbeit auf, um eine weitere Zuspitzung der Wagenlage zu verhindern.

**Der Wagenumlauf muß mit allen zu Gebote stehenden
Mitteln beschleunigt werden!**

Es kommt wirklich auf jeden Wagen an!

Im Wagenladungsverkehr kann eine Beschleunigung durch **bessere Auslastung der Güterzüge, Einhaltung der vorgesehenen Wagenübergänge und rasche Bedienung** der Be- und Entladestellen erreicht werden.

Auf Strecken mit eingeschränktem Güterzugverkehr kann in vielen Fällen durch **sinnvolle Benützung von Reisezügen** für die Abbeförderung von Güterwagen der Wagenumlauf wesentlich beschleunigt werden.

Auch im Stückgutverkehr muß durch bessere Ausnützung der Wagen, durch unbedingte Vermeidung von Entlade- und Umladeresten sowie durch Einsparung von unausgenützten Stückgutwagen oder deren vorzeitige Auflösung und Abstellung **zusätzlicher Wagenraum gewonnen werden.**

Kursbeiwagen sind nur in unvermeidlichen Fällen, keinesfalls aber zur Erleichterung bzw. Vermeidung von Ladearbeiten, abzurichten.

Durch rasche Entladung der Stückgutwagen — auch an Sonn- und Feiertagen — sind Stillstände der Stückgutwagen auszuschalten.