



Verkehrs-Unterrichtsblatt

9. Stück

Wien, am 1. September 1971

Jahrgang 1971

Inhalt: 40. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 41. Die Hilfszüge der Österreichischen Bundesbahnen
 42. Etwas für jeden
 43. Kundendienst
 44. Unfallverhütung

40. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Unerlaubte KI-Fahrt

Bf K. ist mit einem elektromechanischen Mittelstellwerk der Bauart SBW-EM 58 ausgerüstet. Um mit einem Fahrzeug vom Bf-Gleis 3 auf das Streckengleis 2 zu gelangen, muß das Fahrzeug über die Weichen 53 und 54 vorziehen, anschließend über die Weichen 54 und 51 nach dem Mittelgleis M-2 zurückschieben um von dort auf das Streckengleis auszufahren (sogenannte Sägebewegung). Das Umstellen der Weiche 54 erfolgt durch den Fdl über Aufforderung mittels des Platzfersprechers bei der Weiche.

Am 29. Juni um 7.05 Uhr erschien ein Werkmann der zuständigen Signalstreckenleitung beim Fdl des Bf K. und beantragte eine KI-Fahrt bis km 211,690 und zurück. Der Fdl vereinbarte die Fahrt mit dem Nachbarbf F. auf dem **Streckengleis 2** mit einer Gleisbesetzung von 7.08 bis 7.30 Uhr; Gleis 2 deshalb, da auf Gleis 1 ein D-Zug zu erwarten war. Dann übergab er die ausgefertigte Fahrtanweisung dem Überbringer, verständigte ihn mündlich von deren Inhalt und war der festen Überzeugung, mit dem KI-Führer gesprochen zu haben.

Der KI-Führer, der auch die Obliegenheiten des KI-Fahrers zu besorgen hatte, war unterdessen auf Gleis 3 mit dem Beladen und Starten des KI beschäftigt. Als der Werkmann bei ihm eintraf und ihn verständigt hatte, daß eine Gleisbesetzung bis 7.30 Uhr bewilligt worden war, verlangte der KI-Führer weder die Fahrtanweisung noch vergewisserte er sich, auf welchem Streckengleis die Fahrt zugelassen wurde.

Nach Vorziehen von Gleis 3 nach Gleis 1 verständigte sich der KI-Führer mit dem Werkmann durch Handzeichen, ob er weiterfahren dürfe. Als dieser zunickte, fuhr er mit dem KI auf das Streckengleis 1 aus!

Lassen wir nun hier den Fdl des Bf K. fortsetzen: „... Nachdem sich nach einigen Mi-

nuten niemand am Platzfersprecher bei der Weiche 54 meldete, um das Umstellen dieser Weiche zu verlangen, begab ich mich auf den Platz, um nach dem KI Ausschau zu halten. Als dieser nicht mehr zu sehen war, verständigte ich sofort den Wärter des Bl K. 1 von der unerlaubten Fahrt auf Streckengleis 1 und veranlaßte das sofortige Anhalten des bereits vom Nachbarbf abgefahrenen D-Zuges...“.

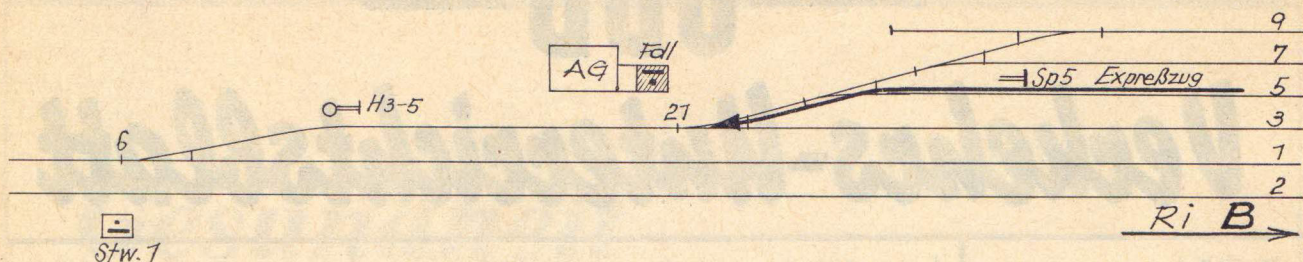
Zum Glück erfolgte die Anordnung des Fdl noch so rechtzeitig, daß ein Anfahren des D-Zuges an den mit 5 Mann besetzten KI verhindert werden konnte!

Die Ursache des Ereignisses lag darin, daß der KI-Führer die Abholung der Fahrtanweisung für die geplante KI-Fahrt und die Entgegennahme der mündlichen Fahrerlaubnis dem nicht streckenkundigen Werkmann übertragen hatte. Überdies verabsäumte es der KI-Führer, vor Fahrtbeginn den Inhalt der Vorschriften in der Fahrtanweisung zur Kenntnis zu nehmen. Er sagte hierzu folgendes: „... die Fahrtanweisung habe ich nicht gesehen, diese behielt der Werkmann bei sich...“.

Der Werkmann rechtfertigte sich wie folgt: „... Von der Ausfahrt auf das Streckengleis 2 habe ich den KI-Führer nicht verständigt, die Fahrtanweisung behielt ich. Welches das Streckengleis 1 und 2 ist, wußte ich nicht...“.

Es lagen somit Verstöße des KI-Führers gegen die Bestimmungen der Punkte 528 und 535 der DV V 3 vor. Im Punkt 535 heißt es u. a.: „... Der KI-Führer ist von den Vorschriften im Teil B vor Aushändigung der Fahrtanweisung mündlich zu verständigen. Sodann beauftragt der Fdl den KI-Führer zur Fahrt.“ Hierzu ist natürlich Voraussetzung, daß sich der KI-Führer selbst zum Fdl begibt und nicht einen anderen Bediensteten damit beauftragt.

b) Entgleisung des Zug-Tfz eines Expresßzuges



Im skizzierten Bf waren nach einer Zugentgleisung infolge Fahrzeuggebrechens die Bf-Gleise 1—6 gesperrt. Die Weiche 21 ist örtlich bedienbar und mit einem Schubriegelschloß versehen. Sie steht in der Grundstellung zur Fahrt in die Gerade und wird vom Fdl bedient. Bei Ausfahrten in Richtung B. aus Gleis 5 ist weder die Weiche 21 noch das Gleissperrsignal Sp 5 festgehalten. Fahrstraßenprüfbereichsgrenze zwischen Prüfbereich des Fdl und dem des Wärters im Stellwerk 1 ist die Höhe des Ausfahrsignals H 3—5. Die Weiche 6 lag im Durchrutschweg für einen ausnahmsweise über Gleis 5, Sp 5, Weiche 21 auf Gleis 3 bis zum Haltepunkt am Bahnsteig 1 einfallenden Expresßzug aus Richtung B.

Um 7.22 Uhr ordnete der Fdl die Fahrstraßenprüfung für die Einfahrt des Expresßzuges vom falschen Streckengleis 1 (aus Richtung B) auf Gleis 5/3 an, wobei die Sicherung der Fahrstraße durch Verschließen einer Hilfsfahrstraße (Ausfahrt für Einfahrt) erfolgte. Der Wärter im Stellwerk 1 wurde zur Fahrstraßenprüfung nicht herangezogen. Die Weiche 21 verblieb in ihrer Grundstellung.

Als der Tfz-Führer des auf Gleis 5 einfallenden Expresßzuges an dem „Fahrt erlaubt“ zeigenden Gleissperrsignal Sp 5 vorbeifuhr und sah, daß die nach der Spitze zu befahrende Weiche 21 nicht die erforderliche Stellung einnahm, leitete er sofort Schnellbremsung ein. Der Zug kam hiedurch mit dem Zug-Tfz auf dieser Weiche zum Stillstand.

Wiewohl der Schubriegel des an der **unmittelbar vor der Fahrdienstleitung** befindlichen Weiche angebrachten Weichenschlosses verbogen

war, gab der Fdl — in der Meinung, die Weiche sei nicht aufgeschnitten worden — dem Tfz-Führer Auftrag, soweit zurückzuschieben, daß die Weiche in die richtige Stellung gebracht werden könne. Diesem Auftrag kam der Tfz-Führer — ohne sich vom genauen Standort des Tfz zu überzeugen — nach, hielt jedoch sofort wieder an, als vom Fdl Haltsignale gegeben wurden. Danach stellte man fest, daß während der kurzen Verschiebung die vorderste Achse des Tfz auf der aufgeschnittenen Weiche 21 entgleist war.

Die Folgen dieser neuerlichen Entgleisung waren schwer, zumal zu der bereits bestehenden erwähnten Sperre von Bf-Gleisen nunmehr auch die Bf-Gleise 3—7 gesperrt werden mußten. Damit war der durchgehende Verkehr auf der stark befahrenen zweigleisigen Hauptbahn von 7.32—9.55 Uhr völlig unterbrochen!

An der Entgleisung schuldtragend waren Fdl und Tfz-Führer. Ersterer, weil er infolge mangelhafter Fahrstraßenprüfung die zum Fahrweg des einfallenden Expresßzuges gehörende Weiche 21 nicht richtig gestellt, die Anordnung zur Fahrstraßenprüfung nur teilweise getroffen und außerdem eine Verschiebung über eine aufgeschnittene Weiche **angeordnet** hat, ohne vorher, durch Anlegen einer Zungen- bzw. Weichensperre, für die Verkehrssicherheit gesorgt zu haben (DV V 3, Pkte. 42, 261—264, 266 und 267).

Der Tfz-Führer war am Ereignis mitschuldig, weil er den Auftrag zur Durchführung einer Verschiebung über eine Weiche ohne vorherige Überprüfung des Sachverhaltes widerspruchslos befolgt hat (DV V 3, Pkt. 43).

c) 6 Trunkenheitsanstände innerhalb von 9 Tagen!

Am 29. Juni um 11.05 Uhr stellten im Bf H. der Bf-Vorstand und der ihn begleitende BK bei einem mit schwankendem Gang über die Bf-Gleise gehenden Zugführer Trunkenheit fest. Der herbeigerufene Bahnarzt konstatierte hochgradige Alkoholisierung an dem Bediensteten. Dieser gab zu, am Abend vor dem Dienstantritt 6—8 Viertelliter Wein getrunken zu haben. Nach Ankunft im Bf H. nahm er neuerlich — **zum Frühstück** — 2 Achtelliter Wein zu sich!

Am 1. Juli um 22.42 Uhr stürzte im Bf T. ein Verschubaufseher von einem fahrenden Verschubteil. Der Bedienstete erlitt einen Beckenbruch mit einer voraussichtlichen Arbeitsunfähigkeit von 12 Wochen. Im Krankenhaus stellte man fest, daß der Bedienstete unter Alkoholeinwirkung stand. Er gab zu, ab 10.00 Uhr 1 Viertelliter Wein, 1 Fl. Bier und einen Tee mit Rum getrunken zu haben.

Am 1. Juli um 19.30 Uhr fand ein Gendarmeriebeamter beim Eintreffen in der Fahrdienstleitung des Bf M. den Fdl schlafend über den Tisch gebeugt vor. Der Gendarm war auf Grund wiederholter Achtungssignale eines beim Einfahrtsignal haltenden Personenzuges zum Bf gegangen. Nachdem der Fdl aufgewacht war, verständigte der Gendarmeriebeamte den Nachbarbf und veranlaßte die Trunkenheitsfeststellung.

Der Fdl gab nach längerem Leugnen zu, während des Dienstes 2 Fl. Bier und 5 Viertel-liter Wein getrunken zu haben.

Am 3. Juli um 15.16 Uhr meldete sich beim Fdl des Bf M. ein Reisezugschaffner zum Dienstantritt für einen Personenzug, der bereits um 12.24 Uhr planmäßig abgefahren war. Da der Bedienstete starke Alkoholisierung aufwies, wurde er zu seinem Heimatbf B. beordert und dort der Trunkenheitsfeststellung unterzogen. Er gab vorläufig zu, bis zur Dienstantrittsmeldung 2 Krügel Bier und 3 Achtelliter Wein getrunken zu haben.

Am 4. Juli um 18.10 Uhr meldete sich der Hst- und Schrankenwärter der Hst. U. trotz wiederholter Anrufe nicht am Fernsprecher. Der Tzf-Führer des vom Anhalten vor der EK in der Hst. mit V-Befehl beauftragten Zuges traf den Schrankenwärter schlafend an. Bei einem Gespräch mit dem Bediensteten konnte eindeutig Alkoholisierung festgestellt werden. Dies wurde auch von einem Privatarzt bestätigt.

Der Schrankenwärter gab zu, vom 3. Juli, 21.00 Uhr, bis 4. Juli, 12.00 Uhr. (Dienstantritt 5.00 Uhr), 2 Liter Wein getrunken zu haben!

Am 7. Juli um 22.00 Uhr wurde der Wärter der H- u. Lst. L. wegen Alkoholisierung vom Dienst abgezogen. Der Bedienstete hatte nach Vorbeifahrt eines Zuges um 21.32 Uhr den Schranken nicht mehr geöffnet und wurde von einem Gendarmerie-Rittmeister schlafend getroffen. Er gab zu, vor Dienstantritt am

Nachmittag 3 Fl. Bier und nach Dienstbeginn 2 weitere getrunken zu haben.

Hiezu schrieb der Rittmeister in seiner Meldung u. a. folgendes:

„... Erst durch mehrmaliges Rütteln an den Oberarmen und neuerliches Emporziehen vom Sessel erwachte er vollends. Die Kraftfahrer schrien ihn an, was er eigentlich glaube und frugen ihn, warum er den Schranken nicht aufgemacht habe. Der Schrankenwärter drehte sich sodann unvermittelt nach rechts in Richtung der Tür, machte in gleicher Richtung einige Schritte, ergriff schließlich die Handkurbel und drehte den Schranken in die Höhe. Er vergewisserte sich nicht durch Rückfragen, ob aus Richtung W. oder B. ein Zug im Anrollen sei. Gefertigter begab sich daher zu den Streckengleisen und überzeugte sich, daß tatsächlich kein Zug kam. Der Schrankenwärter wurde um zirka 23.30 Uhr von einem Gendarmeriebeamten in M. beim Lenken eines Motorrollers in betrunkenem Zustand betreten. Das gegebene Haltezeichen wurde von ihm nicht beachtet und er fuhr in Richtung W. weiter. Auf dem Pol. Koat W. wurde ein Alcotest an ihm vorgenommen, der positiv verlief...“.

Niemand von uns ist trinkfest. Wohl aber glauben sehr viele, es zu sein. Auch der angeblich Trinkfeste unterliegt der Wirkung des Alkohols.

Der Alkohol verfälscht das Urteil über die eigene Leistungsfähigkeit. Jeder, der im ausführenden Verkehrsdienst steht und dennoch Alkohol zu sich nimmt oder den Dienst nicht nüchtern sowie unausgeruht antritt, handelt verantwortungslos. Er gefährdet sich selbst und auch andere.

Es ist nötig, das Thema „Alkohol“ im Dienstunterricht immer wieder zu behandeln. Die Vorschriften hierüber sind eindeutig und lassen keinen Kompromiß zu.

Punkt 18 der DV V 3 besagt unter anderem: „Jeder V-Bedienstete muß seinen Dienst ausgeruht und nüchtern antreten...“.

41. Die Hilfszüge der Österreichischen Bundesbahnen

(Von Zentralinspektor Dipl.-Ing. Klimpfinger, Maschinendirektion)

Eisenbahnunfälle hat es immer gegeben und wird es leider geben, solange die Eisenbahn fährt. Um die Folgen von Eisenbahnunfällen möglichst rasch beseitigen zu können, muß jede Bahnverwaltung entsprechende Vorkehrungen treffen; meist werden an bestimmten Punkten des Eisenbahnnetzes sogenannte Hilfszüge bereitgehalten. Diese Züge müssen jederzeit mit geeigneten Fachkräften besetzt werden können,

eine Lokomotive muß ständig für den Zug greifbar sein und es muß vorgesorgt werden, daß dringliche Hilfszüge (es gibt auch nicht dringliche) mit Vorrang vor allen anderen Zügen zum Unfallsort abgefertigt werden können (Siehe DV V 26).

Da Hilfszüge zu jeder Tages- und Nachtzeit, gleichgültig ob Sonn-, Feier- oder Werktag, in kürzester Zeit abfahrbereit sein müssen, sind

ihre Standorte immer Zugförderungsdienststellen, wo Personal und Triebfahrzeuge jederzeit zur Verfügung stehen oder in kürzester Zeit erreichbar sind.

Die Österreichischen Bundesbahnen besitzen Hilfszüge für Normalspur, aber auch solche für Schmalspur.

Bei den Normalspur-Hilfszügen wird je nach der Bauform der Hilfszugwagen und der Reichhaltigkeit der Ausrüstung unterschieden nach

A-Hilfszügen

mit den Standorten bei den Zugförderungsleitungen Wien-Ost, Wien-West, Linz, Salzburg, Innsbruck, Bludenz, Graz, Knittelfeld und Villach, und nach

B-Hilfszügen

Ihre Standorte sind bei folgenden Stellen: Mistelbach, Gmünd, Amstetten, Wels, Attnang-Puchheim, Bischofshofen, Wiener Neustadt, Mürtzuschlag, Vordernberg, Wörgl, Landeck und Selzthal. Die Hilfszüge von Mistelbach, Wörgl und Landeck nehmen eine Sonderstellung ein; sie fahren nur dann aus, wenn in der betreffenden Zugförderungsstelle Personal anwesend ist, also nur tagsüber. Die andere Zeit muß Wien-Ost, bzw. Innsbruck oder Bludenz einspringen.

Ferner gibt es die sogenannten Ortsgerätewagen, die zur Behebung kleinerer Entgleisungen am Standort des Fahrzeuges dienen, wenn der Bedarf während der regulären Arbeitszeit auftritt. Der Ortsgerätewagen darf seinen Standort nicht verlassen.

Solche Ortsgerätewagen sind vorhanden in: Wien-FJB, St. Pölten, Bruck a. d. Mur, St. Veit a. d. Glan und Linz.

Schließlich gibt es für den Abtransport von Verletzten nach Eisenbahnunfällen von solchen Stellen, die mit Sanitätsautos nicht oder nur

schwer erreichbar wären, **Arztwagen**. Ihre Standorte sind:

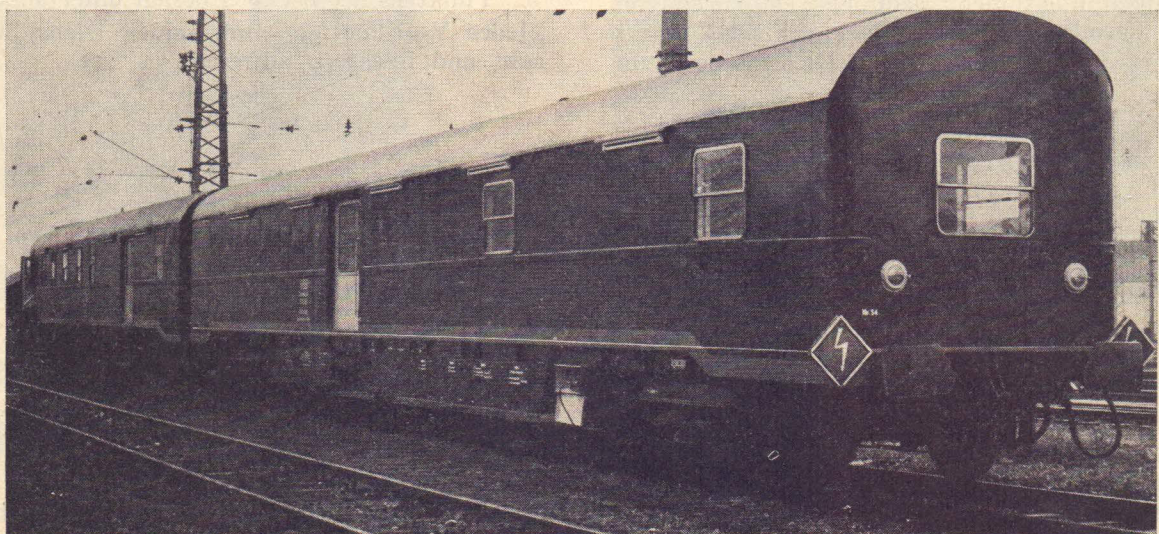
Mürtzuschlag (für den Semmering); Mallnitz (für beide Tauernrampen), Innsbruck (für die Karwendelstrecke, die Brenner- und Arlbergbahn).

Schmalspurhilfszüge gibt es in Gmünd, St. Pölten-Alpenbahnhof, Waidhofen a. d. Ybbs, Zell a. See und Bregenz-Vorkloster.

Im Bereich der Bundesbahndirektion Wien wird seit Jahresfrist versuchsweise ein geländegängiger Spezial-Lastkraftwagen der Type „Unimog-Mercedes“ als Hilfs-Fahrzeug nach Eisenbahnunfällen kleineren Ausmaßes eingesetzt. Er kann auf der Straße mit Geschwindigkeiten bis 80 km/h fahren, bei Einsatzfahrten Blaulicht und Folgetonhorn anwenden und ist wesentlich rascher abfahrbereit als ein lokomotivbespannter Hilfszug. Somit wird der Unfallort meist rascher erreicht als mit Schienenfahrzeugen. Er kann aber auch zusätzlich zum lokomotivbespannten Hilfszug als Fahrzeug für die „Erste Hilfe“ eingesetzt werden. Die bisherigen Erfahrungen mit dem „Unimog“ im zumeist flachen Gelände des Direktionsbereiches Wien waren günstig.

Für Aufgleisungen leichterer Art oder die Behebung von geringfügigen Mängel an Eisenbahnfahrzeugen (z. B. Heißläufern), für die nur Werkzeuge und Geräte einfachster Art notwendig sind, verwendet man schon seit längerer Zeit die den Dienststellen zur Verfügung stehenden VW-Kombi. Die guten Erfahrungen mit diesen Straßenkraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer sofortigen Einsetzbarkeit führten zum Ankauf des zuvor erwähnten, wesentlich reichhaltiger ausgestatteten „Unimog“.

Wie vorzugehen ist, wenn sich ein Unfall ereignet hat, regelt die Dienstvorschrift V 26, die „Unfallvorschrift“. Die Einsatzbereiche der einzelnen Hilfszüge werden von den zuständigen Bundesbahndirektionen festgelegt und sind in deren Nachrichtenblättern und im Einlageheft zur DV V 26 verlaubar.



Hilfszug Villach

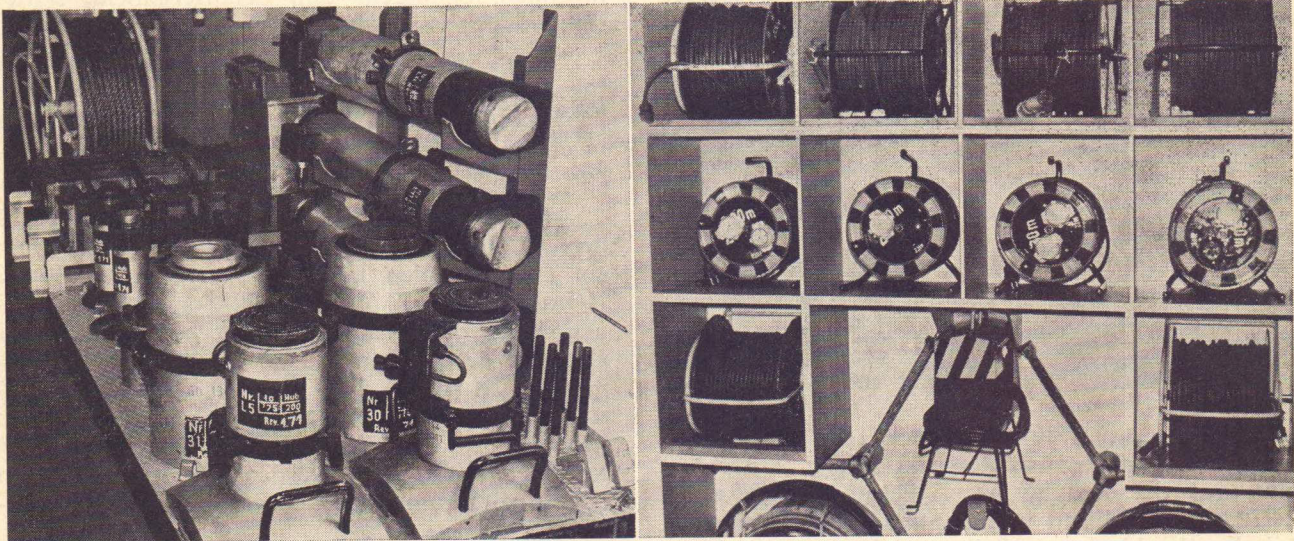
Die „A“-Hilfszüge haben die größten Einsatzbereiche. Damit sie den mitunter von ihrem Standort weit entfernt liegenden Unfallort in rascher Fahrt erreichen können, werden derzeit alle „A“-Hilfszüge auf zwei Stück vierachsige, mit 100 km/h lauffähige Wagen umgestellt. Im Gegensatz dazu bestehen die „B“-Hilfszüge aus zwei bis drei älteren zweiachsigen Wagen, die höchstens für Fahrgeschwindigkeiten bis 80 km/h geeignet sind.

Dank der guten Organisation des Rettungswesens beim Österreichischen Roten Kreuz und den örtlichen Feuerwehren — auch mit dem Einsatz des Österreichischen Bundesheeres könnte in besonders schweren Fällen ge-

1 Stück Dampfkran der gleichen Ausführung in der Zugförderungsleitung Innsbruck.

Die technische Ausrüstung der Hilfszüge:

Zwei Lichtaggregate; ein großes mit 20 kVA Leistung in einem Hilfszugwagen fix eingebaut, ein kleineres tragbares Aggregat mit etwa 3 oder 6 kVA Leistung. Dazu Stativleuchten mit Halogenlampen bis 1000 W Leistungsaufnahme bestückt und Kabelhandleuchten kleinerer Leistungsaufnahme. Dazu ausreichende Längen an Leitungskabel für Licht- und Kraftstrom auf Kabeltrommeln aufgewickelt, mit Steckvorrichtungen zu größeren Längen kuppelbar. Drei



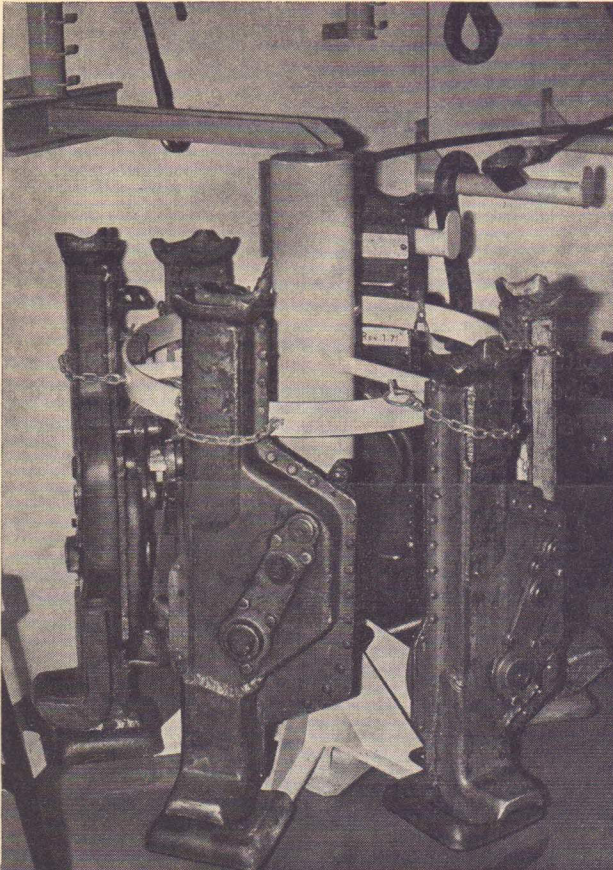
rechnet werden — wird für allenfalls bei einem Unfall verwundete Personen schon durch diese Organisationen gesorgt, ehe der Eisenbahnhilfszug an der Unfallstelle eingetroffen ist, sofern die Unfallstelle überhaupt für sie erreichbar ist.

Dem Eisenbahnhilfszug obliegt meist nur mehr die Aufgleisung entgleister, allenfalls auch umgestürzter Fahrzeuge, die oft stark beschädigt und ineinander verkeilt sind. Kann die Unfallstelle nicht günstig umfahren werden, so daß die Strecke gesperrt ist, dann wird auf die rasche Freimachung der Gleise mehr Wert gelegt, als auf die mühsame und zeitaufwendige Aufgleisung schwer beschädigter Fahrzeuge. Solche Objekte werden beiseite geräumt und später in Zugs-pausen mit Hilfe von Eisenbahndrehkränen schwerster Konstruktion verladen und abbefördert. Eisenbahndrehkräne dieser Art sind beheimatet:

- 2 Stück mit einer maximalen Hubkraft von 80 t und dieselelektrischem Antrieb in der Zugförderungsleitung Wien-Ost,
- 2 Stück Dampfkräne mit einer maximalen Hubkraft von 45 t in der Zugförderungsleitung Knittelfeld,

Funkgeräte der Type Teleport VI, 2 davon dienen dem Verkehr auf der Unfallstelle, eines wird beim Fdl des letzten, vor der Unfallstelle gelegenen Bf zurückgelassen und dient zur Nachrichtenübermittlung zwischen Unfallstelle und Bf, von wo aus dann alle erforderlichen Meldungen an die Heimatdienststelle des Hilfszuges und die zuständige Bundesbahndirektion weitergegeben werden können. Dauern Unfallsbehebungen voraussichtlich länger, wird dort ein Anschaltfernsprecher eingerichtet.

Hydraulische Hebegeräte des Systems „Lukas“ oder der Maschinenfabrik Deutschland, kurz „Deutschlandgeräte“ genannt, für verschiedene Hubhöhen und Hubkräfte (sie gibt es bis 130 t). Diese Hubgeräte — man unterscheidet nach Einfachhebern, Teleskophebern und Prätzenhebern — sind aus Leichtmetall gefertigt; ein Mann ist in der Lage, ein solches Gerät zu tragen. Ein dazugehöriger Steuertisch, ein Pumpenaggregat zur Erzeugung des erforderlichen Flüssigkeitsdruckes, druckfeste Schläuche für den Anschluß der Druckpumpe an den Steuertisch und den Hubgeräten an diesen, Aufgleisbrücken verschiedener Längen und die darauf laufenden Wälz-wagen.



Diese Ausrüstung wird noch ergänzt durch das von BB-Ob. Insp. Konrad Ritzer erdachte und aus der Aufgleispraxis heraus entwickelte „Ritzergerät“. Dazu kommen noch Zahnstangenwinden, Lechlerheber, Seile und Ketten verschiedener Tragkraft. Zum Ein- und Ausladen dieser schweren Geräte sind die Hilfszugwagen an den Seitentüren mit Schwenkkränen und Außenleuchten ausgestattet.

Eine beachtliche Kollektion von Unterlagshölzern verschiedener Größen und Dicken sowie

verschiedene Holzkeile, ferner Zugeinrichtungen für menschlichen und hydraulischen Kraftantrieb; sie sind vielseitig verwendbar, wie zum Aufrichten umgestürzter Fahrzeuge oder zur Fahrzeugbewegung.

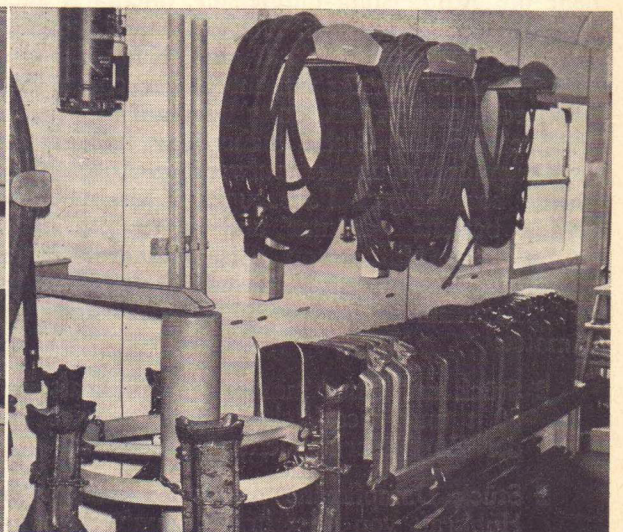
Autogene Schweiß- und Schneidgeräte. Seit einiger Zeit werden neben den großen Gasflaschen auch kleinere, ein zu einem Tournister zusammengefaßtes Flaschenpaar mitgeführt, das dem Schweißer mehr Bewegungsfreiheit gibt, weil er von den Gasschläuchen unabhängig wird.

Verschiedenes Schlosserwerkzeug, Schraubenschlüssel der verschiedensten Größen, Trennschleifer, die man in bestimmten Fällen an Stelle von Autogenbrennern anwendet. Sägen, Schlagkrampen, Schaufeln und Schottergabeln, Batteriehandlampen u. v. a.

Ein großer Rettungskasten, Reservekraftstoff für die Licht- und Pumpaggregate, verschiedene Schmierstoffe, Regen- und Kälteschutzkleider, die in einem heizbaren Raum wieder getrocknet werden können.

Schließlich muß auch für das leibliche Wohl der Hilfszugmannschaft gesorgt werden, wenn viele Stunden lang bis zu einer allfälligen Heimkehr oder Ablösung bei Sommerhitze, Regen, Kälte oder Schneesturm arbeiten muß. Jeder Hilfszug führt daher eine Küche mit Lebensmitteln in Konserven, Kaffee, Tee und verschiedene kalte Getränke sowie Geschirr mit. Ein Mann der Hilfszugmannschaft betätigt sich als Koch. Die Speisen werden in einem heizbaren Aufenthaltsraum an einem saubereren Tisch serviert.

Dies sei ein kurzer Überblick über den Aufbau des Hilfszuges bei den Österreichischen Bundesbahnen, der leider vorhanden sein und gut funktionieren muß, wenn die Eisenbahn nach Unfällen oder Naturkatastrophen so rasch als möglich ihren Aufgaben wieder gerecht werden soll.



42. Etwas für jeden

TEEM-Züge (Trans-Europ-Expres-Güterzüge)

TEEM-Züge sind internationale Schnellgüterzüge, die wichtigste Produktions- und Verbrauchszentren Europas miteinander verbinden. Sie ermöglichen in den angegebenen Verbindungen die schnellste durchgehende Beförderung

von eilbedürftigen und leichtverderblichen Gütern.

Die in nachfolgender Tabelle enthaltenen Zahlen (Rel. Nr.) bedeuten die Relationsnummer des Zuges, die im Gegensatz zur Zugnummer unverändert vom Ausgangs- bis zum Zielbf des Zuges beibehalten wird.

Auf den Strecken der Österreichischen Bundesbahnen verkehren folgende TEEM-Züge

Zug-Nr.	Verkehrstag	Rel.-Nr.	Verkehrsstrecke
G 5	Tgl. Tgl. im S	640, 650, 670 670	(Budapest —) Hegyeshalom — Hütteldorf-Hacking — Linz Vbf West—Salzburg Gnigl Salzburg Gnigl—Buchs (SG)
G 6	Tgl. vom 22. VI. bis 2. IX. 1971	633	(Thessaloniki—)Jesenice — Rosenbach — Villach Westbf—Salzburg Hbf(—München Süd)
G 7	Tgl.	682	(Lublin—Zebrzydowice—)Břeclav pred—Hohenau — Wien Matzleinsdorf—Tarvisio C.
G 8	Tgl. vom 11./12. VI. bis 1./2. IX. 1971	631	(Thessaloniki—)Jesenice — Rosenbach — Villach Westbf—Salzburg Hbf(—München Süd)
G 9	n †	641	Penzing Vbf—Passau Rbf(—Hamburg-Wilhelmsburg)
G 10	B	613	(Bolzano/Bozen—)Brennero/Brenner — Innsbruck Hbf Fbf—Kufstein(—München Süd)
G 12	Tgl.	615, 617, 619	(Bologna—)Brennero/Brenner—Innsbruck Hbf Fbf —Kufstein(—München Süd—Stockholm/Hamburg-Wilhelmsburg/Oslo)
G 13	Mo	616	(München Ost—)Kufstein—Innsbruck Hbf Fbf—Brennero/Brenner(—Trento)
G 14	Am 23. V. 1971 sowie tgl. vom 16. I. bis 27. V. 1972	601, 603	(Bologna—)Brennero/Brenner—Innsbruck Hbf Fbf —Kufstein(—München Süd—Zeebrügge (Ferry)/Rotterdam RMO)
G 14 a	Tgl. vom 24. V. bis 1. IX. 1971	601, 603	(Bologna—)Brennero/Brenner—Innsbruck Hbf Fbf —Kufstein(—München Süd—Zeebrügge (Ferry)/Rotterdam RMO)
G 16	n †	605, 607	(Bolzano/Bozen—)Brennero/Brenner — Innsbruck Hbf Fbf—Kufstein(—München Süd—Zeebrügge (Ferry)/Rotterdam RMO)
G 18	Tgl.	611	(Bologna—)Brennero/Brenner—Innsbruck Hbf Fbf —Kufstein(—München Süd—Malmö)
G 35	Tgl.	640	Linz Vbf West—Passau Rbf (an als G 35)
G 803	Tgl. vom 2. VI. bis 1. XI. 1971	692	(Curtici—)Hegyeshalom — Hütteldorf-Hacking — Linz Hbf—Salzburg Hbf(—München Süd)
G 805	Tgl. vom 1. VII. bis 31. X. 1971	652	(Budapest —) Hegyeshalom — Hütteldorf-Hacking — Linz Vbf West—Salzburg Hbf(—München Süd)
G 806	Tgl. vom 24. V. bis 11. IX. 1971	637	(Thessaloniki—)Jesenice — Rosenbach — Villach Westbf—Salzburg Hbf(—München Süd)
G 808	Tgl. vom 2. VI. bis 31. X. 1971	635	(Dragoman—)Jesenice — Rosenbach — Villach Westbf—Salzburg Hbf(—München Süd)
G 818	Werktagig Di	354	(Hannover—)Passau Rbf—Linz Hbf—Hütteldorf-Hacking—Penzing Vbf
G 818 a	†	354	(Hannover—)Passau Rbf—Linz Hbf—Hütteldorf-Hacking—Penzing Vbf

Nicht nur das Ansehen der Österreichischen Bundesbahnen, sondern vor allem die Erhaltung ihrer Konkurrenzfähigkeit erfordert die planmäßige Führung der TEEM-Züge auf unseren Strecken mit allen zu Gebote stehenden Mitteln, zumal den Fahrplänen der TEEM-Züge eine kommerzielle Beförderungsgeschwindigkeit zugrunde gelegt wurde, welche jener im Güterfernverkehr auf der Straße entspricht.

Die unbedingte Beachtung des Vorranges der TEEM-Züge nach Punkt 49 der DV V 3 ist daher oberstes Gebot bei der Abwicklung des Verkehrs dieser wichtigen Züge.

Der Lauf der TEEM-Züge unterliegt überdies einer strengen Überwachung durch die Zentrale Verkehrs-Überwachung gemäß DV V 23, Punkt 9.

Auszug aus einer Oberösterreichischen Wochenzeitschrift

vom 1. Juli 1971

„Was uns gefällt . . .“

Der kleine Platz neben dem Gmundner Hauptbahnhof wurde mit Gmundner Keramiken und Blumenarrangements neu gestaltet — zur Freude der ankommenden und durchreisenden Feriengäste.“

So werden Verspätungen verursacht!

Am 9. Juli traf Zug Ex 469 im Bf J. mit 21 Minuten Verspätung ein; der Zug hat dort 1 Minute Aufenthalt. Der Fdl befand sich am Zugschluß und wollte von dort aus den Zug

abfertigen. Nach Abgabe des Signals 28 a wurden vom Zugführer — im Gepäckwagen in der Mitte des Zuges — Haltsignale gegeben. Ein Schaffner in der Nähe des Fdl gab diesem bekannt, daß der Zug eine Ausladung habe. Nunmehr beorderte der Fdl den Bahnhelfer zum Zug, der eine **Reisetasche** aus dem Gepäckwagen auslud. Der Zug fuhr mit 29 Minuten Verspätung, also nach **9 Minuten Aufenthalt** — so die Eintragung des Zugführers im Fahrtbericht — ab. Als Begründung für den langen Aufenthalt hatte der Zugführer „Ausladung“ im Fahrtbericht vermerkt. Er mußte dies allerdings über Intervention auf „Ausladung, Warten auf Bahnhelfer“ korrigieren.

Wäre diese Mehrverspätung von 8 Minuten nicht vermeidbar gewesen?

Genaue Zugbeobachtung

Am 1. Juli um 20.00 Uhr wurde vom Wärter des Bl Breitenstein 1 festgestellt, daß bei einem im Zugverband des Zuges D 250 eingereihten Gepäckwagen der linke vordere Puffer fehlte. Nach Anhalten des Zuges und Untersuchung beim Bl Eichberg 3 fuhr der Zug mit Schrittgeschwindigkeit in den Bf Eichberg, wo der schadhafte Wagen abgestellt wurde. Der verlorene Puffer konnte im Bereich des Bl Breitenstein 1 sichergestellt werden.

Hier handelte es sich um Blockwärter Josef Loibl der Streckenleitung Müzzuschlag, der eine genaue Zugbeobachtung durchführte und durch seine vorbildliche Dienstleistung möglicherweise einen folgenschweren Unfall verhütet hatte!



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.



43. Kundendienst

Man schrieb uns:

„Wir danken Ihnen, allen Bf-Vorständen und Schaffnern für die vorbildliche Betreuung unserer Schüler-Reisegruppe am 21. Juni bzw. 26. Juni 1971 auf der Fahrt von Wien West nach Taxenbach-R. und zurück.

H. M.

Öffentliche Hauptschule, Brunn a. G., N. Ö.“

Hier waren es alle am Transport beteiligten Bf-Vorstände und Fdl sowie die Zugbegleitmannschaften der Züge E 633 am 21. Juni und 2536/3530 bis Hallein sowie 712/469 ab Hallein bis Wien Westbf am 26. Juni, die sich in vorbildlicher Weise um die Reisegruppe bemühten.

„Hiemit möchte Unterzeichnete Ihre Aufmerksamkeit auf die Korrektheit, Freundlichkeit und Zuvorkommenheit Ihres Oberschaffners Wolfram Friedrich, Wien Südbf, lenken.

Am Donnerstag, 1. Juli 1971, bestieg ich in Begleitung einer Dame den Zug D 257 um 14.30 Uhr ab Wien, um nach Semmering in Urlaub zu fahren. Es war mir unmöglich mit dem vielen Gepäck allein fertig zu werden. Bin Ausländerin aus Rom und befinde mich in Wien als Touristin. Der Herr Schaffner, der sich im Zug befand, leistete uns Hilfe, half uns mit dem Gepäck und gab uns korrekte, freundliche Auskunft. Es ist für den Fremdenverkehr nur zu begrüßen und macht Österreich Ehre, freundliches Personal zu haben. Ich nehme eine angenehme Erinnerung mit und werde wieder das freundliche Österreich besuchen. Freundlichkeit, Korrektheit und Anständigkeit ist lobenswert und für einen Ausländer macht es einen guten Eindruck in so einem Gastland zu weilen.

Hochachtungsvoll
E. T., Rom“

„Von unserem Aufenthalt im Waldviertel wollen wir Ihnen etwas Erfreuliches berichten und die Freundlichkeit der Bediensteten im allgemeinen betonen, die wir auf mehreren Bahnhöfen und in den Zügen der Schmalspurbahn feststellten. Besondere Anerkennung gebührt aber dem Ob. Schaffner Emmerich Fiala vom Bf Gmünd. Er verhalf uns zu einer schönen Ausflugsfahrt in eine Gegend, wo wir sonst nie hingekommen wären. Auf der Fahrt von Brand nach Heidenreichstein fragten wir nach der Zugverbindung in die Umgebung und der Herr Schaffner gab bereitwillig Auskunft. Das Steinbachtal schilderte er besonders reizvoll und empfahl uns, bis Groß Gerungs zu fahren, die Rückreise in Weitra zu unterbrechen, um die Stadt zu besichtigen. Nach einiger Zeit bekamen wir von ihm einen Zettel mit den genauen Abfahrts- und Ankunftszeiten von Brand und zurück, sogar der Preis war angegeben. Das ist wirklich Dienst am Kunden.

Hochachtend
W. u. E. H., Wien“

Ein Beamter der BBD Villach schrieb uns:

„Anlässlich meiner Fahrt von Villach nach Köln mit E 210 am 30. Juni 1971 hatte ich Gelegenheit, auf der Strecke von Villach nach Salzburg, die Dienstausbildung eines Schaffners zu beobachten, die im angenehmsten Sinne hervorstach.

Auf der ganzen Fahrt bemühte sich dieser Schaffner in dem überfüllten Zug mit größter Zuvorkommenheit und Sorgfalt um die Reisenden, half Koffer tragen, führte die Reisenden zu freien Plätzen, gab höflichst und bereitwilligst jede Auskunft und behielt auch im größten Gedränge die Übersicht.

Bitte eines Reisenden

In einem Zugausgangsbahnhof — an einem heißen Tag im Juli.
In einer bereitgestellten Zugsgarnitur werden mehrere Wagen geheizt!

Bf-Bedienstete, Zugbegleiter!

Bitte achtet darauf, daß solche Quälereien unterbleiben!

Es ist mir ein Bedürfnis und eine Freude, Ihnen diese bemerkenswerte Dienstleistung zur Kenntnis zu bringen.

Ich habe diesen Schaffner um seinen Namen gefragt. Es handelt sich um Herrn Ob. Schaffner Karl Huemer vom Bf Salzburg. Herr Karl Huemer bemerkte bescheiden, daß er nur seine Pflicht getan hat.

Ich finde, daß Herr Karl Huemer mehr als seine Pflicht getan hat — er hat bei seiner

Dienstausübung ‚Menschlichkeit‘ in den Vordergrund gestellt und das Ansehen der Österreichischen Bundesbahnen gehoben.

Es würde mich freuen, wenn der genannte Bedienstete bei passender Gelegenheit belobt und allenfalls belohnt werden könnte.

Hochachtungsvoll
O. M.“



In solchen Fällen Kundendienst zu üben, dürfte wohl besonders leicht fallen

Aber auch kranke, gebrechliche und ältere Fahrgäste benötigen unsere Hilfsbereitschaft und wissen diese sehr zu schätzen

44. Unfallverhütung

(Vom Sicherheitsbeamten II, Ob.Rev. Leitner, BBD Villach)

Der folgende Artikel ist vom 1. Oktober bis 15. November 1971 im Schaukasten für den Unfallverhütungsdienst auszuhängen!

„Als ich im Dezember 1963 mit den Aufgaben des Sicherheitsbeamten II der Betriebsabteilung der BBD Villach betraut wurde, waren bereits 10 Jahre Unfallverhütungsarbeit verrichtet worden. In dieser Zeit wurde sehr viel im Kampf gegen Unfälle geleistet und gute Erfolge erzielt. Sicher war noch lange nicht alles geschehen und konnte dies auch nicht sein, denn jeder Tag bringt neue Gefahrenmomente, neue Unfallquellen, die beseitigt werden müssen. Und wenn auch erkannte Mängel laufend aufgezeigt und gemeldet werden, so ist ihre Behebung

doch weitgehend von den hierfür zuständigen technischen Dienststellen abhängig. Oft stehen personelle oder auch finanzielle Schwierigkeiten dagegen, was zu Verzögerungen in der Behebung von Mängeln führt. Es muß aber nicht immer so sein, denn es ist bekannt, daß ‚Unfallverhütung‘ nicht überall gleich respektiert wird und dadurch Hemmungen in der Beseitigung von Unfallquellen eintreten. Trotzdem darf aber gesagt werden, daß letzten Endes, wenn auch mit mancherlei Schwierigkeiten gekämpft werden muß, immer wieder das nötige Verständnis gefunden wird, das zum Erfolg unserer Arbeit führt, wie es uns die Statistik beweist.

Die ersten Schritte als Sibe II waren auch für mich ungewohnt und Neuland und ich mußte

mich daher auf die Arbeitsweise erst einstellen, Denn was fällt nicht alles unter ‚Unfallverhütung‘? Man könnte es sehr weit ausdehnen, doch es ginge zu weit. So besuchte ich Bf für Bf, um meine Mitarbeiter kennen zu lernen und Erfahrungen zu sammeln. Dabei konnte ich sehen, wie die einzelnen Mitarbeiter (Sibe III) mit mehr oder weniger Geschick und Fleiß an die Sache herangingen, da die Sibe-Arbeit für sie (sowie für mich selbst) nur ein Teil ihres Arbeitsaufkommens ist. Bei den Außendienststellen gibt es ja wesentlich mehr Personalwechsel und daher auch viele Kollegen, denen die Unfallverhütung noch kein vertrautes Arbeitsgebiet ist. Diese Kollegen müssen sofort in die Aufgaben zur Unfallverhütung entsprechend eingeführt und dabei unterstützt werden. Ständige Kontaktnahme und Schulungen im Dienstunterricht geben uns die Möglichkeit, diese Lücken wieder zu schließen, d. h. den Kollegen den richtigen Arbeitsvorgang und die erforderlichen Kenntnisse der Unfallverhütungsvorschrift zu vermitteln. Und da möchte ich auch auf die Unfallverhütungsvorträge im Jahre 1964 ‚Kennst Du die Gefahren im Bereiche der Gleisanlagen?‘ hinweisen, die vielen Kollegen die Unfallverhütung erst zu einem Begriff machten. Besonders die Bildberichte, die all die furchtbaren Auswirkungen der Unfälle darlegten und zu bedenken gaben, ob wir, damit ist jeder von uns gemeint, für die Unfallverhütung auch wirklich genug tun. Ich möchte sagen, es kann nie zu viel sein! Einzelne Kollegen von uns glauben, immer wieder hart sein zu müssen, lassen alle Mahnungen außer acht und hasardieren mit ihrer Gesundheit flott weiter, bis eines schönen Tages das kommt, was nicht kommen sollte, nämlich ein Unfall. Kollegen, erinnert Euch doch, was Euch in den Bildberichten alles gezeigt wurde, wie leicht und wie schnell es geht, einen Unfall zu erleiden. Oder habt Ihr schon alles vergessen?

Und nun ein Fall, der sich vor meinen Augen abspielte, aber noch einmal glimpflich ausging:

Ich war als Sibe II in einem Verschiebebf anwesend. Ein Güterzug, der dort endete, fuhr gerade ein. Wie üblich, schaute ich auf den einfahrenden Zug und bemerkte dabei, wie der

Zugführer vom hinteren Führerstand des Zug-Tfz herunterkletterte, um in Höhe der Fahrdienstleitung vorzeitig abspringen zu können. Und als er diese Höhe erreicht hatte, sprang er mit Sack und Pack, d. h., die große Diensttasche hatte er umgehängt, in der einen Hand trug er eine kleine Aktentasche sowie die Wagenpapiere, die andere Hand hatte er an der Griffstange, vom fahrenden Zug ab. Der Zug hatte eine Geschwindigkeit von zirka 10–15 km/h. Der gute Mann, schon ein älterer Bediensteter, konnte sich kaum auf den Beinen halten, er torkelte mindestens 10–15 m wie ein Betrunkener neben dem fahrenden Zug dahin, die große Tasche schlängelte sich herunter und er mußte sie schließlich fallen lassen, um nicht zu Sturz zu kommen. Es ging noch einmal gut. Als das Dilemma vorbei war, brummte der Zgf wohl ein wenig vor sich hin, hatte aber bald wieder alles vergessen. Denn als ich ihn daraufhin ansprach und fragte, warum er wohl so viel riskiere und seine Gesundheit so leichtfertig aufs Spiel setze, nur um ein kleines Stückchen Weg zu ersparen, gab er mir kurz zur Antwort: ‚Ich springe schon 30 Jahre ab und es ist noch nie etwas passiert.‘ O, wie schlecht! Ist das ein Vorbild für unsere jungen Kollegen? Nein! Nein! Nein! Denn ein altes Sprichwort sagt: ‚So wie die Alten sunen, so zwitschern auch die Jungen.‘ Vorbild sein, Kollegen, sieht anders aus. Und nun kam, was wir immer befürchteten und befürchten, ein schwerer Unfall aus dieser Richtung. Ein jüngerer Zugführer, verheiratet, 2 Kinder, wollte vom hinteren Führerstand des Zug-Tfz eines einfahrenden Güterzuges vorzeitig absteigen, rutschte am untersten Trittbrett aus, kam zu Sturz und wurde vom nachfolgenden Güterwagen überfahren; dabei wurden ihm beide Beine abgetrennt. Wie traurig ist es für ihn und seine Familie, denn dieses Leid läßt sich nicht wieder gut machen. Obwohl dieser Fall im VUB vom Juni 1971 bereits aufgezeigt wurde, mag es nicht zu viel sein, wenn er nochmals als Beispiel und Mahnung an all diejenigen Kollegen gerichtet wird, die sagen, ich springe schon so und so viele Jahre ab, mir kann das nicht passieren. Kollege, auch Du bist keine Ausnahme!

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

Nur sofortige Meldung über außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr an die Zugleitungen gibt die Möglichkeit, notwendige Anordnungen raschest zu treffen.

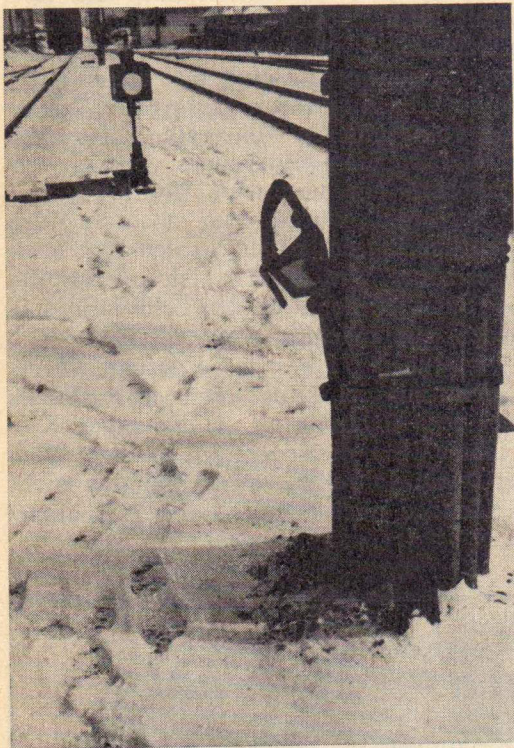
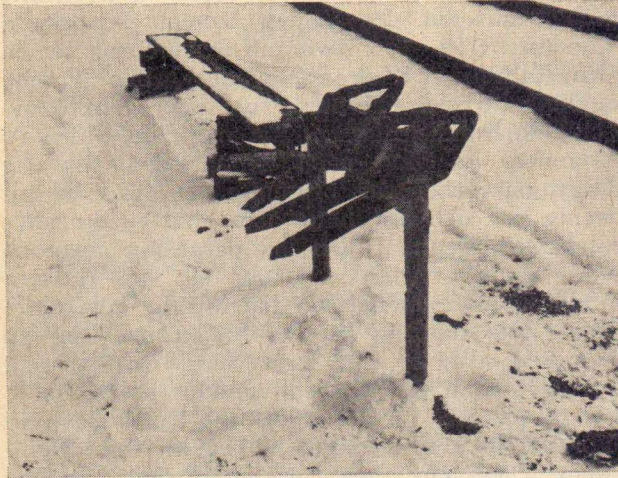
Zugleitungsbeamte!

Gebt solche einlangende Meldungen sofort an die Euch bekannten Stellen weiter.

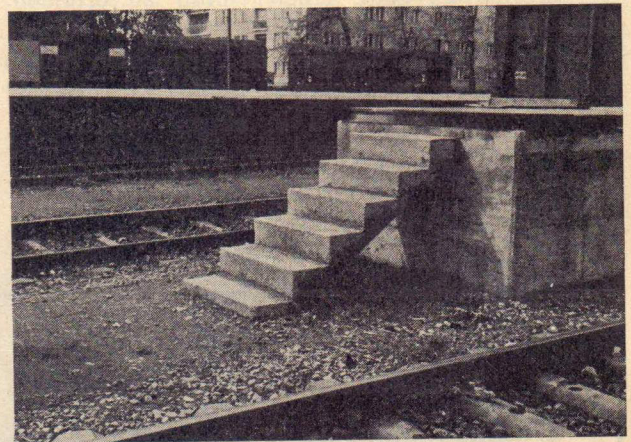
Nur bei ungesäumter Einhaltung des Meldevorganges ist klaglose Betriebsabwicklung und zeitgerechte Verlautbarung in Presse und Rundfunk möglich.

Wir haben in unserem Bereich eine Menge Formen von **Hemmschuhständern**, von denen hier einige Typen gezeigt werden sollen, die den Erfordernissen der Unfallverhütung nicht entsprechen. Kein einziger Hemmschuh bleibt in der vorgesehenen senkrechten Lage, alle stellen sich quer zur Gleisachse. Wie gefährlich diese Stellung der doch ziemlich scharfkantigen

Hemmschuhe für Vershubbedienstete selbst ist, ganz besonders in der Nacht, braucht nicht erst gesagt zu werden. Dazu noch eine daneben stehende Zauber- oder Mausefallebank und ein beschädigter Hemmschuh. Besser geht es wohl nicht mehr! Vorgesetzte, Sicherheitsbeamte und Unfallverhüter, nehmt Euch solcher Mißstände mehr an, laßt nicht alles gehen wie es geht und haltet Ordnung auf den Arbeitsplätzen.



Auch die hier in Abbildung gezeigte Stiege ist ein Modellfall, sie hat 7 Stufen und kein Haltegeländer. Außerdem führen an beiden Seiten Vershubgleise in einem Abstand von nur 1,30 m vorbei. Seit Jahren wird dieser Zustand aufgezeigt, doch dem Ersuchen auf Abhilfe wurde bis heute nicht entsprochen. Wieder einmal: Es muß zuerst etwas passieren!



Sage dem Reisenden

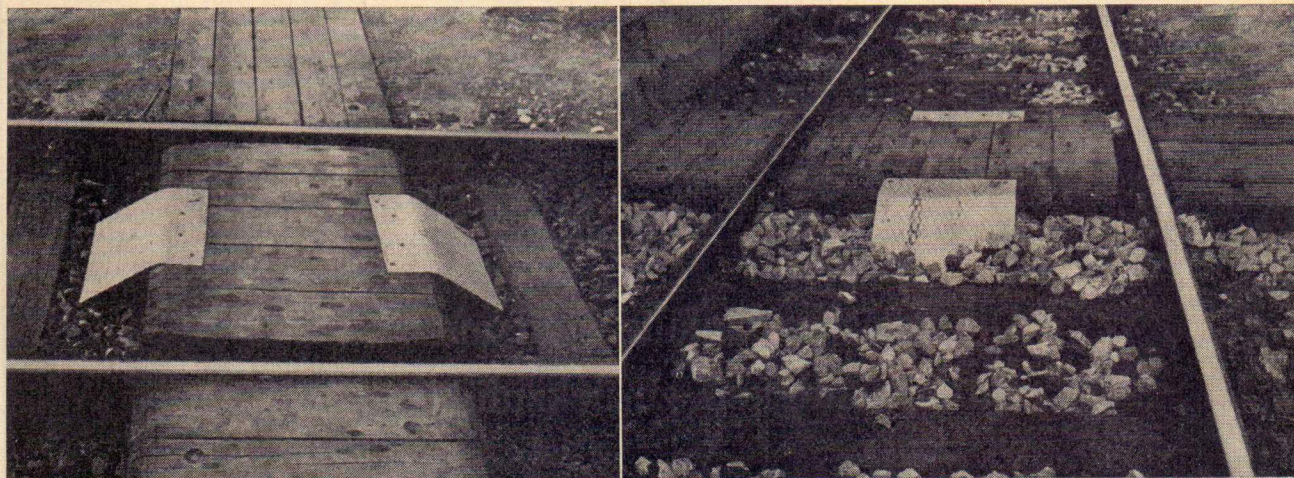
zu seiner Beruhigung,

weshalb es im Zug mehr kostet!

als beim Schalter

Im VUB 1. Stück aus 1970 wurden mit Hinweis auf GD-Verfügungen „Richtlinien für die Errichtung von Gleisabdeckungen (auch Kuppungsläufe) verschiedener Bauart gemäß Sonderblatt 17.110“ erstellt. Die bildlichen Darstellungen in diesem VUB zeigen deutlich, wie Gleisabdeckungen der Unfallverhütung. Die Schraubenköpfe bilden

eine Stolpergefahr, das Blech selbst bedeutet erhöhte Rutschgefahr, besonders, wenn es vereist ist und außerdem ist es zu schmal. Eine Unfallquelle durch 3 andere zu ersetzen, ist — so glaube ich — nicht zielführend. Wäre es nicht gut, wenn man vorher, bevor die Arbeit beginnt, darüber sprechen könnte?



deckungen im Verschubbereich sein müssen. Nun hat sich eine Streckenleitung etwas eigenes einfallen lassen und montierte Kuppungsaufläufe aus Riffelblech abweichend von der vorgesehenen Norm nach folgender Abbildung. Diese Art Gleisabdeckung entspricht nicht den Erfordernissen

Abschließend möchte ich sagen, die Unfallverhütung hat durch viel Mühe und Fleiß aller Mitarbeiter schon sehr viel erreicht, die Unfallrate hat sich weitgehend gesenkt. Es ist aber noch nicht genug getan, was uns alle zur weiteren Pflichterfüllung in dieser Richtung beauftragt.“

Schwerpunktprogramm Juli—September 1971

Bf-Vorstände:	Wirtschaftlicher Einsatz des Personals und der Fahrbetriebsmittel
Fdl:	Bereitstellen der Züge, verbindliches Abmelden
Stellwerkswärter:	Freimachen und Freihalten von Fahrstraßen
Zugführer und Triebfahrzeugführer:	Abfahrerlaubnis nach Tafel B 15
Schaffner:	Verständigung der Reisenden über Zugverspätungen
Verschubbedienstete:	Signalübermittlung beim Vershub

Gesundheit ist das größte Gut!

Die meisten Unfälle sind auf
Unvorsichtigkeit zurückzuführen!

Vernünftige Vorsicht darf niemals
mit Feigheit verwechselt werden!

Daher:

Eigene Vorsicht ist der beste Unfallschutz!

Fahrplan / Horaire / Orario

1971 / 72

23. 05. 1971 - 27. 05. 1972

TEEM Verbindungen
Relations **TEEM**
Relazioni **TEEM**

