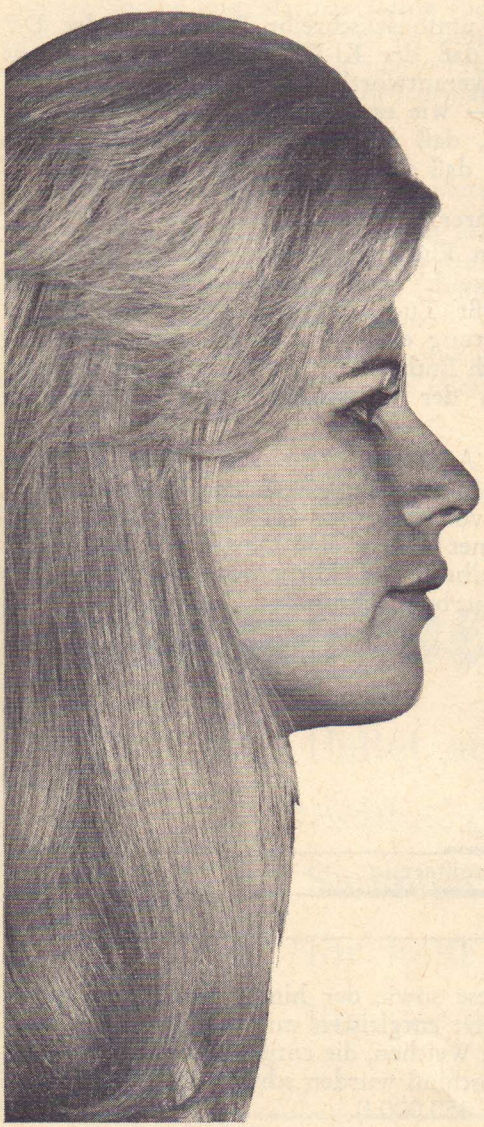
Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

12. Stück | Wien, am 1. Dezember 1971 | Jahrgang 1971

Inhalt:
57. Aus dem Verkehrsgeschehen
58. Etwas für jeden
59. Kundendienst
60. Unfallverhütung
61. 39. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“



Manche mögen's heiß

Das ist aber für den Einsatz der Weichenheizungen nicht immer richtig!

Stromfressende Weichenheizungen nur bei Schneefall, Schneeregen oder Schneetreiben einschalten!

Kälte allein schadet den Weichen nicht; wer gut schmiert – mit Winteröl – kann auch bei Tiefsttemperaturen die Weichen umstellen!

Spart Strom!

57. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Tötung eines Vorarbeiters bei Kl-Entgleisung

Am Ereignistag sollte ein Motorbahnwagen mit 3 beladenen Anhängern, gezogen und durch Steifkupplung untereinander verbunden, vom Bf M. nach Bf L. verkehren. Auf dem 1. und 2. Bahnwagen waren drei, auf beiden Fahrzeugen aufliegende Schienenstücke verladen. Ferner befand sich auf dem 1. Anhänger Oberbauwerkzeug und auf dem zweiten Kleineisen. Auf dem dritten Bahnwagen lagerte neben einem Schienenstück auch ein Schweißgerät. Letzteres sowie die Schienenstücke waren mit Bauklammern gegen seitliche Verschiebung gesichtert.

Im Motorbahnwagen befanden sich außer dem Kl-Führer und dem Kl-Fahrer 5 Bedienstete. Zwei Bedienstete saßen auf dem 1. Bahnwagen, ein weiterer Bediensteter hatte auf dem zweiten Platz genommen. Auf dem Bahnwagen stand ein Bediensteter und hielt das Schweißgerät.

Während der Fahrt nach Bf L. kam es bei einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h in einem Linksbogen zur Entgleisung des 1. Bahnwagens mit allen Achsen und in der Folge zu einem Bruch der Achsbefestigung des rechten Rades am vorderen Laufgestell. Noch ehe der Kl-Fahrer den Kl anhalten konnte, stürzten die auf dem 1. und 2. Bahnwagen sitzenden 3 Bediensteten von ihren Fahrzeugen. Dabei wurde ein Bediensteter getötet und die anderen beiden schwer verletzt.

Die Ursache der Kl-Entgleisung konnte nicht eindeutig geklärt werden. Die Entgleisung dürfte jedoch mit großer Wahrscheinlichkeit durch ein während der Fahrt vom 1. Bahnwagen herabgefallenes Gerät verursacht worden sein.

Die Ursache der persönlichen Entgleisungsfolgen lag jedoch eindeutig in einem Verschulden des Kl-Führers. Dieser hatte es geduldet, daß 4 Bedienstete auf den Bahnwagen Platz nahmen, obwohl im Motorbahnwagen noch Platz gewesen wäre.

Abgesehen von den Verstößen gegen die Bestimmungen der Punkte 528 und 532 der DV V 3, lag hier auch eine Außerachtlassung der Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift DV A 40, Heft 6, vor.

Punkt 6.2.1.1 besagt: „. . . Die Beförderung von Arbeitskräften soll nur mit Kl erfolgen, die für den Personentransport eingerichtet sind (z. B. Draisinen, Motorbahnwagen, Mannschaftswagen). Die Mitfahrt auf Kl darf nur mit Zustimmung des Kl-Führers erfolgen."

Punkt 6.2.1.4: „Auf beladenen Bahnwagen dürfen Personen nur auf niedriger, sicher gelagerter Last mitfahren."

Ein weiterer Verstoß lag darin, daß der Kl-Führer den Bediensteten am 3. Bahnwagen beauftragt hatte, das dort befindliche Schweißgerät zu halten, wodurch zweifellos eine Gefährdung gegeben war.

Punkt 6.2.2.4: „Kl dürfen erst dann in Bewegung gesetzt werden, wenn sich der Kl-Führer auch davon überzeugt hat, daß alle Mitfahrer sitzen bzw. einen sicheren Standplatz eingenommen haben."

Nicht umsonst schreibt Punkt 528 der DV V 3 vor, daß der Kl-Führer für die Sicherheit der Fahrt verantwortlich ist. Dazu gehört natürlich auch — wie es Punkt 532 der DV V 3 bestimmt —, daß der Kl-Führer u. a. darauf zu achten hat, daß die Ladung richtig gelagert ist.

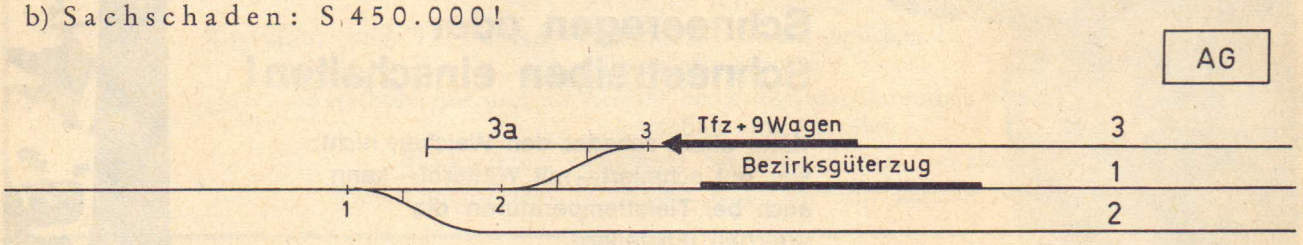
Kl-Führer !

Beweist Euch der geschilderte Fall nicht ausreichend, welch' große Verantwortung auf Euch lastet ? Laßt Euch daher von niemandem zur Nichtbeachtung einer Vorschrift verleiten ! Sonst könnte auch Euch einmal — wie in einem anderen Fall — in der Urteilsbegründung vorgeworfen werden:

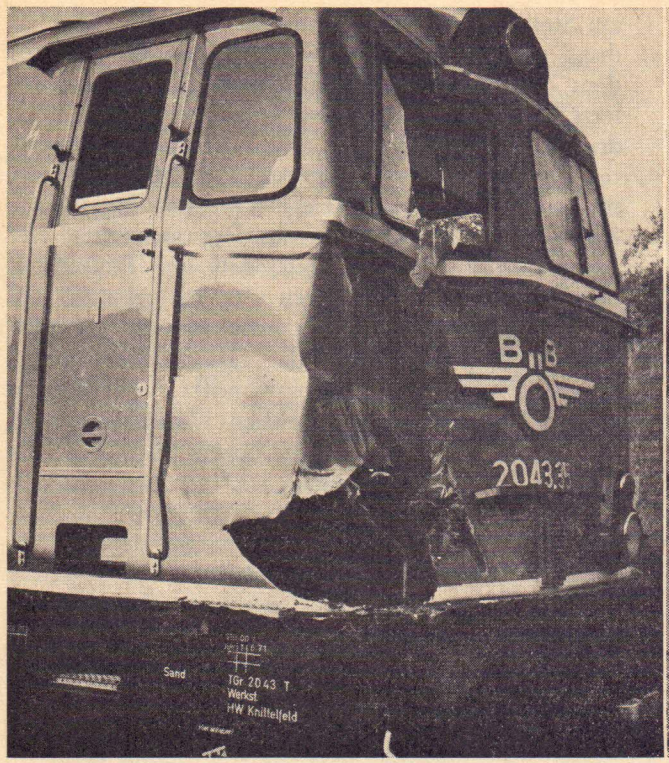
„Der Angeklagte hat als Verantwortlicher für die Kl-Fahrt Handlungen und Unterlassungen begangen, von denen er voraussehen mußte, daß diese geeignet waren, eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit und körperliche Sicherheit von Menschen herbeizuführen."

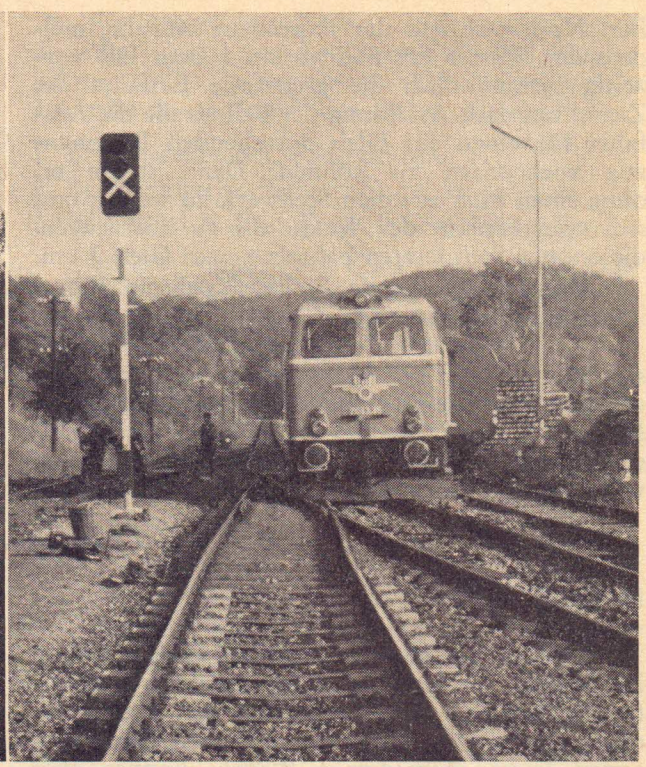
---

b) Sachschaden: S 450.000!



Am 12. Oktober um 12.10 Uhr entgleiste im dargestellten Bf beim Verschub eines Bezirksgüterzuges auf Gleis 3, Weiche 3, das Zug-Tfz mit allen Achsen und stieß im entgleisten Zustand gegen zwei im Stumpfgleis 3 a abgestellte Wohnwagen. Diese sowie der hinter dem Tfz gereihte Gepäckwagen entgleisten mit je einer Achse. Der Oberbau, 2 Weichen, die entgleisten Fahrzeuge und der Gleisabschluß wurden schwer beschädigt (Sachschaden: S 450.000 !).



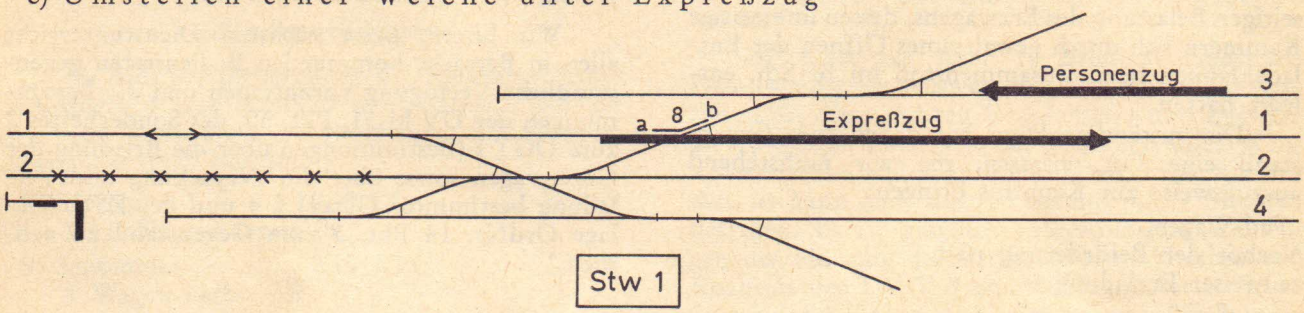


Der Bezirksgüterzug war im genannten Bf um 11.57 Uhr auf Gleis 1 eingefahren. Anschließend fuhr das Zug-Tfz mit 3 Wagen über die Weiche 2 und schob sodann über Weiche 3 nach Gleis 3 zurück, um von dort 6 Wagen abzuholen.

Beim Zurückschieben nach Gleis 3 kam es infolge unrichtiger Weichenstellung durch den Weichenwärter und unterlassener Verschubwegbeobachtung durch den Verschubleiter zum unbemerkten Aufschneiden der Weiche 3 und beim Vorziehen über die nunmehr in Halbstellung befindliche Weiche zur Entgleisung.

Der Verschubleiter hatte bereits bei der geschobenen Verschubfahrt nach Gleis 3 bemerkt, daß die Weiche 3 keinen Signalkörper besaß, da dieser 2 Tage vorher abgebrochen war. Dennoch überzeugte er sich weder bei Verschubbeginn noch vor dem Vorziehen aus Gleis 3 von der Stellung der Weiche, vielmehr hielt er sich beim Verschubteil so auf, daß er die Weichenstellung überhaupt nicht beobachten konnte. Dies alles in einem Bf mit einfachsten Betriebsverhältnissen, bei Tageshelle, ohne Sichtbehinderung und ohne Zeitdruck !

c) Umstellen einer Weiche unter Expreßzug



Am 13. Oktober um 17.29 Uhr riß bei Einfahrt eines Expreßzuges in den dargestellten Bf V. auf Gleis 1 die Zugstange des letzen Wagens infolge Umstellens der Weiche 8 a zwischen den beiden Drehgestellen, wodurch sich der Wagen querstellte. Der Zug kam durch Trennung der Hauptluftleitung zum Stillstand. Die Fahrgäste des letzten Wagens mußten in den vorderen Zugteil umsteigen, worauf der Expreßzug die Fahrt mit 26 Min. Mehrverspätung fortsetzte.

Zwischen dem Bf V. und dem Nachbarbf A. bestand wegen Schienenneulage auf Gleis 2 Fahren auf dem falschen Gleis 1. Der um 17.12 Uhr vom Nachbarbf abgefahrene Expreßzug sollte im Bf V. auf Gleis 1 einfahren; hiezu stellte der Fdl am Blockapparat (5007) eine „Ausfahrt für Einfahrt“

her. Noch während der Expreßzug einfuhr, meldete der Wärter des Stellwerkes 1 dem Fdl **vorzeitig** fernmündlich die grenzfreie Einfahrt des Zuges, um nach Auflösung der Fahrstraße die Ausfahrt für einen auf Gleis 3 stehenden Personenzug vorbereiten zu können. Dann stellte er, ohne einen Blick aus dem Stellwerk zu werfen und sich vom Freisein der Weiche 8 a zu überzeugen, diese unter dem letzten Fahrzeug nach Gleis 3 um.

Der schuldtragende Stellwerkswärter führte in seiner Einvernahme u. a. aus:

„. . . Unmittelbar vor dem Stellwerk befand sich auf Gleis 4 a ein Verschubteil des Zuges . . ., der überwiegend aus gedeckten Wagen bestand . . . Mir war bekannt, daß der Personenzug auf Gleis 3 sofort nach Einfahrt des Expreßzuges abgefertigt wird. Da ich diesen Zug während der Vorbeifahrt am Stellwerk nicht sehen konnte, gab ich die Meldung an den Fdl über die grenzfreie Einfahrt zu dem Zeitpunkt, als ich **annehmen** konnte, daß der letzte Wagen grenzfrei ist; dies obwohl ich mich durch Augenschein nicht davon überzeugen konnte. Als vom Fdl die Fahrstraße aufgelöst wurde, stellte ich sofort die Weichen — auch die Weiche 8 a — für die Ausfahrt des Personenzuges um. Ich war fest der Meinung, daß der Expreßzug bereits grenzfrei eingefahren war. Ich gebe zu, daß ich die Meldung abgegeben habe, obwohl ich mich vom Stellwerk aus von der tatsächlichen grenzfreien Einfahrt nicht einwandfrei überzeugen konnte und unter den gleichen Umständen nach Auflösung der Fahrstraße durch den Fdl die Weiche 8 a umgestellt habe . . .“.

---

58. Etwas für jeden

Nach einem Zugzusammenstoß (Flankenfahrt) im Bf Sch. infolge unterlassener Fahrstraßenprüfung durch den Fdl untersuchte der Tfz-Führer des eingefahrenen Zuges sein Tfz und die beiden ersten leicht beschädigten Wagen, konnte aber keine betriebsgefährlichen Mängel feststellen. Er entschloß sich daher, die Fahrt im Schrittempo bis zum Nachbarbf K. fortzusetzen. Daß Erz aus dem 1. Fad-Wagen seines Zuges (linke Wagenkammer in Fahrtrichtung gesehen) ausgelaufen war, bemerkte er zwar, maß diesem Umstand aber hinsichtlich der betriebssicheren Weiterfahrt keine Bedeutung zu.

Nach Abfahrt vom Bf Sch. und einer zurückgelegten Wegstrecke von über 1 km nahm der Tfz-Führer ein starkes Neigen des Erzwagens wahr und leitete sofort Schnellbremsung ein, konnte aber nicht mehr verhindern, daß der Gepäck- und der Erzwagen auf eine Böschung abstürzten, wobei der Zugführer eine schwere Gehirnerschütterung erlitt.

Die Ursache der Entgleisung lag in einer einseitigen Belastung des Erzwagens, dessen linksseitige Kammern sich durch gewaltsames Öffnen der Entladeklappen beim Zusammenstoß im Bf Sch. entleert hatten.

Die zuständige Dion hat daher zum Gegenstand eine DA. erlassen, die wir nachstehend auszugsweise zur Kenntnis bringen:

„Fad-Wagen,
Verbot der Beförderung nach
teilweiser Entladung
(DA. 3415/28/1971 der Dion Linz vom 30. Juli 1971)

. . . Dabei wurden u. a. beim ersten Fad-Wagen des Zuges 1368 durch gewaltsames Öffnen der Entladeklappen beide linksseitigen Wagenkammern entleert. Obwohl dadurch eine einseitige Beladung dieses Fad-Wagens entstand, wurde über Entscheidung des Tfz-Führers die Fahrt mit Zug 1368 fortgesetzt. Ungefähr nach 1,5 km Fahrt entgleiste der einseitig beladene Fad-Wagen im dortigen Rechtsbogen mit allen Achsen. In weiterer Folge kam auch der vorgereihte Dienstwagen zur Entgleisung. Beide Wagen stürzten um und wurden erheblich beschädigt (geschätzte Schadenssumme S 110.000,—).

Wir nehmen diese vermeidbar gewesene Zugentgleisung zum Anlaß, darauf hinzuweisen, daß teilweise entladene Erzwagen (Fad) wegen der großen Entgleisungsgefahr sofort abzustellen sind und vor der Weiterfahrt die gänzliche Entladung des Wagens zu erfolgen hat.

Wir bitten, beim nächsten Dienstunterricht allen in Betracht kommenden Bediensteten gegenständliche Verfügung vorzutragen und die Bestimmungen der DV M 31, Pkt. 50, des Sonderheftes 2 zum ÖGT I (Bestimmungen über die Beladung der Güterwagen sowie über die Verpackung und Verladung bestimmter Güter) § 4 und der ZSV, Einlage OrdNr. 14 Pkt. 3 zum Gegenstand zu nehmen.“

Erhöhte Unfallgefahr bei Frost!

Bedienstete!

Muß es sein, daß bei Eintritt von Frost so viele von Euch im Dienst oder auf dem Weg dorthin verunglücken?

Sorgt daher durch erhöhte Vorsicht und rechtzeitige Bestreuung der Wege im Bahnbereich vor.

Achtung !

Die im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11/1971 unter Punkt 52 „Beschädigung von Sicherungseinrichtungen bei EK durch Straßenbenützer" enthaltene Ausführung bzw. Erläuterung zur Anlage 3 der DV V 26, Nr. 9 (Ausgabe 1951) gilt selbstverständlich auch für den Anhang 1 (Richtlinien), Nr. 9, der mit 1. Dezember 1971 in Kraft getretenen DV V 26 (Ausgabe 1970).

Lärm durch das Spiel Click-Clack

(DA. Z. 31410/1/71 vom 18. Oktober 1971)

Im Rahmen einer umfassenden Lärmbekämpfung ergibt sich die Notwendigkeit, auf die Bestimmungen des Aushanges „Bekanntmachung", wonach innerhalb der Eisenbahnanlagen und in den Wagen jegliche Erregung störenden Lärmes verboten ist, besonders hinzuweisen.

Unter Erregung störenden Lärmes ist auch die Ausübung des Modespieles Click-Clack, welches vielfach von Kindern, Schülern oder Jugendlichen in den Zügen, Warteräumen oder sonstigen Bahnhofanlagen gespielt wird, zu verstehen.

Das Bahnhofs- und Zugbegleitpersonal ist anzuweisen, auf Einhaltung der Bestimmungen vorstehend zitierter „Bekanntmachung" besonders zu achten.

Erkennungsmarken

Aus gegebenem Anlaß wiederholen wir unsere im Verkehrs-Unterrichtsblatt 7/1970 ergangene Verlautbarung, wonach die Unfallerhebungsbeamten der GD und Dionen mit Erkennungsmarken, die den Aufdruck „Unfallerhebungsdienst-Generaldirektion, Betriebsdirektion" oder z. B. „Unfallerhebungsdienst-Bundesbahndirektion Wien" tragen, ausgestattet sind. Diese Bediensteten sind insbesondere bei der Erhebung über außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr in jeder Hinsicht zu unterstützen.

Heißlauferortungsgerät

Zu den Verlautbarungen im Verkehrs-Unterrichtsblatt 9 und 12/1970 sowie 2/1971 können wir nun auch über die Ergebnisse des Monates September 1971 berichten:

5. September	18.39 Uhr	U 469	1 Heißläufer abgestellt
9. September	12.15 Uhr	1494	4 Wagen verbremst
14. September	24.00 Uhr	1498	1 Wagen verbremst; Bremse ausgeschaltet
16. September	21.20 Uhr	G 896	1 Heißläufer festgestellt
18. September	14.10 Uhr	Nz 1584	1 Wagen verbremst; Bremse ausgeschaltet
30. September	8.29 Uhr	G 50	1 Wagen wegen starker Aufschweißungen abgestellt.

Ein neuerlicher Beweis dafür, wie wertvoll derartige Geräte für die Österreichischen Bundesbahnen sind ! Es werden zur Zeit daher weitere 3 Geräte an nachstehenden Orten aufgestellt:

1. Bf Blindenmarkt, Fahrtrichtung 1
2. Bf Marchtrenk, Fahrtrichtung 1
3. Bf Solbad Hall in Tirol, Fahrtrichtung 1

Im Erfassungsbereich der 3 geplanten Ortungsgeräte wurden 1970 insgesamt **155** Heißlauferfälle (d. s. zirka 21% der Gesamtzahl) registriert.

Genaueste Erfassung der Verschubleistungen — ein Gebot der Stunde !

(Beitrag des Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst des Bf Leoben Hbf, Ob.Rev. Karl Jung)

Im GD. NBl. 9/1971 schrieb Herr Vorstandsdirektor Hofrat Dr. Markoff in einem sehr interessanten Artikel über „Angebot und Nachfrage im Güterzugverkehr", daß beim Bilden der Züge sowie bei deren Auflösung ein sehr hoher Arbeitsaufwand zu verzeichnen sei, betonte jedoch, daß dieser zum Teil auf die veralterten Verschubanlagen zurückzuführen sei, da bisher eine wesentliche Modernisierung der Verschubbahnhöfe aus finanziellen Gründen unmöglich war.

Um so wichtiger erscheint mir daher die vorschriftsmäßige, den Tatsachen entsprechende Erfassung der Verschubleistungen auf Grund der DV V 9 durch die Verschubleiter. Das ist aber nur dann möglich, wenn die Verschubvormerkbücher peinlichst genau geführt werden. Ein vielfach festgestellter Irrtum ist es, bei der Ermittlung der A-Leistung zu glauben, daß diese mit der Dienstschicht der Verschubmannschaft etwas zu tun habe und so kann es vorkommen, daß in dieser Beziehung total falsche Zeiten ermittelt werden. Die A-Leistung des Verschubpersonals bezieht sich jedoch nur auf die Arbeitsleistung der Verschubmannschaft während der bewilligten Einsatzzeiten von „ständigen Verschubloks" und diese weisen oft erhebliche Zeitunterschiede gegenüber den Dienstschichten auf.

Ist z. B. bei einer 12 Stunden dauernden Dienstschicht im Ausweis der bewilligten Einsatzzeiten für die ständigen Verschubloks und Zug-Tfz die bewilligte Einsatzeit der Reserven oder Wendelokreserven (ständige Verschubloks) nur 9 Stunden, so kann auch die A-Leistung nur 9 Stunden betragen. Es ist gänzlich ausgeschlossen, daß bei genauer Führung des Verschubvormerkbuches und Kenntnis der DV V 9 ein Verschubleiter z. B. 11 Stunden A-Leistung auswerfen könnte. Die Summe der Verschubzeiten kann aber bei 12-stündiger Dienstschicht ohne weiteres auch 14 Stunden betragen, wenn in diesem Bf Zug-Tfz 2 Stunden zum Verschub herangezogen werden. Bei Verschub mit Zug-Tfz gibt es keine A-Leistung ! Wird das von allen Kollegen verstanden, dann muß eine genaue Führung der Verschubvormerkbücher möglich sein, und es ist erfreulich, daß viele Verschubleiter diese auch tatsächlich peinlich genau führen. Ich selbst

konnte mich bei verschiedenen Anlässen überzeugen. Der „Aberglaube", recht viele Verschubstunden nachweisen zu müssen, stellt sich als Bumerang heraus, denn je mehr Verschubzeiten geschrieben werden, um so größer wird die Zeit, die für einen Wagen benötigt wird und je größer dieser minutliche Wert ist, um so schlechter ist die Güte des Verschubes, aber um so kleiner wird auch die Güteprämie für die Verschubbediensteten ausfallen. Daher wird es wohl im Interesse aller Verschubbediensteten liegen, wenn die Verschubleiter die Verschubzeiten wahrheitsgetreu erfassen und in die Verschubvormerkbücher eintragen.

Bei der Feststellung der Tfz-Leistung bestehen manchmal Unklarheiten beim Fahrverschub in Nachbarbf. Der dort durchgeführte Verschub zählt nicht zur Tfz-Leistung des Heimatbf der Verschubmannschaft, wohl aber der Verschub in Anschlußbahnen und Ladestellen, die vom Heimatbf aus bedient werden. Erst wenn diese Bestimmungen wirklich alle verstanden werden und die Verschubvormerkbücher auch täglich von den Bf-Vorständen und Aufsichtsbeamten kontrolliert werden, wird es überall zu einer vorschriftsmäßigen Erfassung des leider so unproduktiven Verschubes kommen.

Sollten bei manchen Kollegen noch Zweifel bestehen, wird sich ein Blick in die DV V 9 lohnen und damit hätte dieser Beitrag auch seinen Zweck erreicht.

Erfreuliches

Im Monat September 1971 war im Gesamtbereich der Österreichischen Bundesbahnen kein Trunkenheitsanstand eines V-Bediensteten zu verzeichnen !

Oberbauvorschrift — Fahrgeschwindigkeit

Aus gegebenem Anlaß sei auf die Bestimmungen der DV B 51, Punkt 19.4. verwiesen:

„Nach Beendigung einer Tages- oder Stundensperre soll das Gleis mit voller Geschwindigkeit, auf Normalspurstrecken mindestens mit 50 km/h, nach größeren Hebungen, Absenkungen und Gleisverschwenkungen sowie nach einer Bettungsreinigung mindestens mit 30 km/h, auf Schmalspurstrecken mindestens mit 20 km/h befahren sein. Nach größeren Gleisarbeiten, wenn das Gleis unbefahrbar war, darf der erste Zug die Arbeitsstelle nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 km/h auf Normalspurstrecken bzw. 20 km/h auf Schmalspurstrecken befahren."

---

59. **Kundendienst**

Man schrieb uns:

„. . . Trotz allem Peinlichen und Unangenehmen jener Situation freue ich mich jetzt, denn ich habe wieder freundliche, gute und hilfsbereite Menschen kennengelernt. Sie waren so nett und halfen mir so tatkräftig ! . . ."

Es war Fdl Rev. Alfred **Kern** des Bf St. Valentin, der tadellosen Kundendienst übte. Ein Fahrgast auf der Reise in die Schweiz hatte seinen Reisepaß in Wien vergessen und war deshalb in St. Valentin ausgestiegen. Die Bemühungen des Fdl, den vergessenen Paß herbeizuschaffen, waren schließlich von Erfolg begleitet, wobei auch die Handlungsweise des Fdl im Bf Wien Westbf lobend erwähnt werden muß.

„. . . Ich werde Ihre große Güte und Hilfsbereitschaft nie vergessen und danke Ihnen von hier, wo ich gut ankam, von ganzem Herzen ! Es geht so freundlich und menschlich in Österreich zu, wie früher auch bei uns. Ich wünsche Ihnen und Ihren Bediensteten alles Gute und verbleibe

M. W., Freiburg i. B."

Hier war es Fdl Alfred **Moser** des Bf St. Valentin, der der Reisenden half. Sie war anstatt in Linz bereits im Bf St. Valentin aus D 240 ausgestiegen, um mit Zug Ex 264 weiterzureisen. Moser erwirkte das Anhalten dieses Zuges im Bf St. Valentin.

„. . . . Es ist mir ein Bedürfnis, meiner Freude über die Hilfsbereitschaft eines Angestellten der ÖBB Ausdruck zu verleihen. Ich trat am 6. 8. 1971 in Wien meine Urlaubsfahrt auf die Insel Hvar an. Knapp nach Wien entdeckte ich, daß ich meinen Reisepaß zu Hause in Krems vergessen hatte. Ganz außer Fassung verließ ich in Wiener Neustadt den Zug, ging in die Fahrdienstleitung und erzählte dort dem diensthabenden Beamten, Herrn Ob. Rev. Franz **Linzer**, mein Mißgeschick. Dieser ergriff gleich die Initiative und setzte sich mit Wien in Verbindung. Er erkundigte sich, welcher Zug nach Split abfahre und wann. Dann rief er meinen Sohn in Krems an und sagte ihm Bescheid, daß er den vergessenen Reisepaß nach Wien bringen und dem Beamten Xx übergeben sollte. Es klappte wirklich alles und ich kam nur um einige Stunden später als vorgesehen in Split an. Als ich mich bei genanntem Herrn für seine Hilfsbereitschaft erkenntlich zeigen wollte, lehnte er strikt ab . . .

F. G., Krems."

„. . . Gestern kamen unsere langjährigen Gäste Herr und Frau K. sowie Frau W. um 21.47 Uhr aus Bonn hier an und haben uns von einer sehr menschlichen Tat seitens der Bahnhofsvorstehung Villach Hauptbf erzählt:

Frau W. (89 Jahre alt) kommt seit vielen Jahren nach Kärnten und liebt unser Land sehr. Nun

stürzte sie im Frühjahr so schwer, daß sie nicht mehr gehen konnte und fast schien es als könnte sie nie mehr nach hier kommen. Der Gesundheitszustand besserte sich jedoch und die Reise konnte geplant werden. Herr K. schrieb an den Herrn Bahnhofsvorstand in Villach Hbf und bat um Hilfe für seine Schwiegermutter, die ja keine Treppen steigen kann. In Bonn wurde die Dame von 2 Bahnpolizisten zum Waggon getragen; nicht so die Villacher — sie hatten eine viel bessere und für die alte Dame bequemere Idee. Als der Zug ankam, stand der Bahnhofsvorstand mit 2 Mann und einem elektr. Gepäck-Beförderungswagen am Perron, Frau W. bekam fürsorglicherweise ein Cape, damit sie nicht fror, und wurde auf diese Weise zum Ausgang gefahren. Unsere Gäste waren über diese Fürsorge zutiefst gerührt! Solche Ereignisse tragen doch mehr zur Förderung unseres Fremdenverkehrs bei, als jede Werbung!

Mit vorzüglichster Hochachtung
Hotel Josefinenhof, Warmbad Villach
Direktion: Unterschrift"

Es handelte sich um den Herrn Bf-Vorstand Reg. Rat **Prinz** und um die Gepäckbediensteten Werner **Bacher** und Mathias **Jarnig** (beide E-Karrenfahrer, Villach Hbf), die sich in einmaliger Weise um die 89-jährige, gehbehinderte Frau W. beim Transport vom Zug zum Bf-Vorplatz bemüht hatten.

„Herr Präsident, sehr geehrte Herren!

Vergangene Woche war ich mit meinem Bruder zusammen auf einer Österreich-Rundfahrt mit der Bahn. Als Eisenbahnfreunde erlebten wir dabei unvergleichliche, schöne Ferien.

Es ist uns ein persönliches Anliegen, Ihnen unseren herzlichen Dank für die überaus zuvorkommende, liebenswürdige und verständnisvolle Behandlung von seiten Ihrer Bediensteten auszusprechen. Neben der herrlichen Natur, den interessanten Bahnanlagen, war uns gerade der menschliche Kontakt mit Ihrem Personal ein besonderes Erlebnis . . .

Mit vorzüglicher Hochachtung und
freundlichen Grüßen
H. G. K., Winterthur"

„Am 12. 10. unternahmen die vereinigten Hauptschulen Wolkersdorf mit über 700 Schülern ihren ersten Halbtages-Wandertag mittels Sonderzug. Die Fahrt verlief reibungslos und zur vollsten Zufriedenheit aller. Es war für die Schüler ein echtes Erlebnis! Für die Sorge um die Kinder, die Beratung und die Höflichkeit möchte ich mich als Verantwortlicher wärmstens bedanken und Sie bitten, den Beamten, die sich so nett, ja vorbildlich gezeigt haben, Dank und Anerkennung auszusprechen. Ein privates Reisebüro hätte nicht zuvorkommender und hilfsbereiter sein können als nachstehend angeführte Beamte:

Herr Stationschef von Wolkersdorf **Fahnl,**
die Fahrdienstleiter, die Herrn **Müller** und **Mödrić,**
der Lokomotivführer Herr Josef **Obermayer,** der den Sonderzug führte, sowie der Zugführer Erich **Slemala** mit seinen beiden Helfern.

Was an mir liegt wird geschehen, auch weiterhin die Dienste der Bundesbahn in Anspruch zu nehmen, um damit die enge Verbundenheit der Schule mit Ihrem Unternehmen im Sinne praktischer staatsbürgerlicher Erziehung zu fördern und zu vertiefen.

Mit dem Ausdrucke meiner Hochachtung
Direktor A. R.,
Hauptschule Wolkersdorf, N. Ö."

Eisenbahner

Haltet auf den Bahnanlagen Ordnung!
Achtet, daß kein Material liegen bleibt!
Sammelt liegengebliebenes Material ein!
Ihr helft dadurch den Bundesbahnen sparen!
Ihr vermindert die Unfallsgefahr!

60. **Unfallverhütung**

Aus Meldungen der Sibe III:

1. 18. August 1971, Bf Klagenfurt Hbf:

„Nach Einhängen des Kupplungsbügels in den Zughaken streckte sich die Schraubenkuppel, der Schwengel an der Kupplungsspindel schnellte hoch und traf E., der seine linke Hand nicht mehr rechtzeitig in Sicherheit bringen konnte, wodurch er Prellungen am Ellbogen der linken Hand erlitt."

Unfallverhütungsvorschrift: Heft 2, Pkt. 2.1.1.1, 2.1.1.2, Heft 3, Pkt. 3.1.2 und 3.6.10.

2. 24. August 1971, Bf Graz Hbf:

„Aus Gleis 9 wurde der Wagensatz vom Zug 183 nach Gleis 218 a ausgezogen und von dort in das freie Gleis 304 abgestoßen. Der Verschubteil bestand aus 4 Wagen, auf dessen südlichsten sich der Verschieber M. als Bremser befand. Er stand auf der südlichen Plattform und öffnete die westliche Seitentür, um durch Pfiffe mit seiner Mundpfeife zwischen den Gleisen 304 und 306 befindliche Wagenreiniger zu warnen. Er hat die Tür offen gelassen und die Garnitur weiter abgebremst. Durch einen Ruck bei der Abbremsung fiel die Tür zu und traf ihn auf dem Kopf, wodurch er Rißquetschwunden am Kopf erlitt."

Ursache: Unachtsamkeit, offene Tür nicht beachtet. Der Bedienstete trug keinen Schutzhelm, dieser lag in der Verschieberunterkunft.

Unfallverhütungsvorschrift: Pkt. 2.1.2.6 und 3.4.5 (9).

3. 11. August 1971, Bf Graz Vbf:

„Als Hemmschuhleger des 6. Abrollbezirkes wollte der Bedienstete G. eine Gruppe von 8 Wagen mit dem Beißer auslösen. Er setzte beim 2. Wagen von vorne den Beißer an. G. sah, daß ein weiterer Wagen gegen die Gruppe rollte, wollte aber unbedingt sein Vorhaben noch durchführen, was jedoch nicht gelang. Es wurde ihm der Beißer durch den Anprall aus der Hand gerissen und gegen die Füße geschleudert, wodurch G. Prellungen und Bluterguß an beiden Füßen erlitt.

Ursache: Grobe Unachtsamkeit des Bediensteten, der den anrollenden Wagen gesehen hat!

Unfallverhütungsvorschrift: Pkt. 2.1.2.6, 3.7.4 und 3.8.3 (4).

---

61. **39. Preisausschreiben — *„Kennst Du die Vorschrift?"***

Die Frage lautet:

„Welche Kennzeichen tragen schräg nach rechts ansteigende schwarze Streifen?"

Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 20. Dezember 1971 bei der Generaldirektion, Betriebsdirektion, Abt. III/1-Unfall, eingelangt sein.

Im übrigen gelten die im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11/1955 unter Punkt 48. veröffentlichten Teilnahmebedingungen.

1. Preis . . . . . S 1000,—
2. Preis . . . . . S 500,—
3. Preis . . . . . S 200,—
5 Trostpreise je . . . . S 100,—.

Die Lösung der Preisfrage sowie die Namen der Preisträger werden im Verkehrs-Unterrichtsblatt 2/1972 veröffentlicht werden. Überdies erfolgt fernmündliche Vorverständigung der Gewinner noch vor dem 24. Dezember 1971.

Schwerpunktprogramm Oktober — Dezember 1971

Fdl:	Verschub auf Hauptgleisen
Zugführer und Tfz-Führer:	Vorbeifahrt an untauglichen Haupt-(Gleissperrlicht-)signalen
Verschubbedienstete:	Anzahl bedienter Handbremsen beim Abstoßen und Abrollen
Blockwärter:	Zugfahrt bei untauglichen Signalen
Kleinwagenführer:	Trennung einer Kl-Fahrt auf der Strecke

Druckfehlerberichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11/1971 ist auf Seite 149 (lfd. Nr. 56 „Unfallverhütung") in der rechten Spalte in der 2. Zeile „Nach 3-monatiger Einschulung . . ." auf „Nach 3-wöchiger Einschulung . . ." zu berichtigen.

Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen — 1255