



# Verkehr-Unterrichtsblatt

6. Stück

Wien, am 1. Juni 1972

Jahrgang 1972

Inhalt: 21. Aus dem Verkehrsgeschehen  
22. Etwas für jeden  
23. Kundendienst  
24. Unfallverhütung

## Das ist das Ergebnis

(Entgleisung des Tfz und dreier beladener Güterwagen eines einfahrenden Güterzuges nach Rammen eines Gleisabschlusses; schwere Beschädigung eines Wärterhauses. Verletzung der beiden Bewohner.

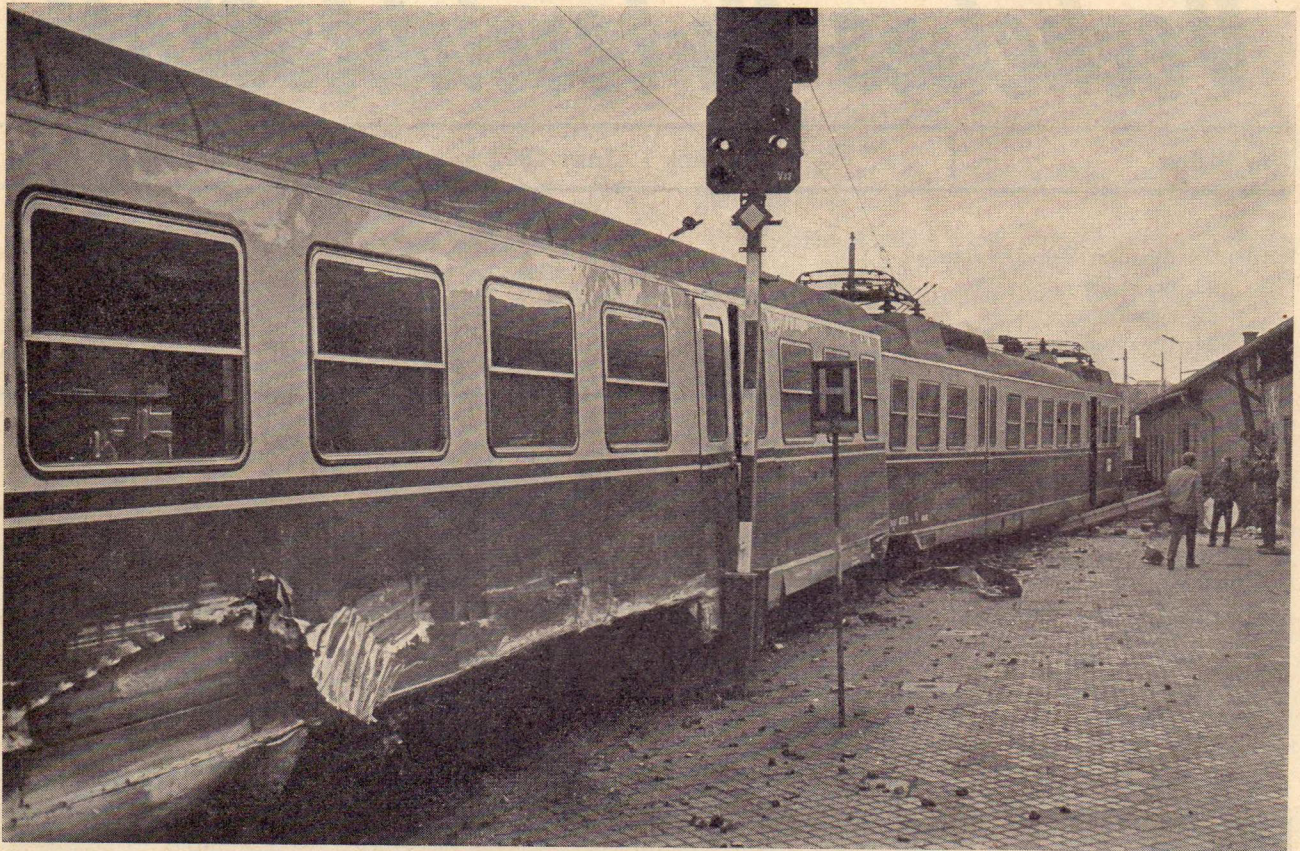
Sachschaden: Zirka S 1,400.000 !)



**unterlassener Signalbeachtung durch die Zugmannschaft!**

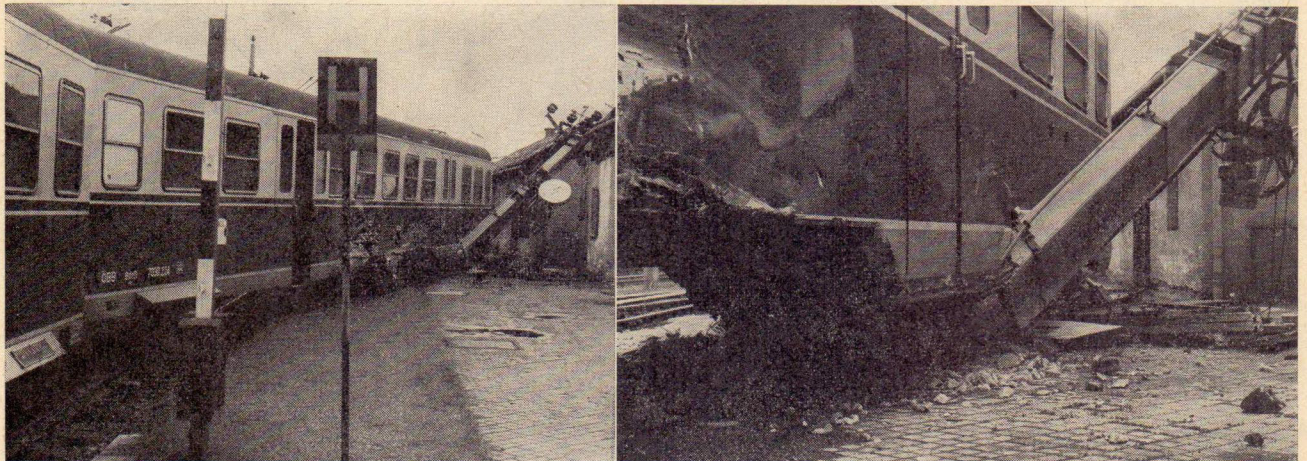


## 21. Aus dem Verkehrsgeschehen

**Wie sich die Bilder gleichen!**

Am 26. April 1971

um 17.52 Uhr entgleisten im Bf M. beim Vorziehen eines unbesetzten Wagensatzes ein Trieb- und ein Zwischenwagen mit allen Achsen und wurden schwer beschädigt. 1 Fahrleitungsmast wurde umgerissen, der Bahnsteig schwer beschädigt. Sachschaden: S 160.000 !



Am 22. April 1972

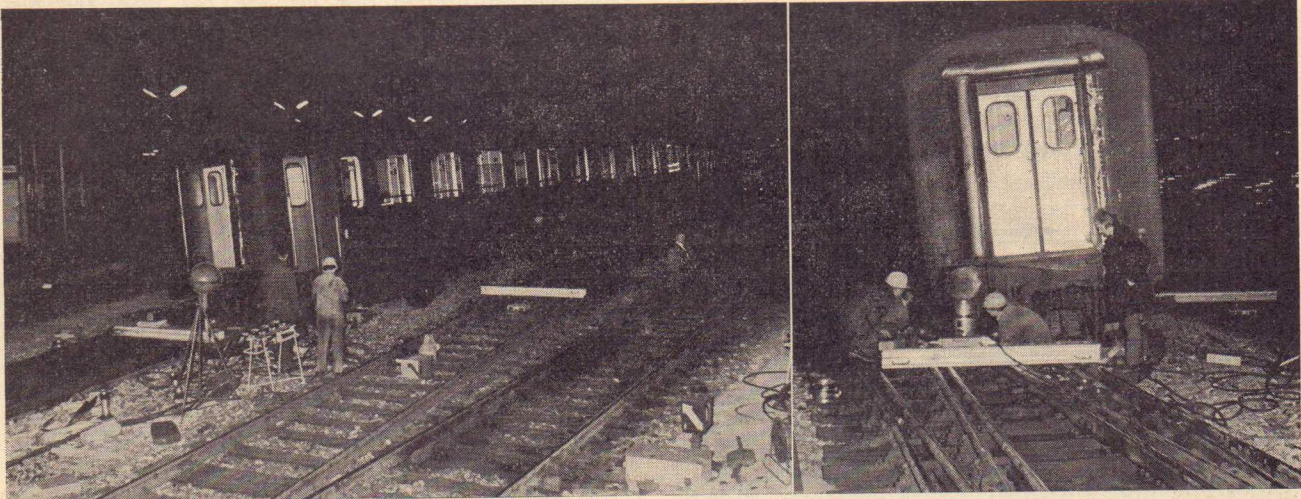
um 13.06 Uhr entgleisten im gleichen Bf M. beim Vorziehen eines unbesetzten Wagensatzes ein Steuer-, ein Zwischen- und der Triebwagen, wobei der Zwischenwagen schwer beschädigt wurde. 1 Fahrleitungsmast wurde umgerissen und der Bahnsteig schwer beschädigt. Sachschaden: Etwa S 240.000 !



Ursache in beiden Fällen:  
Umstellen einer Weiche unter den Fahrzeugen !

Doch damit nicht genug !

Bereits am 11. April 1972 um 18.45 Uhr entgleiste im Bf W. beim Einschoben des Wagensatzes eines Expreszuges ein Liegewagen der SBB mit beiden Drehgestellen und stellte sich quer. Sachschaden: Zirka S 80.000 !



Ursache: Umstellen einer Weiche unter dem Fahrzeug !

Wie oft haben wir im Verkehrs-Unterrichtsblatt das Thema „Umstellen von Weichen unter Fahrzeugen“ behandelt ! Wie oft haben die Dienen entsprechende Dienstanweisungen erlassen ! Wie oft haben die Schulungsbeamten dieses Thema im Dienstunterricht behandelt !

Soll dies das Ergebnis aller Bemühungen sein ?







„ersucht“, die für die Abfahrbereitschaft des Lz — nach Ankuppeln des Wagens — erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Nach Meldung der Abfahrbereitschaft wurde die Ausfahrt aus Gleis 6 freigegeben. Bei Ausfahrt des Lz hörten Fdl und Stellwerkswärter schlagende Geräusche ähnlich solchen, die von Flachstellen eines Wagens herrühren. Unmittelbar darauf meldete der Stellwerkswärter dem Fdl die Entgleisung des Wagens. Eine Nachschau des Fdl nach der Entgleisungsursache zeitigte kein Ergebnis.

Tfzf und Beimann, denen die Entgleisungsursache wohl bekannt war, gaben bei ihren Heimdienststellen keine diesbezügliche Meldung ab.

Erst drei Wochen später bei einer Einvernahme des Beimannes am 4. Februar 1972 und des Tfzf am 8. Februar 1972 wurde bekannt, daß die Entgleisungsursache in einem nicht entfernten Hemmschuh lag. Hiezu gab der Tfzf u. a. folgendes zu: „... Anschließend fuhr ich mit dem Tfz einige Meter von der Entgleisungsstelle weg, um nochmals genauer nach der Ursache zu suchen. Dabei bemerkte ich einen ‚Unterlagskeil‘, der nach dem Herzstück der Weiche 54 lag. Ich fragte deshalb den Beimann, warum er den ‚Unterlagskeil‘ nicht entfernt hatte; der Beimann gab an, diesen nicht gesehen zu haben... Ich sehe ein, daß ich an der Entgleisung mitschuldig bin, da ich es als Tfzf unterlassen habe, den Beimann hinsichtlich seiner Handhabungen zur Herstellung der Abfahrbereitschaft entsprechend zu beaufsichtigen...“ Auch der Beimann gab sein Verschulden zu.

Es lagen somit Verstöße gegen die Bestimmungen der DV M 22, Pkt. 6 und 24 sowie der DV V 26, Pkt. 3.2.1.1 vor.

Im Pkt. 24 der DV M 22 heißt es u. a.: „... Alle von der regelmäßigen Dienstabwicklung abweichenden Vorkommnisse während der vorangegangenen Dienstleistung sind nach örtlich gegebenen Weisungen schriftlich zu melden; über aufsehenerregende außergewöhnliche Vorfälle ist überdies dem Dienstvorstand (dem mit seiner

## 22. Etwas für jeden

### Postwagenbeschädigung

Am 20 April um 22.15 Uhr kam es im Bf G. auf Gleis 209 a zum Zusammenstoß eines gezogenen Verschubteiles mit einer im Stumpfgleis abgestellten Fahrzeuggruppe (7 Postwagen), wobei das Tfz und 3 Postwagen mit je einer Achse entgleisten. Die genannten Fahrzeuge und der Gleisabschluß wurden schwer beschädigt. Es entstand Sachschaden in Höhe von etwa S 200.000!

Der Unfall war auf mangelhafte Verständigung zwischen Verschubleiter und Verschieber zu-

Stellvertretung betrauten Beamten) der Zugförderungsstelle mündlich Bericht zu erstatten.“

### Unvorbereitetes Antreffen eines Kl im Streckengleis

Am 6. April um 7.22 Uhr traf ein in Richtung W. fahrender Eilzug zwischen den Bf K. und N. einen auf dem falschen Gleis entgegenkommenen Kl zwischen dem Einfahrvorsignal und dem Einfahrsignal des Bf N. an. Da Tfzf und Kl-Führer die Gefahr rechtzeitig bemerkten und entsprechend reagierten, kam es glücklicherweise nur zu einer Annäherung auf etwa 250 m.

Der Fdl des Bf N. vereinbarte bereits vor Ankunft eines noch vor dem Eilzug aus der gleichen Richtung fälligen Personenzuges die wegen Oberbauarbeiten auf dem falschen Gleis 2 durchzuführende Kl-Fahrt mit dem Zusatz: „Nach dem Eilzug...“, der dem Personenzug im Abstand folgte. Nach Ausstellung der Fahrplanweisung wurde diese dem Kl-Führer mit der Bemerkung übergeben, daß nach Durchfahrt des Eilzuges abgefahren werden könne.

Als der Personenzug durchgefahren war, stellte der Wärter im Stellwerk 2 in der irrigen Annahme, es hätte sich um den Eilzug gehandelt, den Fahrweg für die Abfahrt des Kl nach dem falschen Gleis 2 her, worauf der Kl ausfuhr, ohne vom Stellwerkswärter Signal „Herkommen“ erhalten zu haben.

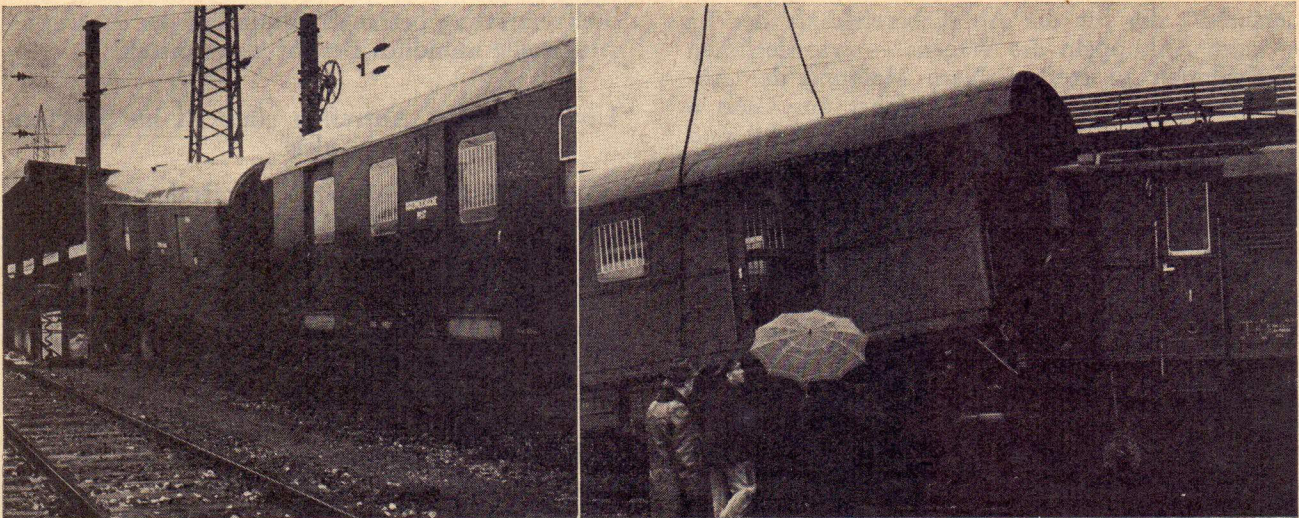
Abgesehen von den Verfehlungen des Stellwerkswärter und Kl-Führers lag hier ein Verstoß des Fdl gegen die Bestimmungen des Pkt. 535 der DV V 3 vor. Er hatte den Kl-Führer zu einem Zeitpunkt zur Fahrt beauftragt, als noch 2 Züge auf dem zu befahrenden Gleis fällig waren. Dadurch wurden Stellwerkswärter und Kl-Führer zu Fehlhandlungen veranlaßt. Wir erinnern daher an den letzten Absatz des Pkt. 535 der DV V 3, der lautet:

„... Der Kl-Führer ist von den Vorschriften im Teil B vor Aushändigung der Fahrplanweisung mündlich zu verständigen. Sodann beauftragte der Fdl den Kl-Führer zu Fahrt.“

rückzuführen. Letzterer leitete überdies die Verschubfahrt eigenmächtig ein und unterließ auch die Verschubwegbeobachtung.

Von der Post- und Telegraphenverwaltung wurde erst kürzlich eine Zusammenstellung der Beschädigungen von Bahnpostwagen sowie Verletzungen von Postbediensteten aus **Bahnverschulden** im Jahre 1971 übermittelt. Wegen Platzmangels ist es nicht möglich, hier Einzelheiten über die Art der Beschädigungen zu veröffentlichen. Außerst besorgniserregend ist jedoch die hohe Zahl





von 22 derartigen Fällen innerhalb eines Jahres! Hierzu schreibt die PTV u. a.: „... Da diese Häufung von Unfällen nicht nur die Sicherheit unseres fahrenden Personals schwer gefährdet, sondern auch betrieblich erhebliche Schwierigkeiten verursacht, ersuchen wir, alles zu unternehmen,

damit solche Vorkommnisse in Zukunft nach Tunlichkeit vermieden werden...“

Wir erachten es daher für notwendig, die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst neuerlich zur Behandlung des Themas „Bahnpostwagen“ im Dienstunterricht zu verhalten!

#### Entgegennahme von Beschwerden

Aus gegebenem Anlaß wird daran erinnert, daß die Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (EVO) im § 8, Abs. (2) bestimmt:

„Die Bahnbenützer sind berechtigt, Beschwerden bei der Eisenbahn mündlich oder schriftlich zu erheben. Die Eisenbahn ist verpflichtet, eine schriftliche Beschwerde ohne unnötigen Aufschub, spätestens jedoch 6 Monate nach deren Einlangen, schriftlich zu beantworten.“

Im Leitfaden zur EVO wird diese Bestimmung dahingehend kommentiert, daß Beschwerden von jeder Stelle der Eisenbahn entgegenzunehmen und entweder unverzüglich zu behandeln oder an die für die Erledigung zuständige Stelle weiter zu leiten sind. Nicht der Bahnbenützer, sondern die Eisenbahn hat dafür zu sorgen, daß die Beschwerde an die für die Behandlung zuständige Stelle geleitet wird, wenn nicht eine Bereinigung an Ort und Stelle vorgenommen werden kann.

Der „Dienst am Kunden“ erfordert, daß dieser Bestimmung mehr Beachtung geschenkt wird und Beschwerdeführer nicht von Stelle zu Stelle „weitergereicht“ werden und sich niemand für die Entgegennahme für zuständig erklärt, bis die Beschwerde schließlich im Ministerbüro landet.

Es erübrigt sich darauf hinzuweisen, daß die in der EVO festgelegte Beantwortungsfrist von 6 Monaten eine Maximalfrist darstellt, grundsätzlich jedoch Beschwerden in kürzestmöglicher Frist zu beantworten bzw. zu bereinigen sind.

#### Beschädigte ÖBB-Liegewagen

Feststellung von Schäden an den Grenzübergängen (Aus DA. 5319/1/72 vom 29. Februar 1972)

Bei nachstehend angeführten ÖBB-Liegewagen wurden bei der Rückkehr aus dem Ausland, nach Ankunft in den Endbahnhöfen größere Schäden festgestellt, die zur Aussetzung der Wagen veranlaßten und bei denen die Instandsetzungskosten die 2000-Goldfranken-Grenze lt. RIC bei weitem überschreiten (36.189,91 S bzw. zirka 51.748,50 S).

Obwohl die Schäden nicht auf den Strecken der Österreichischen Bundesbahnen entstanden sein dürften, ist es nun schwer möglich, die entschädigungspflichtigen Verwaltungen zu ermitteln und Haftansprüche gem. RIC § 20 Ziff 1 zu stellen, da die Wagen mit Reisenden besetzt bis zum Endbahnhof gelaufen sind. Auch weisen die vorgefundenen Bezettelungen nur ungenügende Schadensangaben auf.

Bei Wagen Bcm 51 81 5150005-6 (am 3. August 1971 Ankunft mit Ex 225 in Wien Westbf) waren u. a. 3 Seiteneingangstüren beschädigt, davon 1 Tür schwer (geknickt), 2 Seiteneingangstüren auf einer Wagenseite nicht benützbar.

Der Wagen Bcm 51 81 5150013-0 (am 9. Jänner 1972 Ankunft mit Ex 238 in Wien Südbf) war von einem Verschubzusammenstoß am 8. Jänner 1972 in Venedig betroffen. Hier waren u. a. 1 Kopfstück eingedrückt, Langträger und Pufferträger und Fußtrittstützen verbogen, 1 Einstiegstür beschädigt sowie Sitzbänke losgerissen.

Diese Vorfälle veranlassen uns daran zu erinnern, daß auf die Einhaltung der Bestimmungen



gem. RIC § 41 Ziff 11 sowie auf Meldungen durch das Zugbegleitpersonal besonders zu achten ist (s. GD Zl. 5270/15/71 vom 17. September 1971 und Zl. 31399/1/71) und entsprechend genaue Untersuchungen schon bei der Wagenübernahme in den Grenzbahnhöfen durchzuführen sind . . .

#### Entfernung der Wagenzettel

(Aus DA. 41237/2/72 vom 29. März 1972)

„ . . . Es kommt immer wieder zu Klagen, wonach von den Bahnhöfen die Bestimmungen über das Entfernen der Zettel nach dem Entladen der Wagen (s. Pkt. 290 (4) DV K 3), vornehmlich dann, wenn sie am Langträger angebracht sind, nicht eingehalten werden. So muß insbesondere festgestellt werden, daß vielfach der Zettel ‚Vorsichtig verschieben‘ nach dem Entladen nicht abgenommen wird, was in der Folge zu unnötigen Verschiebewegungen und damit zu Verzögerungen im Transportablauf führt. Im Interesse einer Vermeidung solcher Fehlleistungen wird erwartet,

daß künftig der Entfernung nicht mehr benötigter Zettel größte Beachtung geschenkt wird.

In diesem Zusammenhang wird in Erinnerung gebracht, daß der Zettel ‚Vorsichtig verschieben‘ nur bei Wagen mit jenen Gütern verwendet werden darf, für die dieser Zettel ausdrücklich vorgesehen ist. Dies sind die in Betracht kommenden gefährlichen Güter gemäß Sonderheft 1 zum ÖGT I und IGT I sowie die im Pkt. 225 (2) DV K 3 bei diesem Zettel angeführten Güter; eine Anbringung dieses Zettels darüber hinaus ist gemäß der Einführungsdienstanweisung zur DV K 3 im KDB 5/58 Nr. 31 nur dann zulässig, wenn der Bahnhofsvorstand hiezu seine ausdrückliche Zustimmung gibt; er übernimmt damit hiefür die volle Verantwortung. Es soll somit sichergestellt werden, daß die flüssige Abwicklung des Verladens, des Verschubes sowie der Beförderung selbst weder durch übermäßige nicht zu verantwortende Verwendung noch durch Unterlassung der Entfernung dieser Zettel nach der Entladung des Wagens keine Verzögerung erleidet . . .“

#### Schwere Verstöße zweier Fdl <sup>2</sup>

M.

Sch.

U.

Bl. Th. 1

Th.

Am Ereignistag überfuhr ein Güterzug unerlaubt das haltzeigende Ausfahrtsignal des Bf Th. und setzte die Fahrt ohne anzuhalten bis Bf M. fort. Auch dort wurde das haltzeigende Ausfahrtsignal mit Tffz und 4 Wagenlängen unerlaubt überfahren.

Wir wollen hier nur die Handlungen der Fdl der Bf Th. und U. einer Betrachtung unterziehen. Die beiden Fdl machten sich schwerer Verfehlungen schuldig: Der Fdl des Bf Th. unterließ es nach der unerlaubten Vorbeifahrt des Güterzuges am haltzeigenden Ausfahrtsignal, den Wärter des Bl Th. 1 zu beauftragen, den Zug sofort anzuhalten, sich nach der Ursache der unerlaubten Durchfahrt zu erkundigen bzw. sich von der Dienstfähigkeit der Zugmannschaft zu überzeugen. Hier muß noch hinzugefügt werden, daß der Güterzug im Bf Th. das Vorfahren eines D-Zuges hätte abwarten sollen.

Der Fdl des Bf U. wußte vom Ereignis und auch davon, daß im Bf Sch. kein Vorfahren möglich war. Dennoch unterließ er es trotz drohender Betriebsgefahr, den Güterzug in seinem Bf anzuhalten, die Zugmannschaft über die Ursache zu befragen und deren Dienstfähigkeit zu überprüfen. Es lagen somit Verstöße gegen die Bestimmungen der DV V 3, Pkt. 559 sowie der ZSV 14 vor.

des Bundesministeriums für Landesverteidigung ein aus 5 vierachsigen Reisezugwagen und 24 Güterwagen bestehender Sonderzug (599 t, 68 Achsen) für das zu stellende UNO-Kontingent auf Zypern von Korneuburg nach Rijeka geführt.

Zur Verabschiedung dieser aus 12 Offizieren und 236 Mann bestehenden Einsatztruppe, deren Kraftfahrzeuge, Ausrüstung, Geräte und Munition in Korneuburg verladen worden waren, hatten sich im Bf Praterstern der Bundeskanzler, der Verteidigungs- und der Handelsminister und andere hohe



#### UNO-Kontingent des Österr. Bundesheeres

In der Nacht von Freitag, 21. April 1972, auf Samstag, 22. April 1972, wurde auf Bestellung



Funktionäre des Bundesheeres sowie der Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen mit Vertretern der BBDion Wien eingefunden.

Der Lauf des um 17.51 Uhr mit Musik verabschiedeten Sonderzuges — auch in Graz Hbf hat während des Betriebsaufenthaltes am Bahnsteig eine kurze Begrüßung stattgefunden — sowie die Übernahme durch die Jugoslawischen Eisenbahnen erfolgte reibungslos, so daß nach Eintreffen in Rijeka in den Morgenstunden die Einschiffung der aus Freiwilligen gebildeten Einsatztruppe planmäßig erfolgen konnte.

### Sie handelten richtig!

Am 22. April um etwa 4.20 Uhr kam es im km 238,790 zwischen den Bf Zeltweg und Judenburg infolge anhaltender Regenfälle zur Vermurung beider Streckengleise auf einer Länge von etwa 20 m und einer Höhe bis zu 30 cm. Bis zur Freimachung des Gleises 1 um 5.44 Uhr war der durchgehende Verkehr unterbrochen. Auf Gleis 2 konnte der Verkehr erst um 7.42 Uhr wieder aufgenommen werden.

Als Nz Ex 238 „Italien-Österreich-Express“ kurz vor 4.20 Uhr die Ereignisstelle passierte, bemerkte Tzfz Hubert Moser, ZgfLtg. Mürzzuschlag, eine geringfügige Vermurung im Streckengleis 1 sowie eine wesentlich stärkere im Bereich des bergseitig befindlichen Gleises 2 und hielt deshalb den Zug sofort an. Zgf. Herbert Betschar, Bf Villach Hbf, verständigte hievon von einem Streckenfernsprecher aus den Fdl des Bf Judenburg, der sogleich die Sperre des Streckengleises veranlaßte. Wie folgerichtig die Handlungsweise der beiden Bediensteten war geht daraus hervor, daß vor Eintreffen der Hilfsmannschaften noch eine weitere Mure (Baumstämme und Äste bis zu 15 cm Durchmesser) abging, wodurch es zur eingangs erwähnten Verlegung beider Streckengleise kam. Die Dion Villach beabsichtigt, Tzfz Moser und Zgf Betschar für ihr folgerichtiges Handeln zu belohnen und zu belohnen, da sie möglicherweise eine Entgleisung eines nachfolgenden sowie eines aus der Gegenrichtung kommenden Zuges verhütet haben!

### Der Zeitdruck!

Aus einem Fernschreiben des Bf G.:

„Samstag, 15. April 1972 um 8.40 Uhr, Bf G. . . . ist Zug 5611 ohne Verständigung auf das mit Zug 5688 besetzte Gleis 1 eingefahren. Betriebl. Folgen: Zug 5611 +6'.

Ursache: **Durch Zeitdruck** mangelhafte Fahrstraßenprüfung.

Bf G.: i. A. . . .“

Dem erst seit 1 Monat als Fdl verwendeten Bediensteten diene das folgenlos gebliebene Ereignis als Lehre. Eine Fahrstraßenprüfung darf niemals, auch nicht bei gegebenem Zeitdruck,

mangelhaft sein. Die Folgen bei Abweichung von diesem Grundsatz können auch schlimmer sein!

### Beobachtetes

Am 20. April 1972 im Zug D 240 etwa 15 Min. nach Abfahrt im Zugausgangsbef: Eine Dame eilt aufgeregt durch einige Wagen des gut besetzten Zuges und sucht einen Schaffner. Endlich findet sie einen, der eben mit der Fahrkartenrevision beschäftigt ist. Nachdem ihm die Dame einige Worte zugeflüstert hat, öffnet er rasch eine der versperrten WC-Türen, worauf die Dame eilig dahinter verschwindet.

Der Fall beweist, daß es in letzter Zeit wieder unterlassen wird, den Bestimmungen der DV K 1, Pkt. 496, nachzukommen. Darin heißt es u. a.: „. . . Sofort nach Abfahrt des Zuges vom Ausgangs- oder einem Unterwegsbahnhof hat der Schaffner die Fahrkartenüberprüfung vorzunehmen, sofern ihn nicht andere vordringliche Dienstverrichtungen (z. B. Anweisung von Plätzen, Aufschließen von Türen) daran hindern . . .“

Wir haben im Verkehrs-Unterrichtsblatt schon wiederholt auf diese Bestimmungen hingewiesen und die Kontrollorgane, Aufsichtsbeamten und Fdl mit Nachdruck dazu aufgefordert, auf Einhaltung zu dringen bzw. zu achten. Es darf keinesfalls geduldet werden, daß 15 Minuten **nach Abfahrt** eines Zuges sämtliche WC-Türen versperrt sind und die Schaffner diese erst während der Fahrkartenrevision aufsperrten.

In der Bf-Restaurations eines großen Befehls-Bf im Westen unseres Landes wartet ein Fahrgast auf das Eintreffen eines um 17.00 Uhr fälligen Expresszuges. Da es erst 16.30 Uhr ist, kann der Fahrgast noch einen Imbiß zu sich nehmen, bezahlt dann und begibt sich um 16.55 Uhr auf den Bahnsteig. Kurz darauf vernimmt er aus dem Lautsprecher, daß sein Expresszug etwa 30 Min. Verspätung hat. Natürlich ist der Fahrgast verärgert, daß diese Verspätungsanzeige nicht schon früher durchgegeben wurde. Er wäre dann sicher noch lieber in der Restauration geblieben, als auf dem zugigen Bahnsteig zu warten.

Die Verärgerung des Kunden wäre zu vermeiden gewesen, wenn sich der Fdl an die Bestimmungen der DV V 3 sowie der ZSV 19 gehalten hätte.

DV V 3, Pkt. 341: „Verspätungen personenbefördernder Züge von 10 Minuten oder mehr sind möglichst frühzeitig auf der Verspätungstafel anzuschreiben und durch Lautsprecher (s. ZSV) anzusagen . . .“

ZSV 19: „. . . Sind für Innenräume eigene Sprechkreise vorhanden, so hat die Ansage je nach den örtlichen Verhältnissen über sie allein schon früher zu erfolgen.“



### Zur Klarstellung

Aus gegebenem Anlaß weisen wir darauf hin, daß alle im Verkehrs-Unterrichtsblatt gebrachten Beispiele und Photos nur Unfälle oder Ereignisse auf **ÖBB-Strecken** zum Gegenstand haben.

Wir werden daher künftighin bei Photos zwar nicht den Unfallbereichs-Bf, jedoch den betreffenden Streckenabschnitt namentlich anführen.

### 23. Kundendienst

Man schrieb uns:

„Sehr geehrte Herren!

Am Dienstag, 4. April (Osterdienstag), hatte ich etwas Reisepech, wurde aber von Ihren Bediensteten so vorbildlich betreut, daß ich in aller Form meinen Dank sagen möchte.

Ich kam am frühen Nachmittag (zirka 14.40 Uhr) mit dem Eilzug aus dem Gasteinertal nach Schwarzach-St. Veit. Ich wollte weiterfahren nach Salzburg und war in Gesellschaft, die nach Wien weiterreiste. Ich verließ den Zug, um kleine Besorgungen zu machen; ich glaubte Zeit zu haben, weil die Garnitur schon in Schwarzach an den Arlberg-Express angehängt würde. Dies war aber ein Irrtum und die Eilzug-Garnitur fuhr weiter, ich stand in Schwarzach. Der Stationsvorstand oder diensthabende Fahrdienstleiter in Schwarzach nahm sich sofort meiner an, beriet mich in einer sehr höflichen aufmerksamen Weise, bemühte sich sogar telefonisch zu erfahren, wie der Zuganschluß in Salzburg getätigt würde, damit ich den günstigsten Waggon des nachkommenden Arlberg-Express benütze; als er erfuhr, der Eilzug werde in Salzburg nicht warten, sondern als Vorzug weitergeführt, leitete er sofort in die Wege, daß mein Gepäck in Salzburg von Bundesbahnbediensteten aus dem Zug geholt werde, was dann auch tadellos und prompt durchgeführt wurde. Dies geschah alles trotz der schwierigen Arbeitsbedingungen, die dzt. noch am Bahnhof Schwarzach-St. Veit herrschen und denen gerecht zu werden, sich die dortigen Bundesbahnbediensteten so sehr bemühen, wie wir seit vielen Jahren beobachten.

Man ist in einer solchen Situation in einer Verfassung, in der man eine solche verständnisvolle Betreuung als ganz besonders wohltuend empfindet; ich möchte darum nochmals herzlich danken und Sie bitten, diesen Dank auch an die Herren weiterzuleiten, die in so liebenswürdiger Weise um mich bemüht waren.

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Dr. M. T., Senatsrat, Salzburg“

„Sehr geehrter Herr Bahnhofsvorstand!

Am 14. April reiste eine unserer Kindergruppen vom Heim Sigmundsberg bei Mariazell

mit Sonderzug aus St. Pölten nach Hause. Herr Reinhold Lercher vom Österreichischen Komitee für Internationalen Studienaustausch erzählte mir, in welcher liebenswürdiger Weise Sie und Ihre Mitarbeiter beim Umsteigen der Kinder und beim Verladen des Gepäcks Hilfe leisteten.

Ich möchte Ihnen im Namen unserer Gesellschaft, aber auch im Namen der englischen Kinder, unseren sehr herzlichen Dank zum Ausdruck bringen.

Mit dem Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung

W. J. F.  
Generalsekretär,  
Anglo-Austrian Society, London“

Am 20. März fuhr eine ältere Dame von Wien nach Wels. Sie wollte von dort nach Aschach a. d. Donau weiterreisen. Infolge unrichtiger Auskunft kam sie jedoch zu einem Zeitpunkt in Wels an, zu dem kein Anschlußzug mehr nach Aschach a. d. Donau verkehrte. Die Dame schrieb uns hiezu: „Bei der Auskunft in Wels war ein sehr zuvorkommender Beamter im Dienst, der sich sofort mit dem Bf Aschach a. d. Donau in Verbindung setzte und mir dann den Rat gab, mit der gelösten Fahrkarte bis Bf Haiding zu fahren. Dort würde mich nach Dienstschluß um 19.00 Uhr der Fdl mit seinem privaten Pkw abholen und zu meinem Reiseziel bringen. Und so geschah es auch. Der Fdl kam pünktlich und brachte mich kostenlos nach Hause.“

Diesen Kundendienst übte Fdl Revident Karl **Loipetsberger** des Bf Aschach a. d. Donau, der gerne eine Strecke von zirka 50 km mit seinem Pkw zurücklegte, um einem Fahrgast Unannehmlichkeiten zu ersparen.





## 24. Unfallverhütung

Der Bedienstete P. war im Bf Solbad Hall in Tirol als Hemmschuhleger für die Gleise 41—45 eingeteilt. Während des Abrollvorganges Zug 2784 war laut Rollzettel in diese Gleisgruppe kein Ablauf vorgesehen. Der Rolleiter mußte jedoch auf Grund der Platzverhältnisse ausnahmsweise einen Leerwagen nach Gleis 43 abrollen. P. hörte die diesbezügliche Lautsprecheransage nicht, da in unmittelbarer Nähe der mechanische Durcharbeitungszug arbeitete. Als der Hemmschuhleger plötzlich den anrollenden Wagen bemerkte, versuchte er, noch einen Hemmschuh aufzulegen. P. wurde hierbei gestreift, erlitt eine Platzwunde am Kopf und war deshalb 7 Tage arbeitsunfähig.

Der Bedienstete ist im Besitz eines Schutzhelmes, den er allerdings zum Zeitpunkt des Ereignisses nicht trug.

Wir weisen nochmals darauf hin, daß als Verschieber verwendete Bedienstete gemäß Pkt. 2.7.7.1 des Heftes 2 (Anlage 3) der DV A 40 zum Tragen des Schutzhelmes verpflichtet sind.

Bei Nichtbefolgung dieser Bestimmung muß jeder Bedienstete mit für ihn nachteiligen Folgen rechnen.

Als der Bedienstete St. im Bf Schwarzach-St. Veit gegen 19.00 Uhr am Verschieberbahnsteig zwischen den Gleisen 5 und 7 einen Zug entlang

ging, um ein Zugschlußsignal anzubringen, stolperte er über herumliegende Bremssohlen und kam zu Sturz. Der Bedienstete erlitt hierbei Bruch des rechten Mittelhandknochens und Prellungen im Bereiche der Leistengegend; die Folge war 40 Tage Arbeitsunfähigkeit.

Zum Zeitpunkt des Ereignisses war eine Stromkreisphase ausgefallen, wodurch infolge unzureichender Platzbeleuchtung der Unfall begünstigt wurde.

Immer wieder wird in einzelnen Bf, insbesondere im Bereich von Abstellgruppen, das Herumliegen von unbrauchbaren Bremssohlen festgestellt, wodurch die Sicherheit aller in diesen Bereichen beschäftigten Bediensteten gefährdet wird.

In diesem Zusammenhang wird unter Hinweis auf die Bestimmungen des Pkt. 2.1.1.3 des Heftes 2 der DV A 40 daran erinnert, daß jeder Bedienstete verpflichtet ist, auf dem Gebiet der Unfallverhütung mitzuwirken und die Bestrebungen zur Erzielung unfallsicherer Arbeit zu fördern.

Unser ständiges Bestreben muß es daher sein, durch intensive Zusammenarbeit zu erreichen, die Arbeitsplätze und Wege sauber, d. h. frei von Unfallquellen zu erhalten, um ein gefahrloses Arbeiten aller Bediensteten zu gewährleisten.

## Schwerpunktprogramm April — Juni 1972

Fdl: Verständigung der Reisenden über Zugverspätungen  
Vereinbaren einer Kl-Fahrt

Stellwerkswärter: Reihenfolge der Weichenbedienung beim Vershub

Zgf u. Reisezugschaffner: Verständigung der Reisenden über Zugverspätungen

Vershubbedienstete: Vershub über EK  
Zeitweises Freimachen von EK beim Vershub

Kl-Führer und Kl-Fahrer: Bremsung von Anhängern