Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

Fdl (Umlauf)

Bahnhof Vöcklamarkt
Eing. - 3. APR. 1973
Zl. ..... Beil. .....

Verkehrs-Unterrichtsblatt

4. Stück | Wien, am 1. April 1973 | Jahrgang 1973

Inhalt: 17. Aus dem Verkehrsgeschehen
18. Etwas für jeden
19. Kundendienst
20. Unfallverhütung

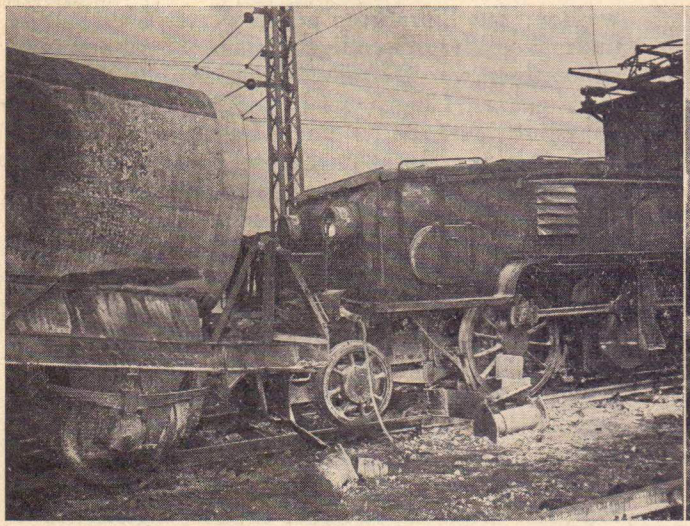
17. Aus dem Verkehrsgeschehen

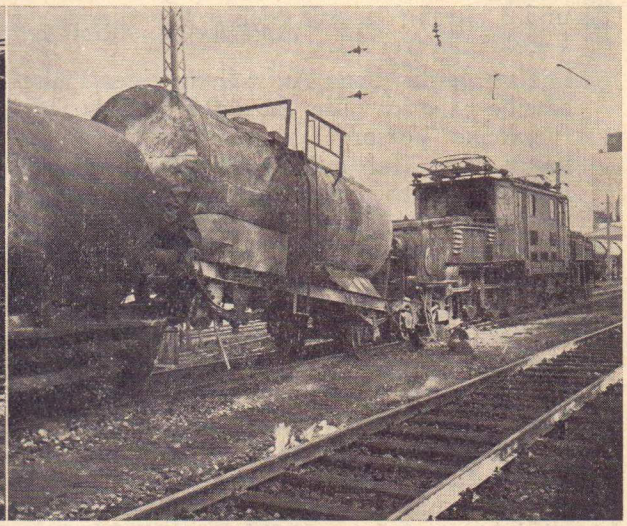
a) Zugzusammenstoß auf der Westbahnstrecke

Am 6. Februar um 17.09 Uhr stieß im Bf H. ein gemäß Buchfahrplan auf besetztes Gleis (Gleis 6) einfahrender Lz (Tfz 1189.07) mit einem etwa 15 m von der Grenzmarke der Weiche 9 entfernt auf Gleis 6 stehenden abgespannten Güterzug zusammen. Dabei geriet der 1. Wagen, in dem sich Benzinrückstände befanden, in Brand, der auch auf das Tfz übergriff. Tfzf und Beimann des Lz sprangen kurz nach dem Zusammenstoß ab. Der Beimann erlitt Brandwunden.

Um 17.50 Uhr geriet beim abgespannten Zug auch der 2. Kesselwagen (beladen mit 38.860 kg Benzindestillat) in Brand. Zur Bekämpfung des Brandes waren 20 Feuerwehren mit 56 Fahrzeugen und 180 Mann im Einsatz. Über Anordnung des zuständigen Bezirkshauptmannes wurden um 20.00 Uhr das in der Nähe des Stellwerkes 1 befindliche Personalhaus sowie 4 Privathäuser aus Sicherheitsgründen geräumt.

Die schwer beschädigte Fahrleitung wurde durch die Mannschaften zweier Turmwagen bis 22.58 Uhr soweit instandgesetzt, daß der Verkehr mit Dampf- bzw. Diesel-Tfz wieder aufgenommen werden konnte. Bis dahin mußten 5 Expreß- bzw. Triebwagenschnellzüge umgeleitet werden.





Es entstand Sachschaden in Höhe von über S 1 Mio !

Zum Hergang :

Wiewohl Bf-Gleis 6 durch den abgespannten Güterzug bis auf 1½ Wagenlängen besetzt war, entschloß sich der Fdl des Bf H., den Lz auf dieses Gleis einfahren zu lassen. Ein Auftrag an den Wärter des Stellwerkes 1 zur Aufstellung einer Haltscheibe gemäß DV V 2, Pkt. 47, erging nicht. Der Stellwerkswärter selbst unterließ es, die Anhaltestelle aus eigenem durch eine Haltscheibe zu kennzeichnen.

Tfzf und Beimann des Lz waren noch während der Einfahrt in den Bf H. der Ansicht, daß die Fahrstraße nach dem freien Gleis 4 führen würde. Erst als sich das Tfz der Weiche 8 (Gleis 4/6) näherte, bemerkten beide die Besetzung des Einfahrgleises.

Dieses folgenschwere Ereignis zwingt gerade dazu, die Verfehlungen der beteiligten Bediensteten einer genauen Betrachtung zu unterziehen und die entsprechenden Bestimmungen in Erinnerung zu rufen.

Als besetztes Gleis gilt gemäß Pkt. 294 der DV V 3

a) ein Einfahrgleis (auch ein Stumpfgleis), das nicht in der ganzen Länge des für die Zugfahrt in Betracht kommenden Fahrweges (s. Pkt. 263) frei oder befahrbar ist,
b) ein Einfahrgleis, dessen Durchrutschweg nicht frei oder nicht befahrbar ist,
c) ein Einfahrgleis, wenn die Gleisabschnitte zwischen Fahrweg und Durchrutschweg einerseits und den dem Flankenschutz dienenden Schutzweichen und Gleissperrschuhen andererseits durch Fahrzeuge besetzt sind.

Die Anhaltestelle im Bf ist nach den Bestimmungen der DV V 2 zu kennzeichnen.

Was gaben nun die beteiligten Bediensteten bei der Einvernahme an ?

Der Fdl: „. . . Die übrigen Hauptgleise 4, 2, 1 und 3 waren frei. Auf Gleis 6 war mindestens 1 Loklänge frei . . .

Die vorgeschriebene Aufstellung einer Haltescheibe habe ich nicht durchgeführt bzw. hiefür keine Vorsorge getroffen, **weil ich annahm,** der Tfzf müsse auf Grund der im Fahrplan gegebenen Verständigung vorsichtig in den Bf einfahren; ich hatte daher keine Bedenken, daß er das Hindernis (den hinterstellten Zug) bei Tageshelle und einwandfreier Sicht nicht rechtzeitig erkennen würde. Eine diesbezügliche Anordnung zum Aufstellen einer Haltscheibe habe ich aus diesem Grunde an den Wärter des Stellwerkes 1 nicht gegeben . . . Auf die Frage, ob auch in früheren Fällen auf die Aufstellung einer Haltscheibe bei Einfahrt auf besetztes Gleis verzichtet bzw. dies unterlassen wurde, gebe ich an: Es wird häufig bei guter Sicht auf die Aufstellung einer Haltscheibe verzichtet . . .“

Der Fdl bei der Einvernahme durch die Gendarmerie:

„. . . Die Haltscheibe aufzustellen, ordnete ich nicht an, weil es taghell war . . .“.

Eines Kommentars zu diesen Aussagen bedarf es wohl nicht, jedoch wirft sich sofort die Frage auf, ob denn alle diese Fälle von den Aufsichts- und Kontrollorganen „übersehen“ wurden !

Der Wärter des Stellwerkes 1 gab zu, die vorgeschriebene Kennzeichnung der Anhaltestelle durch eine Haltscheibe unterlassen zu haben. In einem Gespräch mit der Erhebungskommission ließ er durchblicken, daß er es als Zumutung betrachte, die **schwere** Haltscheibe (laut Normplan 10,20 kg) etwa 100 m weit zu tragen !

Der Tfzf des Lz: „. . . Ich muß zugeben, daß ich auf die Stellung der Weichen, deren Weichensignale auf Grund der Sichtverhältnisse gut wahrzunehmen waren, nicht geachtet habe . . .“

Welche Lehren sind aus diesem Ereignis zu ziehen ?

Zur Kennzeichnung der Anhaltestelle bei Einfahrten auf besetztes Gleis (auch besetztes Stumpfgleis) bzw. bei ausnahmsweisen Einfahrten auf ein freies Stumpfgleis ist die Haltscheibe auf 50 m aufzustellen; sie kann in unvermeidlichen Fällen bis 15 m vor der Gefahrenstelle aufgestellt werden.

Grundsätzlich darf ein Gleis, auf das ein Zug besetzt einzufahren hat, nur soweit besetzt sein, daß unter Berücksichtigung der aufzustellenden Haltscheibe für den Zug grenzfreie Einfahrt möglich ist.

Der Tfzf eines Zuges, der auf besetztes Gleis einzufahren hat, muß daher, unbeschadet der mit höchstens 30 km/h vorgeschriebenen Einfahrgeschwindigkeit, sein Verhalten so einrichten, daß er unbedingt vor der Haltscheibe anhalten kann.

Allgemein muß jedoch an dieser Stelle gesagt werden, daß Einfahrten auf besetztes Gleis **nur in unumgänglich notwendigen** Fällen vorgesehen bzw. angeordnet werden sollen. Wenn daher Gleise in ihrer ganzen Länge, wie in diesem Fall, frei sind, ist es unverständlich, einen Lokzug auf ein nur 15 m bis zur Grenzmarke freies Gleis und nicht auf ein in seiner ganzen Länge unbesetztes Gleis einfahren zu lassen. Eine einzige Weichenstellung auf das unbesetzte Gleis hätte die Österreichischen Bundesbahnen vor einem Schaden von 1 Mio S bewahrt.

Es soll nach Möglichkeit vermieden werden **ohne zwingenden Grund** eine Einfahrt z. B. auf mit Reisenden besetzte Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Gefahrzettel 1 anordnen; ebensowenig soll eine solche Einfahrt — **ohne zwingenden Grund** — auf Gleise zugelassen werden, auf denen Kesselwagen mit z. B. entzündbaren oder explosionsgefährlichen Stoffen abgestellt sind !

Heißt es doch im Pkt. 9 der DV V 3:

„Oberstes Gebot für jeden V-Bediensteten muß stets sein, so überlegt zu handeln, daß dadurch höchste Sicherheit für die ihm anvertrauten Menschen und Werte gewährleistet ist.

Die Sorge um die Verkehrssicherheit geht allen den V-Bediensteten sonst noch übertragenen Arbeiten vor.“

(S. auch Verkehrs-Unterrichtsblatt 6/1964 und 3/1972.)

b) Anfahren eines zurückschiebenden Triebwagenschnellzuges an Kl
(Strecke Amstetten—Bischofshofen)

Bf S. km 94,0 Bf L.

Ein TS fuhr im Bf S. um **10.51 Uhr** mit 5 Minuten Verspätung ab. Anschließend wurde durch den Fdl in S. eine Kl-Fahrt zwecks Schotterentladung vom Bf S. bis km 94,0 und zurück mit einer Gleisbesetzung bis 11.20 Uhr abgefertigt.

Um **10.55 Uhr** verursachte eine Transportfirma während der Entladung von Rundholz mit einem Autokran im Bf L. eine Fahrleitungsstörung; es wurde die Fahrleitung über Gleis 6 abgerissen, wodurch die gesamte Bf-Fahrleitung durchhing und abgeschaltet werden mußte.

Der TS kam um **10.58 Uhr** vor dem Einfahrsignal A (km 93,6) des Bf L. zum Stillstand. Der Tfzf meldete sich am Signalfernsprecher und erhielt vom Fdl die Mitteilung, daß der Zug noch einige Minuten zu warten habe, weil erst der Umfang der Fahrleitungsstörung festzustellen sei.

Nach 2 Minuten rief der Fdl den Tfzf zum Signalfernsprecher, gab die Bewilligung zum Zurückschieben und zum Schwungfahren in den Bf. Eine Verständigung des Tfzf über die nachfolgende Kl-Fahrt erfolgte nicht. Beim Zurückschieben gab der Zgf von seinem Dienstraum im Steuerwagen Signal „Herkommen". Nach zirka **300 m** Zurückschieben erfolgte der Versuch, mit Schwung in den Bf einzufahren; der Zug blieb jedoch im Einfahrweichenbereich liegen. Ohne eine neuerliche Zustimmung des Fdl einzuholen, schob der Zug wieder zurück, wobei der Tfzf beabsichtigte, zirka **600 m** vor dem Einfahrsignal (Steigung 10,1 ‰) Schwung zu holen. Er fuhr — am vordersten Führerstand verbleibend — in rascher Fahrt zurück, wobei der an der Spitze befindliche Zgf die Strecke nicht genau beobachtete und die Überschreitung der zuständigen Höchstgeschwindigkeit durch den Tfzf tolerierte.

Zu dieser Zeit erfolgte bereits im km 94,1 die Schotterentladung durch den Kl (mit Talbotwagen). Der anwesende Gleismeister bemerkte auf zirka 250 m Entfernung den sich rasch nähernden zurückschiebenden Zug und warnte seine Kollegen. Der Kl-Führer fuhr daraufhin sofort in Richtung Bf S. zurück. Alle Bahnerhaltungsbediensteten bemühten sich — jedoch vergeblich — laut schreiend und mit Haltsignalen den Zug anzuhalten. Wiewohl der Kl bereits eine Geschwindigkeit von 20 km/h erreicht hatte, erfolgte kurz darauf der Zusammenstoß des mit zirka 30 km/h herankommenden Steuerwagens mit dem Talbotwagen. Der Motor-Kl entgleiste mit einer Achse und wurde bis zum Stillstand des Zuges **125 m** in Richtung S. zurückgeschoben.

Die Ursache dieses Ereignisses, bei dem glücklicherweise niemand verletzt wurde, lag in folgendem:

a) Zulassung des Zurückschiebens ohne Setzung bestimmter Maßnahmen,
b) eigenmächtiges zweites Zurückschieben und mangelhafte Beobachtung der Strecke durch den Zgf sowie Nichtbeachtung gegebener Signale durch den Tfzf,
c) überhöhte Geschwindigkeit beim Zurückschieben. (DV V 3, Pkte. 500 und 501 sowie DV M 22, Teil A, Pkt. 6.)

---

c) Tfzf und Zgf verschulden Zugentgleisung
(Strecke Villach—Tarvisio C.)

Bf F. Hst. N. Hst. P. Bf A.

Um 1.15 Uhr des Ereignistages fuhr ein Güterzug vom Bf F. aus. Während der Durchfahrt in der Hst. N. bemerkte der dort Dienst versehende Wärter im hinteren Zugteil Rädergleiten an einem Wagen. Da ein Anhalten des Zuges nicht mehr möglich war, meldete der Wärter seine Wahrnehmung an die Hst. P. vor. Dort gab der Wärter Handsignale, worauf der Zug angehalten wurde. Zgf und Hst-Wärter gingen dann gemeinsam den Zug ab, um den Wagen mit der Bremsstörung zu finden und zu untersuchen; auf Grund der Schleifspuren wurde der betreffende Wagen eruiert. Der Zgf stellte bei der Untersuchung fest, daß die Bremsklötze abgefallen waren — der Tfzf hatte unterdessen die durchgehende Bremse gelöst — und die Radreifen leichte Aufschweißungen aufwiesen. Da der Zgf die Aufschweißungen als geringfügig erachtete, fand er eine Untersuchung des Wagens durch den Tfzf nicht für nötig und wähnte die Bremsstörung als behoben.

Anschließend verständigte der Zgf den Tfzf über das Ergebnis der Wagenuntersuchung und beauftragte ihn, die Fahrt mit verminderter Geschwindigkeit fortzusetzen. Bei der Einfahrt in den Bf A. entgleiste der gegenständliche Wagen auf einer Gleiskreuzung, verkeilte sich mit den Puffern des davor gereihten Wagens und gleiste sich kurz darauf auf einer Weiche wieder ein.

Die Erhebung ergab, daß beim entgleisten Wagen der obere Bolzen des Bremsklotzhängeeisens in Verlust geraten war, wodurch in weiterer Folge das Bremsdreieck auf einer Seite seinen Halt verlor und in die Bremsfangschlaufe fiel. Der Bremsklotz war dadurch soweit vom Rad entfernt, daß er kippen konnte.

Bei der Einfahrt in den Bf A. löste sich infolge dieses Zustandes der Federkeil aus seiner

Nut und fiel auf die Schiene, so daß es zur Entgleisung kam.

Das vom Wärter der Hst. N. beobachtete Rädergleiten war daher darauf zurückzuführen, daß sich der Bremsklotz beim Kippen mit seiner Stirnseite am Rad verkeilt hatte. Dem untersuchenden Zgf hätte auffallen müssen, daß nach Lösen der Bremse der Abstand zwischen Rad und Bremsklotz viel zu groß war.

Dem Zgf muß daher vorgeworfen werden, daß er es seinerseits unterließ, den Tfzf zur Mitwirkung an der Untersuchung des Wagens aufzufordern, anderseits aber eigenmächtig eine Geschwindigkeitsverminderung verfügte (DV V 3, Pkt. 476 und ZSV 14).

Der Tfzf war am Ereignis mitschuldig, da er die Bestimmungen des Pkt. 19 der DV M 31 nicht beachtete: „. . . In Bahnhöfen ohne Wagenaufsichtsbedienstete und auf der Strecke sind die Aufgaben des technischen Wagenaufsichtsdienstes vom Triebfahrzeugführer oder durch die von der Direktion besonders bestimmten Bediensteten wahrzunehmen."

---

18. Etwas für jeden

Zugbeobachtung (ZSV 14)

Am 20. Februar um 20.40 Uhr wurde Zug 1496 beim Einfahrsignal des Bf Loosdorf wegen eines zwischen Rad und Schiene verklemmten Bremsdreieckes eines leeren Güterwagens angehalten. Zur Behebung des Schadens mußte der Hilfszug Amstetten eingesetzt werden, wodurch das Streckengleis zwischen den Bf Melk und Loosdorf bis 0.10 Uhr des 21. Februar nicht befahren werden konnte. Die Ursache des Schadens lag in einem fehlenden Hängeeisenbolzen.

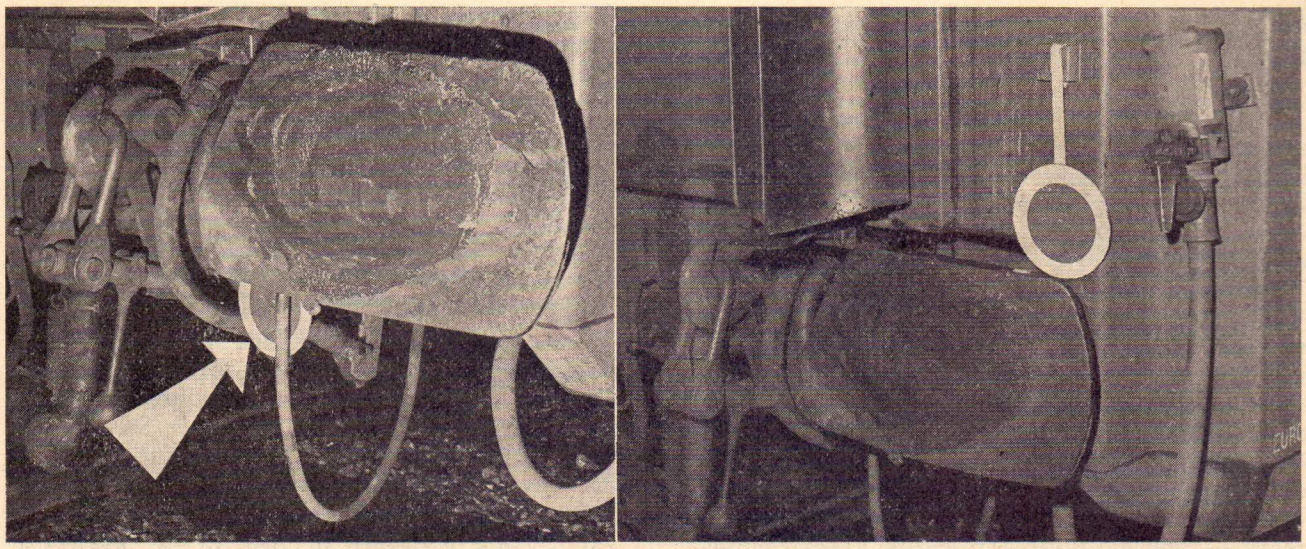
Fdl Rev. Franz **Sierlinger** des Bf Melk hatte bei Durchfahrt des Güterzuges ein, wie ihm schien, betriebsgefährdendes Gebrechen an einem Wagen im letzten Zugdrittel bemerkt und, da der Zug im Bf nicht mehr angehalten werden konnte, seine Wahrnehmung sofort dem Nachbarbf Loosdorf mitgeteilt. Da sich zwischen den beiden Bf keine Verkehrsstelle der Strecke befindet, konnte der Zug erst beim Einfahrsignal des Bf Loosdorf angehalten werden. Dies veranlaßte Fdl Rev. Herbert **Sippl**, der aus den Worten seines Kollegen in Melk richtig auf ein betriebsgefährdendes Wagengebrechen schloß. Der Wagen wäre mit großer Wahrscheinlichkeit beim Befahren des Einfahrweichenbereiches entgleist!

Die Fdl der beiden Bf haben durch Befolgung der Bestimmungen der ZSV 14 möglicherweise die Österreichischen Bundesbahnen vor großem Schaden bewahrt.

Anbringung des Zugschlußsignals
(Aus DA. Z. 31466-1-1973)

„Bei vierachsigen Personenwagen stößt — vor allem bei Wagen fremder Verwaltungen — die Anbringung des Zugschlußsignals in Form einer **Tagsignalscheibe** gemäß DV V 2, Pkt. 61, auf Schwierigkeiten. Es wird daher angeordnet:

Kann die Tagsignalscheibe des Zugschlußsignals nicht gemäß DV V 2, Pkt. 61 — **unterhalb** des rechten Puffers des letzten Fahrzeuges — angebracht werden, so darf sie, wenn eine geeignete Anbringungsvorrichtung vorhanden ist, auch **oberhalb** des rechten Puffers des letzten Fahrzeuges angebracht werden . . ."



Erläuterung zu den Punkten 59, 64, 71 und 87 der DV V 3

Es wurde angefragt, ob der Spitzenverschieber nur die Signale 33 („Langsam") und 36 („Halt") oder auch andere Hand- und Pfeifsignale geben darf. Hiezu wird bemerkt:

Grundsätzlich hat der Verschubleiter seinen Platz so zu wählen, daß er den Verschubweg bzw. die Verschubbewegung gut überblicken und sich mit den beteiligten Bediensteten verständigen kann. Wenn es in bestimmten Fällen nicht möglich oder zweckmäßig ist, daß der Verschubleiter bei Verschubteilen, bei denen sich der Tfzf nicht auf dem vordersten Fahrzeug befindet, seinen Platz an der Spitze einnimmt, so hat sich ein vom Verschubleiter bestimmter und **geeigneter** Verschubbediensteter (Spitzenverschieber) beim vordersten Fahrzeug so aufzuhalten, daß er den Verschubweg überblicken und rechtzeitig die **nötigen** Signale geben kann.

Der Spitzenverschieber kann daher **alle** jene Hand- und Pfeifsignale geben, die für die sichere Durchführung der Fahrt notwendig sind, also z. B. auch das Signal 32 („Herkommen").

Die vom Spitzenverschieber abzugebenden Hand- und Pfeifsignale sind an den Verschubleiter zu geben. Diesem obliegt die Leitung des Verschubes und die Abgabe der Hand- und Pfeifsignale **an den Tfzf** gemäß den Punkten 59 und 87 der DV V 3.

Hinsichtlich der Verantwortlichkeit für die Beobachtung des Verschubweges gelten die Bestimmungen der DV V 3, Pkt. 71.

Unfallerhebungen; Schadensabwicklung

(Aus Z. 35-209-2-73 v. 19. Februar 1973)

„Aus gegebenem Anlaß wird daran erinnert, daß u. a. folgende Schadensfälle im Wege des Anschluß- und Gemeinschaftsdienstes (Abt. III/5 der GD) zu liquidieren sind:

1. Beschädigungen von ÖBB-Tfz im Ausland oder in einem im Inland gelegenen Gemeinschafts- oder Betriebswechselbf durch Einwirkung fremder Bahnen;
2. Beschädigungen von Tfz fremder Verwaltungen im Betrieb der ÖBB, d. h. auf ÖBB-Strecken oder in einem im Ausland gelegenen Gemeinschafts- oder Betriebswechselbf (z. B.: Beschädigung einer DB-Lok im Bf Brennero/Brenner oder einer SBB-Lok im Bf Lindau Hbf);
3. mit solchen Schadensfällen (Ziff. 1 und 2) in Zusammenhang stehende Fahrleitungsschäden.

Es wird gebeten, die die Erhebungen jeweils führenden Dienststellen darauf hinzuweisen, daß in solchen Fällen die Österreichischen Bundesbahnen präjudizierende, d. h. **endgültig** festlegende und über die reine Sachverhaltensfeststellung und die Ermittlung der Ursache hinausgehende Erklärungen gegenüber fremden Verwaltungen zu unterlassen sind (ausgenommen konkrete Fälle, die in den Anschlußverträgen vorgesehen sind, z. B.: Gemeinschaftsprotokoll)."

Zu DV V 26

Es mehren sich die Fälle, daß Erhebungsgeschäftsstücke entgegen den Bestimmungen der DV V 26 stark verspätet — bis zu 3 Monaten ! — der GD vorgelegt werden. Die Ursache hiefür liegt jedoch nicht bei den Erhebungsbeamten der Betriebsabteilungen (Transportabteilungen), sondern vielmehr darin, daß die beteiligten Fachdienste ihre Beiträge bzw. Stellungnahmen zu spät, meist erst nach Urgenz, liefern bzw. abgeben.

Ebenso säumig bezüglich Vorlage der Beiträge zur Erhebung sind auch in vielen Fällen die Außendienststellen !

DV V 26, Pkt. 3.4.1.1.: „Die Erhebung eines außergewöhnlichen Ereignisses muß Hergang, Folgen, Ursachen und alle sonstigen Begleitumstände **rasch** und **so restlos klären,** daß sie für alle Folgerungen, die sich aus dem Ereignis ergeben, ausreichende Grundlagen liefert . . ."

Pkt. 3.4.2.15.: Die Beiträge zur Erhebung sind **unaufgefordert** auszufertigen und so bald als möglich — spätestens aber 5 Tage nach dem Ereignis (Ausnahme s. Pkt. 3.4.3.10) — abzusenden . . ."

Pkt. 3.6.1(3): „. . Die Abschriften von Zusammenfassungen und die Erhebungsschriften sind spätestens zwei Monate nach dem Ereignis einzusenden . . .".

Ereignisse auf EK

In vielen fernschriftlichen Meldungen betreffend Ereignisse auf EK fehlt die Angabe, wie die EK gesichert ist. Wie aus den Allgemeinen Meldebestimmungen der „Richtlinien" ersichtlich, ist bei Ereignissen auf EK u. a. auch anzuführen, ob die EK abgeschrankt, unabgeschrankt oder mit Blinklichtanlage ausgestattet ist.

Amtliches Österreichisches Kursbuch

Für das Fahrplanjahr 1973/74 erscheint das Amtliche Österreichische Kursbuch so wie bisher in drei Bänden und gelangt zu folgenden Terminen zur Auslieferung:

Teil II (Kraftfahrlinien) Ost bzw. West, Jahresausgabe 1973/74: vom 25. April bis 9. Mai 1973. Jeweils werden zuerst die Dienststücke und anschließend die Verkaufsstücke geliefert.

Teil I (Eisenbahn), Sommerausgabe 1973: vom 10. bis 15. Mai gelangen die Dienststücke und vom 16. bis 25. Mai 1973 die Verkaufsstücke zur Verteilung.

Die Dienststellenvorstände werden aufgefordert, dem Vertrieb dieses wichtigen Fahrplanbehelfes besonderes Augenmerk zuzuwenden und

für bestmögliches Absatzergebnis Vorsorge zu treffen.

Um das Amtliche Österreichische Kursbuch wirksam anzubieten, wird auf das breitgestreute Werbeplakat verwiesen, das durch zielführende Verwendung dazu beitragen soll, den Verkaufserfolg zu steigern.

Der Verkaufspreis bleibt mit S 20,— pro Band unverändert. Für den Kommissionsverkauf bei den Bahnhöfen wird den Bediensteten ein Rabattsatz von 10 % gewährt. Für den Eigenbedarf Bahnbediensteter ist der Stückpreis mit S 16,— festgesetzt.

Von der Möglichkeit des verbilligten Kursbuchverkaufes an das Personal sind auch die Ruheständler zu unterrichten.

Rückfragen wollen an GD III/3 — Kursbuchbüro (Basa Wien 3929) gerichtet werden.

---

19. **Kundendienst**

Aus Wiener Tageszeitungen:

Schienenersatzverkehr

IM WETTRENNEN öffentlicher Einrichtungen, gelegentlich in einer meiner Sonntagsgeschichten vorzukommen, hat wieder einmal die gute alte Eisenbahn gesiegt. Sie dankt das dem Einsatz eines ganz privaten Automobils.

Von Hainburg in Niederösterreich aus hatte eine Gruppe von Ausflüglern eine Tour gestartet und war bis zur Ortschaft Wolfsthal gelangt. Es war schon später Nachmittag, und die Wanderer entschlossen sich, per Bahn zurückzukehren.

Einer von ihnen besorgte beim Schalter in Wolfsthal die Karten, wobei er das Geld aus einem Etui zog, das er dann prompt neben die Tasche steckte, ohne das zu bemerken.

Um 17.10 Uhr bummelte man mit den ÖBB die acht Kilometer nach Hainburg zurück, um beim Aussteigen auf diesem Bahnhof sofort vom Fahrdienstleiter angesprochen zu werden: „Hat bitte jemand, der in Wolfsthal Karten gekauft hat, dabei etwas verloren?"

Griff zur Hosentasche.

Jessas.

Jawohl, das Etui war weg. Samt Geld und drei verschiedenen Ausweisen.

Dem Verlustträger wurde jetzt in der Fahrdienstleitung ein Telefonhörer in die Hand gedrückt, durch den er sich mit dem Eisenbahner in Wolfsthal verständigen konnte. „Warten S ein bissel", sagte der Beamte am Draht, nachdem er sich von der Rechtmäßigkeit des Verlierers überzeugt hatte.

Zehn Minuten später war der Wolfsthaler in Hainburg. Er war einfach mit seinem Privatwagen dem schusseligen Ausflügler nachgekommen, ihm sein Etui zu bringen...

Gleichgültig, welche Räder sie in Schwung halten, selbst wenn sie einmal das private Lenkrad drehn für die Eisenbahnkundschaft, so dürfen sie bleiben, die ÖBB-ler...

Verschubbedienstete, übt stets Vorsicht beim Verschub, damit das zur Beförderung übergebene Gut dem Empfänger in unbeschädigtem Zustand ausgefolgt werden kann. Bedienstete, die durch Unachtsamkeit starke Verschubstöße verschulden, werden zur Verantwortung gezogen.

Das Wagnis

Oswald Soyka, Amtsrat im Ruhestand, ist 83 Jahre alt.

Am Donnerstag vor Neujahr löste er am Bahnhofsschalter Praterstern eine Schnellbahnkarte nach Brunn-Maria Enzersdorf. Dabei ließ er seinen Seniorenausweis, der ihn zu einer Fahrpreisermäßigung ermächtigt, am Schalterbrett liegen. Er bemerkte den Verlust erst im Zug.

„Am Zielbahnhof Brunn meldete ich mein Mißgeschick dem Herrn Schalterbeamten", schreibt mir Oswald Soyka.

Der Mann am Schalter griff zum Telephon und rief Wien an. Es waren mehrere Gespräche notwendig, bis der Ausweis gefunden wurde. Der Schalterbeamte tat noch mehr. Er bat, gleichfalls telephonisch, den Schaffner eines der nächsten Züge, das Dokument nach Brunn mitzubringen. Dort holte sich der Pensionist den Ausweis an einem der nächsten Tage ab . . .

„Das alles geschah ohne einer Bitte meinerseits – das hätte ich gar nicht gewagt", schreibt mir Soyka.

Was sonst? Sonst nichts.

Drei Eisenbahner haben einem alten Herrn, der darum nicht einmal zu bitten gewagt hätte, aus einer Verlegenheit geholfen. Sie haben sich dabei kein Bein gebrochen. Sie haben dafür nur einige Zeit und etwas Mühe aufgewendet. Also keine sehr bedeutende Geschichte?

Sie hat dennoch ihre Bedeutung. Sie beweist, daß es noch immer nicht sinnlos ist, auf menschliche Hilfsbereitschaft zu hoffen: Die Hoffnung mag riskant, sie mag ein Wagnis sein – aber sie hat ihre Chancen.

Man schrieb uns:

„Am 17. Jänner 1973 benützte ich den Eilzug E 808 von Selzthal nach Linz (Ankunftszeit 11.36 Uhr). Schon nach wenigen Zugkilometern wurde ich von Übelkeit und Kopfschmerzen geplagt, die mir selbst unerklärlich waren. Ich hoffte kaum die Fahrt durchhalten zu können (ich mußte nach Linz zu einem Arzt wegen Kreuzbeschwerden), da nahmen sich der Schaffner und Zugführer dieses Eilzuges meiner in äußerst liebenswürdiger Weise an. Nachdem er mich zu beruhigen versuchte, nahm er meinen Koffer und besorgte im nächsten Waggon ein Abteil mit einer freien Seite. In sehr liebenswürdiger Art machte er die Reisenden auf die besonderen Umstände aufmerksam und erkundigte sich öfters nach meinem Befinden. Da ich liegen konnte, besserte sich mein Zustand rasch und ich erreichte Linz.

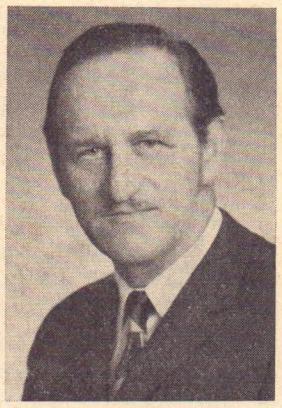
Ich möchte auf diesem Wege diesem höflichen und zuvorkommenden Schaffner danken und es würde mich freuen, wenn auch Sie ihm diesen Dank in entsprechender Form weiterleiten würden . . .

W. B"

Hiezu der Kommentar der BBD Linz:

„Am 17. Jänner 1973 war BB-Adjunkt (Ob-Zgf) Johann **Niedermayr** bei Zug E 808 Zugführer mit Revisionsdienst im Abschnitt Selzthal—Linz. Kurz nach Selzthal wurde der Reisende Walter Bastl, Lehrer an der Schihauptschule in Schladming, der sich wegen eines Rückenleidens auf der Fahrt zu einem Facharzt nach Linz befand, von starken Schmerzen und Übelkeit befallen, so daß er befürchtete, die Fahrt unterbrechen zu müssen. Er offenbarte dem Zugführer seinen Zustand.

Lehrer B. hat über das weitere Verhalten des Zugführers das beiliegende Dankschreiben an uns gesandt.



Niedermayr ist im kundenfreundlichen Verhalten einer unserer Besten, dessen höfliches und entgegenkommendes Benehmen dem Reisepublikum stets angenehm auffällt und über den wir schon viele anerkennende Äußerungen, aber noch nie eine Beschwerde erhalten haben."

„In den letzten Tagen erwarteten wir eine brandeilige Waggonlieferung aus Schweden, welche unbedingt noch im alten Jahr verzollt und an unsere Kunden ausgeliefert werden mußte.

Durch einen unglücklichen Zufall mußte der Waggon in Passau wegen Tragfederbruch abgestellt werden und wir hatten keine Möglichkeit mehr, den Waggon rechtzeitig in Klagenfurt zu verzollen und die Sendung auszuliefern.

Das entgegenkommende Verhalten der Bahndeklaranten in Passau ermöglichte es uns, eine Unterwegsverzollung in Passau zu erreichen und den Waggon mit Terminüberwachung nach Klagenfurt weiterzuleiten.

Den Bemühungen des Herrn Peijnik vom Beförderungsdienst in Villach war es zu verdanken, daß der Waggon doch noch rechtzeitig in Klagenfurt eintraf.

Ganz besonderes Entgegenkommen jedoch zeigte Herr Insp. Hauptmann vom Verkehrsdienst in Klagenfurt, der es gemeinsam mit Herrn Ametzhuber von der Güterkasse Klagenfurt ermöglichte, unseren Waggon in letzter Sekunde zu entladen und so doch noch diese für uns sehr wichtige Angelegenheit positiv abzuschließen.

Wir möchten es daher nicht versäumen, uns auf diesem Wege für das hervorragende Verhalten Ihrer Bediensteten zu bedanken und verbleiben mit

vorzüglicher Hochachtung
Schwedenmaschinen St. & G."

„Da wir die Landesvertretung der Dynamit Nobel AG inne haben, sind wir mit der Belieferung von Großbaufirmen mit Sprengstoffen beauftragt. U. a. beliefern wir die Großbaustelle der ‚Arge Unterwassereintiefung' in Ferlach.

Am 16. Dezember 1972 kam ein Waggon Donarit-Sprengmittel am Bahnhof Klagenfurt an und wäre dessen Entladung und teilweise Weiterlieferung dringend notwendig gewesen, da die Arge Unterwassereintiefung in Tag- und Nachtschichten arbeitet und den Sprengstoff dringend

benötigte, weil sonst eine Arbeitsunterbrechung unvermeidbar gewesen wäre.

Wir haben uns zuerst bemüht, eine Möglichkeit zur Entladung zu finden, doch war dies ergebnislos.

Über unser Suchen fand sich in der Person des Herrn Insp. Hauptmann ein rettender Ausweg, da er veranlassen konnte, daß der zur Entladung bestimmte Waggon auf die Rampe gestellt und entladen werden konnte.

Für diese Hilfsbereitschaft können wir Herrn Insp. Hauptmann unseren besonderen Dank ausdrücken, da nur er es ermöglichte, die Weiterlieferung durchzuführen und die Baueinstellung zu verhindern.

Wir nehmen die Hilfsbereitschaft des Vorgenannten zum Anlaß, Ihnen von dem Vorfall Mitteilung zu machen, da wir von uns aus keine Möglichkeit haben, Herrn Insp. Hauptmann entsprechend zu danken.

Mit vorzüglicher Hochachtung

E. D., Eisenhandlung, Klagenfurt"

Hier waren es BB-Insp. Friedrich **Hauptmann,** Bf-Aufsichstbeamter I, Bf Klagenfurt, sowie die Bediensteten Ob. Rev. Alois **Ametzhuber,** gleiche Dienststelle, und Ob. Rev. Gottfried **Peijnik,** Betriebsabteilung der BBDion Villach, die vorzüglichen Kundendienst übten !

---

20. Unfallverhütung

Am 25. Jänner 1973 um 16.05 Uhr wurde im Bf G. der 26-jährige, als Hemmschuhleger verwendete Bedienstete, F. Sch., bewußtlos mit einer Platzwunde am Hinterkopf am Verschieberbahnsteig liegend, aufgefunden.

Wie die Erhebungen ergaben, ist Sch., nachdem ein von ihm aufgelegter Hemmschuh von einem abgestoßenen Wagen abgeschleudert worden war, auf den Wagen aufgesprungen, um ihn noch vor einer stehenden Fahrzeuggruppe mit der Handbremse zum Stillstand zu bringen.

Da der zur Verfügung stehende Bremsweg nicht ausreichte, stieß der Wagen heftig gegen die Fahrzeuggruppe, wobei der Bedienstete mit dem Kopf gegen den Wagenkasten schlug und auf den Verschieberbahnsteig stürzte.

Der Verunglückte trug zum Zeitpunkt des Ereignisses **keinen** Schutzhelm.

In der Meldung des Sicherheitsbeamten über einen Personal- oder Wegunfall wurde das Nichttragen des Schutzhelmes in den Spalten 9 und 11 im ursächlichen Zusammenhang angeführt und festgestellt, daß „fremdes Verschulden" nicht vorliege.

Wir wollen hier die Nichtbeachtung einschlägiger Bestimmungen der Verkehrsvorschriften, insbesondere das Auflegen eines zweiten bereitzuhaltenden Hemmschuhes, nicht näher behandeln.

Zur Feststellung in Spalte 11 „kein Fremdverschulden" muß jedoch unter Berücksichtigung des ab 1. Jänner 1973 geltenden Arbeitnehmerschutzgesetzes (Bundesgesetzblatt Nr 234/72 und Sonderblatt 1 des GD. NBl. 1973) festgestellt werden, daß eine solche Feststellung nur dann gerechtfertigt ist, wenn bekannt ist, daß der Verletzte bei Durchführung von Arbeiten, die mit einer Gefährdung von Kopf, Hals und Nacken verbunden sind, sonst stets den Schutzhelm getragen hat.

Zu Heft 2 der DV A 40

In der Ergänzung des Pkt. 1 der Anlage 3 des Heftes 2 der DV A 40, verlautbart im GD. NBl. 1/1973, DA. (4), wurden die aufzunehmenden Bedienstetengruppen

a) Bedienstete, die überwiegend Verschubarbeiten verrichten

b) Wagenmeister

nur durch einen Beistrich getrennt.

Dies führte zu einer irrigen Auslegung der nunmehrigen Bestimmungen und gab auch Anlaß zu mehreren Anfragen.

Es wird darauf hingewiesen, daß bei den unter a) angeführten Bediensteten auch Zugbegleitbedienstete zu verstehen sind, die wegen Mangels an Verschubbediensteten im ortsgebundenen Verschubdienst verwendet werden.

Bei Durchführung der Berichtigung der Anlage 3 wird wegen besserer Übersichtlichkeit empfohlen, „Wagenmeister" vor „Bremsenschlosser" und „Bedienstete, die überwiegend Verschubarbeiten verrichten" nach „Verschubmeister, . . . mitbesorgen" aufzunehmen.

Schwerpunktprogramm April — Juni 1973

Bf-Vorstände:	Zugschlußsignale, Überwachung der Fernsprechdisziplin
Fdl:	Eintragungen im Zugmeldebuch
Zub:	Zugschlußsignale
Verschubbedienstete:	Kuppeln, Auf- und Abspringen
Blockwärter:	Fernsprechdisziplin
Kl-Führer:	Einsetzen eines Kl auf der Strecke

Druckfehlerberichtigung:

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 3/1973 ist auf Seite 42 unter „Unfallübung" im 3. Absatz (5. Zeile) das Wort „Unfallverhütung" durch „Unfallübung" und auf Seite 43 die Namen „Schabl" und „Köstenberg" durch „Schnabl" und „Köstenberger" zu ersetzen.

Schaffner, Zugführer, Bahnhofsbedienstete

Schließt und verriegelt Wagentüren und Vorlegestangen
Überprüft Übergangsbleche, Scherengitter und Faltenbälge
Ihr wahret damit die Sicherheit des reisenden Publikums

!

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!

Druck: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen — 1402/4