



Verkehr-Unterrichtsblatt

10. Stück

Wien, am 1. Oktober 1973

Jahrgang 1973

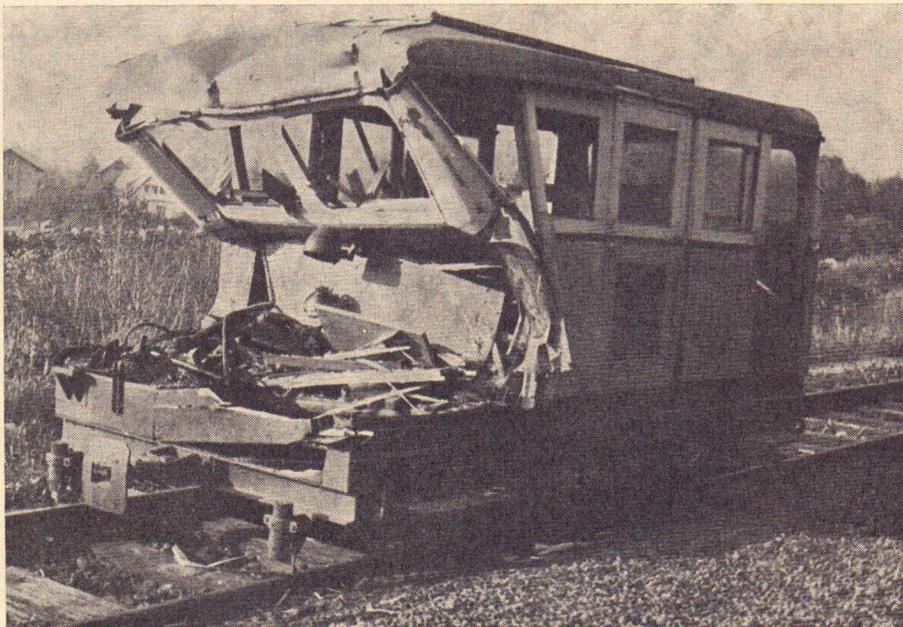
Inhalt: 43. Aus dem Verkehrsgeschehen
44. Etwas für jeden
45. Kundendienst
46. Unfallverhütung

43. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Zusammenstoß zweier Sperrfahrten (Westbahnstrecke)

Am Ereignistag um 12.50 Uhr kam es im km 33,5 zwischen der Ausweiche H. und dem Bf N. auf dem gemäß einer VBA gesperrten Streckengleis 1 zum Zusammenstoß der Sperrfahrt 1 Kl (Motorbahnwagen JW 35 + 2 beladenen Bahnwagen) mit der dort stehenden Sperrfahrt 2 Kl (OBW der Fa. Plasser & Theurer + 3 Regelfahrzeuge). Dabei wurden 2 jugosl. Gastarbeiter schwer und ein weiterer leicht verletzt. Am Motorbahnwagen entstand schwerer Sachschaden.

meister verständigt, daß eine Fahrt des Motorbahnwagens mit 3 Anhängern zwecks Durchführung von Schweißarbeiten vorerst bis km 34,4 und kurz vor Beendigung der Gleissperre weiter bis Bf N. vorgesehen sei. Etwa zur gleichen Zeit erhielt der Fdl im Bf N. davon Kenntnis, daß das Baufahrzeug OBW 10 mit 3 gezogenen Schotterwagen zum Ausheben von Oberbaumaterial bis km 32,6 und zurück nach Bf N. fahren soll.



Hergang:

Noch vor der gemäß VBA um 11.55 Uhr beginnenden und bis 13.02 Uhr vorgesehenen Sperre des Streckengleises 1 zwischen der Ausweiche H. und Bf N. wurde der Fdl der Ausweiche vom Gleis-

Um 12.04 Uhr gab der Fdl der Ausweiche auf der Fs einen Sammelruf, sperrte das Streckengleis 1 zwischen der Ausweiche und Bf N. und kündigte nach Vereinbarung den Verkehr der Sperrfahrt 1 Kl an. Noch bevor sein Kollege im Bf N. den Verkehr der Sperrfahrt 2 Kl bekanntgeben konnte,

erteilte der Fdl der Ausweiche dem Wärter des Stellwerkes 2 den Auftrag, die Sperrfahrt 1 Kl abfahren zu lassen; die Fahrtanweisung hatte der Stellwerkswärter über Weisung des Fdl bereits ausgefertigt und dem Kl-Führer übergeben. Als unmittelbar danach der Fdl des Bf N. den Verkehr der Sperrfahrt 2 Kl ankündigte, nahm dies sein Kollege in der Ausweiche ohne Einspruch zur Kenntnis bzw. stimmte der Fahrt zu, obwohl die Sperrfahrt 1 Kl vom Verkehr der Sperrfahrt 2 Kl nicht verständigt war.

Aber auch der Fdl des Bf N., der den Kl-Führer wohl vom Verkehr der Sperrfahrt 1 Kl, nicht aber von deren zeitlicher und räumlicher Ausdehnung verständigte, hatte keine Bedenken, die Sperrfahrt 2 Kl abfahren zu lassen.

Kurz vor 11.50 Uhr fuhr die Sperrfahrt 1 Kl nach Durchführung von Schweißarbeiten vom km 32,3 ab und näherte sich der im km 33,5 stehenden Sperrfahrt 2 Kl mit einer Fahrgeschwindigkeit von zirka 40 km/h, wiewohl das befahrene Gleis infolge eines Linksbogens sowie der mit Sträuchern und Bäumen bewachsenen Böschung nur auf höchstens 150 m eingesehen werden konnte und die beförderten Anhänger mit der Anschrift „Fahrzeughöchstgeschwindigkeit 25 km/h“ versehen waren. Als der Kl-Führer und -Fahrer die im befahrenen Gleis stehende und nicht gedeckte Sperrfahrt 2 Kl bemerkte, betätigte er sofort die Bremsvorrichtung des Motorbahnwagens. Er konnte aber nicht mehr verhindern, daß der Kl mit einer Geschwindigkeit von zirka 10 km/h gegen das stehende OBW 10 stieß.

Das Ereignis wurde durch die beiden Fdl und Kl-Führer verschuldet.

Der Fdl in der Ausweiche unterließ es, die Sperrfahrt 1 Kl durch Streckenbedienstete verständigen zu lassen, obwohl noch die Möglichkeit hierzu bestand. Schließlich verabsäumte der Fdl, die Fahrtanweisung für die Sperrfahrt 1 Kl selbst auszufertigen und den Kl-Führer mündlich von den Eintragungen in Kenntnis zu setzen.

Der Bedienstete äußerte sich hierzu in seiner Einvernahme u. a.: „... Ich nahm an, daß die Schweißarbeiten bis kurz vor Ende der Gleissperre erfolgen werden und sich die beiden Sperrfahrten nicht begegnen. Einen Versuch, die Sperrfahrt 1 Kl zu verständigen, unternahm ich nicht...“.
(DV V 3, Pkte. 535, 571 und 574).

Der Fdl in Bf N. ist schuldig, die Sperrfahrt 2 Kl von der zeitlichen und räumlichen Ausdehnung der Sperrfahrt 1 Kl nicht verständigt zu haben. Außerdem verabsäumte er es, den Kl-Führer der Sperrfahrt 2 Kl davon zu verständigen, daß die Sperrfahrt 1 Kl vom Verkehr der Sperrfahrt 2 Kl nicht in Kenntnis war.

Dieser Fdl gab folgendes an: „... Über die Ausdehnung der Fahrt der Sperrfahrt 1 Kl verständigte ich den Kl-Führer weder mündlich noch schriftlich... Ich möchte ausdrücklich betonen, daß ich als selbstverständlich **angenommen** habe, daß der Fdl in der Ausweiche auf Grund der Annahme der Sperrfahrt 2 Kl die Sperrfahrt 1 Kl verständigen werde...“.

(DV V 3, Pkte. 571, 574).

Der Kl-Führer und -Fahrer der Sperrfahrt 1 Kl beging den Fehler, die Fahrgeschwindigkeit im Hinblick auf die herrschenden Neigungs- und ungünstigen Sichtverhältnisse nicht so zu regeln, daß er bei Ansichtigwerden der im befahrenen Gleis befindlichen Fahrzeuge sicher innerhalb des für Kl vorgeschriebenen Bremsweges anhalten hätte können. Außerdem führte er die Sperrfahrt mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h durch, obwohl die beförderten Anhänger nur mit höchstens 25 km/h bewegt werden dürfen.

(DV V 3, Pkte. 532 und 546; ZSV 4).

Der Kl-Führer der Sperrfahrt 2 Kl unterließ es, die Deckung der in einem unübersichtlichen Streckenabschnitt haltenden Sperrfahrt 2 Kl zu veranlassen. Außerdem hatte er sich nicht nach der zeitlichen und räumlichen Ausdehnung der ihm in der Fahrtanweisung bekanntgegebenen Sperrfahrt 1 Kl erkundigt.

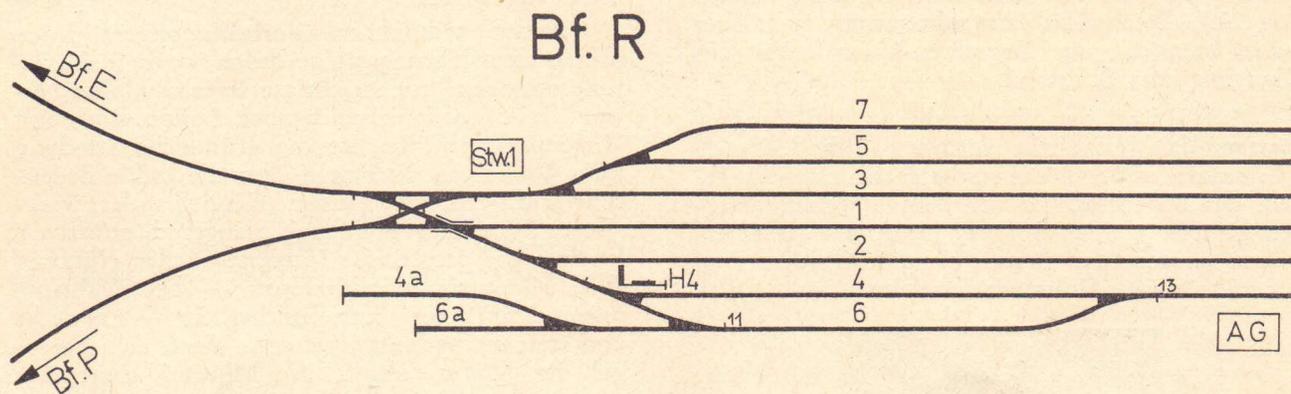
Der Bedienstete gab hierzu an: „... Wohin die Sperrfahrt 1 Kl fährt, wurde mir nicht mitgeteilt; ich habe auch nicht danach gefragt... Ich nahm an, daß diese Sperrfahrt auch dieses Mal nicht in meinen Bereich gelangen werde... Ich habe für die Deckung meiner Sperrfahrt nicht gesorgt. Dies tat ich deshalb nicht, da ich annahm, daß die Sperrfahrt nicht in meinen Bereich kommen würde...“.

(DV V 3, Pkt. 541, 576; DV V 2, Pkte. 46 und 47).

Nimmt es Wunder, wenn es bei derart nachlässiger Dienstleistung zu folgeschweren Ereignissen kommt?

Rechtzeitige Bremsbedienung verhinderte schon viel Unheil! Sei darauf bedacht!

b) Entgleisung eines Bedienungszuges



Am 19. Juli um 10.40 Uhr entgleiste im skizzierten Bf bei Ausfahrt eines Bedienungszuges aus Gleis 4 ein als zweites Fahrzeug gereihter Güterwagen und stürzte um, wodurch ein auf dem Nachbargleis 6 stehender Wagen mit beiden Achsen und ein weiterer mit einer Achse zur Entgleisung gebracht wurden.

Sachschaden: Zirka S 90.000,—.

Hergang:

Nach Bildung des Bedienungszuges auf Gleis 4 übertrug der Verschubaufseher unerlaubt die Verschiebung für das Zusammenschieben der auf Gleis 4 stehenden Fahrzeuge einem Verschieber. Infolge unterlassener Beobachtung des Verschiebeweges durch diesen Bediensteten — er befand sich nicht am ersten der zusammenzuschiebenden Wagen sondern am Tzf — kam es unbemerkt zum Aufschneiden der nächst dem Aufnahmegebäude befindlichen ortsbedienten Weiche 13.

Da der Schlüssel der Weiche 13 nicht im Blockapparat verwahrt war, ordnete der Fdl aus Bequemlichkeit die Ausfahrt bei untauglichem Signal an. Auf eine vorschriftsmäßige Fahrstraßenprüfung und Sicherung (Weiche 13 im Prüfbereich des Fdl) verzichtete er, so daß es bei der Ausfahrt des Bedienungszuges infolge nicht vollständigen Anliegens der Zungen- an die Backenschiene zur Entgleisung kam.

Dem Ereignis lagen folgende Fehler zu Grunde:

1. Übertragung der Verschiebung an einen unerfahrenen, erst seit 1. Juli 1973 im Verschiebdienst tätigen Bediensteten,
2. unterlassene Verschiebewegbeobachtung (auch kein Spitzenverschieber),
3. mangelhafte Fahrstraßenprüfung und -sicherung (Zulassung der Ausfahrt trotz Fehlens des Schlüssels der Weiche 13).

Der Fdl rechtfertigte sich in seiner Einvernahme u. a. folgend: „. . . Da ich nur 1 Minute Zeit hatte, gab ich Stellwerk 1 den Auftrag, die Ausfahrt für Zug . . . zu prüfen und zu sichern, um untauglich aus Gleis 4 ausfahren zu können, da die Weiche 13 nicht gesperrt war und dies in so kurzer Zeit nicht möglich gewesen wäre . . . Da ich bei der Fahrstraßenprüfung keine unrichtige Stellung der Weiche 13, die zu meinem Prüfbereich gehört, bemerkt habe, gab ich den Abfahrauftrag . . .“.

Wenn auch angeblich nur 1 Minute für die Vorbereitung der Ausfahrt zur Verfügung stand, so durfte dies den Fdl niemals veranlassen, auf die vorgeschriebene Prüfung und Sicherung der Fahrstraße zu verzichten.

Der Unfall beweist, daß auch bei gebotener Eile die Bestimmungen zur Wahrung der Verkehrssicherheit nicht außer Acht gelassen werden dürfen.

44. Etwas für jeden

Bf-Vorstand ZI PRANDL — bitte vor den Vorhang !

Montag, 6. August 1973 um 11.27 Uhr versuchte die Reisende Karoline Sch., geb.: 1888, aus Wien, im Bf Wels den schienengleichen Übergang Gleis 4/6 in Höhe der Abfahrtshalle unerlaubt vor dem auf Gleis 4 einfahrenden Zug D 227 (Dortmund—Linz) zu überschreiten. Die Reisende achtete dabei weder auf die vom Tzfz des Zuges gegebenen Achtungssignale noch auf die zahlrei-

chen Warnrufe anderer Reisender, so daß ein Überfahrenwerden der Reisenden unausbleiblich schien.

Bf-Vorstand Prandl befand sich zu diesem Zeitpunkt am Bahnsteig 2 in Höhe des westlichen Stiegenabganges, um die Zuggruppe 3311, 3011, 220, 227 und 702 zu überwachen. Dabei hörte er die Achtungssignale des Tzfz des Zuges 227 und sah, wie die betagte Reisende mit ihrem Gepäck den Übergang beschrift. Prandl sprang daraufhin ins Gleis und konnte die Frau im letzten Augen-

blick — etwa 2 m vor dem Tzfz des einfahrenden Zuges — aus dem Gefahrenbereich wegweisen. Zug 227, dessen Tzfz Schnellbremsung eingeleitet hatte, kam mit der Zugspitze 10 m nach dem Übergang zum Stillstand.

Auf Grund der Einvernahmen und Zeugen-aussagen darf festgestellt werden, daß die Reisende Sch. zweifellos durch das rasche entschlossene Handeln des Bf-Vorstandes vor dem Überfahrenwerden gerettet werden konnte; hiezu muß noch erwähnt werden, daß Prandl ohne Rücksichtnahme auf seine eigene Sicherheit handelte.



Die Generaldirektion der ÖBB hat daher Bf-Vorstand Prandl zur Verleihung einer sichtbar zu tragenden Auszeichnung vorgeschlagen.

Pünktlichkeit im Zugverkehr

(Aus einem Vortrag des BB-Ob. Rates Dr. Lentner, GD III/2)

Systematische Beschleunigung der Gütertransporte ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, daß bestimmte Güterströme trotz Straßenkonkurrenz überwiegend der Bahn erhalten bleiben. Mit fast jeder durch organisatorische Maßnahmen bewirkten Leistungsverbesserung ist auch Aufwandsminderung verbunden, zumal es für den Betriebs- und Maschinendienst der Bahnen typisch ist, extrem personalintensiv zu sein. Je rascher ein Transportvorgang abgewickelt wird, desto geringer ist der Aufwand an fahrendem Personal. Die Leistung des Menschen ist nämlich in der modernen Gesellschaftsordnung trotz Mechanisierung entscheidender Sozial- und Wirtschaftsfaktor geblieben und daher wertvoller denn je.

Periodische Laufüberwachungen haben bei den ÖBB für das Jahr 1972 ergeben, daß die aus verschiedenen, darunter auch unabwendbaren Ursachen eingetretenen Planabweichungen allein dem Betriebsdienst einen täglichen Mehraufwand von 153 Zugbegleitbediensteten verursachen, der jährlichen Kosten von rund 38,6 Mio S gleichzusetzen ist. Nun darf es einer Bahn nicht gleichgültig sein, daß sie ständig mit aus diesem Titel resultierenden, sehr bedeutenden Belastungen zu rechnen hat. Es erwächst hieraus die Verpflichtung, der Verspätungsbekämpfung allein schon im Interesse der

Betriebsökonomie unausgesetzt besonderes Augenmerk zuzuwenden.

Neben technischen Vorbedingungen, wozu primär eine leistungsfähige durch wenig Behinderungsmomente beeinträchtigte Fahrbahn und einwandfreier sowie ausreichender Lokomotiv- und Wagenpark gehören, ist die gründliche Schulung jedes Verkehrsbediensteten über die große Bedeutung richtigen dispositiven Handelns das wirksamste Mittel zur Erziehung plangerechter Arbeit. Es muß das persönliche Interesse an der Nützigkeit aller Förderungsmöglichkeiten — bei Wahrung uneingeschränkter Betriebssicherheit — geweckt und stets wachgehalten werden. Wenn dem Personal der Slogan „Achte die Minute“ eingeprägt wird, so geschieht dies aus dieser fundamentalen Erkenntnis.

Aussehen bzw. Auftreten der dienstlich mit Bahnkunden in Kontakt kommenden Bediensteten (Z. 11013-1-1973 v. 3. August 1973)

Die spezifischen Verhältnisse der Gegenwart bringen es mit sich, daß Dienstleistungsunternehmen — und ein solches sind die Österreichischen Bundesbahnen — stärker als bisher auch wegen ihrer äußeren Erscheinungsform ins Kreuzfeuer der Kritik, besonders seitens der Tagespresse, geraten. Ein wesentlicher Bestandteil des Erscheinungsbildes eines personalintensiven Unternehmens, wie es die ÖBB auf Grund ihrer Aufgabenstellung sein müssen, bildet das Aussehen bzw. das Auftreten der Bediensteten in der Öffentlichkeit. Um nun einerseits das Image der ÖBB zu heben und andererseits Verärgerung der Bahnkunden durch nachlässiges Auftreten bzw. unordentliches Aussehen der Bediensteten zu vermeiden, erscheint es notwendig, die Bediensteten aufzufordern, die Unternehmensleitung bei Förderung des Ansehens der ÖBB dadurch zu unterstützen, daß sie ihrem Aussehen bzw. ihrem Auftreten der Öffentlichkeit gegenüber besondere Aufmerksamkeit widmen.

Die Herren Dienstvorstände werden daher angewiesen, in diesem Sinne auf die Bediensteten einzuwirken und auf die Einhaltung der Bestimmungen der Dienstordnung (§ 23) und der Dienstkleidervorschrift (Punkt 6) besonders zu achten. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß das Kombinieren von Uniformstücken mit Zivilkleidern unzulässig ist.

Lärmen ist asozial !

„Eine Lärmerregung ist dann als ungebührlich anzusehen, wenn das Tun oder Unterlassen, das zur Erregung des Lärms führt, gegen ein Verhalten verstößt, wie es im Zusammenleben mit anderen verlangt werden muß und das jene Rücksichtnahme vermissen läßt, die die Umwelt verlangen kann.“

Verwaltungsgerichtshof 1970
und EGVG Art. VIII, Abs. 1 lit. a).

Eisenbahnverkehr mit Österreich floriert (Auszug aus „Die Bundesbahn“ 4/1973)

Ein gewaltiger und von Jahr zu Jahr steigender Güterstrom fließt über die Schienen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Österreich. Insgesamt wurden im Jahre 1972 über die sechs deutsch-österreichischen Übergangsbahnhöfe 661.398 beladene Güterwagen an die Nachbarbahn übergeben. Die Zahl der Leerwagen ist nicht ohne weiteres feststellbar, doch dürfte sie etwa bei 60 Prozent der Zahl der beladenen Wagen liegen. Das bedeutet, daß im vergangenen Jahr eine Million Güterwagen leer und beladen zwischen der DB und den ÖBB ausgetauscht wurden. Bedeutendster Eisenbahngrenzbahnhof im Güterverkehr ist der Bahnhof Kufstein mit insgesamt 222.336 beladenen Wagen. Von ihnen entfielen 114.767 auf die Ausfuhr und 107.569 auf die Einfuhr. Salzburg rangiert mit 220.648 Wagen, davon 121.481 in der Ausfuhr, an zweiter Stelle. Diese beiden Grenzbahnhöfe liegen auf dem Gebiet Österreichs und werden von den ÖBB betrieben.

Größter deutscher Übergangsbahnhof nach Österreich ist Passau Hbf. mit 172.852 beladenen Wagen. Auffällig ist in Passau der große Unterschied zwischen der Ein- und Ausfuhr. Hier übertrifft die Ausfuhr mit 113.187 beladenen Wagen die Einfuhr mit 59.665 beladenen Wagen ganz beträchtlich. In Passau ist auch der Anteil der Leerwagen am Gesamtübergang größer als bei den Übergängen Kufstein und Salzburg. 1972 rollten 26.012 leere Waggons in Passau ins Bundesgebiet und 73.713 aus dem Bundesgebiet. Hierbei sind die leer beförderten Privatgüterwagen noch nicht berücksichtigt. Immerhin wurden auch ohne diese im Passauer Hauptbahnhof 1972 272.571 Güterwagen mit rund 2,8 Mio Tonnen Fracht zwischen DB und ÖBB ausgetauscht. Dies bedeutet bei den Waggons eine Steigerung um 15.847 beladenen Wagen oder um 6,2 Prozent gegenüber 1971. Der Anteil der Leerwagen stieg sogar um 36,6 Prozent.

Man muß dabei berücksichtigen, daß Eisenbahn und Donauschiffahrt in einer engen Wechselwirkung stehen. Durch die großen Behinderungen der Schifffahrt durch Nebel, Eis und Niedrigwasser wurden besonders dringliche Güter auf die Schiene umdisponiert, was wiederum den Anteil der zurücklaufenden Leerwagen ansteigen ließ. Berücksichtigen muß man auch, daß die DB mit den Eisenbahnverwaltungen in der Schweiz, in Österreich und Italien einen Güterwagenpool unterhält, jedoch nicht mit den Eisenbahnverwaltungen Ungarns, Rumäniens und anderer Balkanstaaten.

Die Hauptausfuhrgüter über die Schiene sind in Passau Düngemittel, Kraftfahrzeuge, Maschinen, Eisen und Stahl, Südfrüchte und Fische. In der Einfuhr stehen Eisen, Stahl, Bleche, Papier, Speckstein, Sammelgut sowie Obst und Gemüse aus den Balkanländern an der Spitze der Güterliste. Holz ist überraschenderweise in den letzten Jahren rückläufig.

Die drei nächsten deutsch-österreichischen Eisenbahngrenzübergänge sind Lindau-Reutin, Simbach am Inn und Mittenwald. In Lindau wurden 1972 25.010 beladene Güterwagen registriert, davon 17.886 in der Ausfuhr, in Simbach 15.144, davon 7.468 in der Ausfuhr und etwas mehr, nämlich 7.676, in der Einfuhr und in Mittenwald 5.408, davon 5.124 in der Ausfuhr. 5.000 auslaufende beladene Güterwagen über den Übergang Mittenwald waren Tiersendungen.

Bemerkenswert ist, daß die Leistungen der DB und der ÖBB im Grenzverkehr füreinander im Naturalausgleich abgegolten werden, Passau Hbf ist deutsch-österreichischer Gemeinschaftsbahnhof unter Betriebsführung der DB, während Salzburg Hbf beispielsweise österreichisch-deutscher Gemeinschaftsbahnhof unter Betriebsführung der ÖBB ist. Diese Art des Grenz-Eisenbahn-Verkehrs hat sich zwischen den beiden Verwaltungen bisher ausgezeichnet bewährt und ermöglicht eine schnelle und rationelle Grenzabfertigung seitens der Bahnverwaltungen.

Ansteigen der Verschubunfälle

(DA. Z. 4201-90515-1-1973 v. 17. August 1973 der
Dion Wien)

Mit Sorge und Befremden mußte festgestellt werden, daß trotz zahlreich und wiederholt ergangener Mahnungen sowie trotz vielfacher Aufrufe im Verkehrs-Unterrichtsblatt gerade in letzter Zeit ein beängstigendes Ansteigen der Verschubunfälle mit zum Teil schweren Folgen im Bereich der Dion Wien zu verzeichnen ist. Dabei ist neben den entstandenen materiellen Schäden und persönlichen Unfällen vor allem auf die bis zur Wiederherstellung des Normalzustandes auftretenden Betriebsbehinderungen besonders hinzuweisen, die oftmals für einen längeren Zeitraum die Abwicklung des Verschubdienstes in Frage stellen oder zumindest störend beeinträchtigen. Die Folge davon sind Zugausfälle, empfindliche Zugverspätungen und verärgerte Bahnkunden.

Bei genauer Untersuchung der Ursachen dieser Anstände ist zu erkennen, daß mancherorts die Dienstausbildung im Verschubdienst nachlässig, überhastet und mit mangelnder Konzentration sowie unter Mißachtung der einschlägigen Vorschriftenbestimmungen erfolgt und daher größte Besorgnis für eine weitere klaglose Betriebsabwicklung besteht.

Um die Anzahl dieser Verschubunfälle wieder auf ein vertretbares Maß zu senken und damit die ÖBB sowie deren Kunden vor weiteren vermeidbaren Schäden zu bewahren, ist es dringend geboten, alle im Verschubdienst tätigen Bediensteten neuerlich zu einer gewissenhaften Dienstleistung anzuhalten. Keinesfalls darf die wegen des akuten Personalmangels sich oftmals im Verschubdienst ergebende Besetzung unter dem Mindestpersonal-

stand als Ursache bzw. Milderungsgrund für derartige, in letzter Zeit sich häufende grobe Vorschriftenverstöße Berücksichtigung finden. Es erscheint daher notwendiger denn je, die Vershubbediensteten ungeachtet der von ihnen wiederholt in Kauf zu nehmenden Härte darauf hinzuweisen, daß trotz Unterdeckung von Vershubpartien auch weiterhin für **unbedingt betriebssichere Vershubdurchführung** zu sorgen ist.

Die Herren Betriebskontrolloren, Bahnhofsvorstände und Aufsichtsbeamten werden angewiesen, in nächster Zeit der Überwachung des Vershubdienstes besonderes Augenmerk zu schenken, auf Einhaltung der für den Vershubdienst in Be-

tracht kommenden Bestimmungen zu dringen und bei auftretenden Unzukömmlichkeiten sofort einzuschreiten.

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst erläutern im Dienstunterricht erneut die einschlägigen Bestimmungen der DV V 3 und bringen ggst. Dienstanweisung dem in Frage kommenden Personal nachweislich zur Kenntnis.

Es darf erwartet werden, daß künftighin alle im Vershubdienst tätigen Bediensteten auch im eigenen Interesse durch genaue Befolgung der Vorschriftenbestimmungen sowie gewissenhafte Dienstleistung mithelfen, die Unfallrate im Vershubdienst weitgehend zu bessern.

Wenn Kinder reisen

Mit dem Zug verreisen zu dürfen, gehört auch heute noch zu den faszinierenden Erlebnissen für Kinder. Eltern können das geschickt ausnützen. Die vielfältigen Eindrücke fesseln die Kleinen und lassen ihnen die Zeit wie im Fluge vergehen — die beste Garantie dafür, daß die Nerven der Eltern geschont bleiben. Außerdem sind im Zuge alle Voraussetzungen gegeben, um den Bedürfnissen der Kinder unterwegs gerecht werden zu können: Bewegungsfreiheit, Verpflegungsmöglichkeit im Speisewagen, Waschraum und Toilette nahe an jedem Abteil.

Von welchem Alter an Kinder allein fahren können, läßt sich zuverlässig nur von den Eltern beurteilen und hängt natürlich weitgehend von

der Entwicklung des einzelnen Kindes ab. Nach den Bestimmungen dürfen Kinder unter vier Jahren nur in Begleitung Erwachsener mit der Bahn reisen. Zwischen vier und zwölf empfiehlt es sich auf jeden Fall, allein reisende Kinder in die Obhut des Zugpersonals zu geben, das dann zumindest von Zeit zu Zeit nach dem Rechten sehen und auch dafür sorgen wird, daß die Kinder auf dem richtigen Bahnhof aussteigen.

Bevor man mit Kindern verreist oder sie allein losschickt, sollte man mit ihnen über einige Gefahren jeder Reise sprechen und ihnen einschärfen: nicht aus offenen Fenstern beugen, während der Fahrt nicht an den Außentüren aufhalten oder gar spielen und — außer mit dem uniformierten Zugpersonal — nicht mit Fremden mitgehen.



*Schaffner, Zugführer,
Bahnhofsbedienstete*

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

Zgf, Schaffner !

Unfälle allein reisender oder unbeaufsichtigter Kinder in Zügen sind leider zahlreich.

In solchen Fällen muß der Schaffner eingreifen !

Allein reisende Kinder sind zu ihren Sitzplätzen zu bringen und wenn möglich der Obhut anderer Reisender anzuvertrauen. Ist das Kind in

Begleitung Erwachsener, müssen diese auf die Gefahren beim Aufenthalt des Kindes auf der Plattform aufmerksam gemacht und an ihre Aufsichtspflicht erinnert werden.

Aber auch an alle jene Bediensteten wird appelliert, die ihre Wohnungen in Bahnnähe oder auf Bahngrund haben. Sekunden genügen, um ein geliebtes Kind, das unbeaufsichtigt ist, für immer zu verlieren !



45. Kundendienst

Man schrieb uns:

„Ein ganz besonderes Lob und vielen herzlichen Dank möchten wir jenem Schaffner, der ab Linz bis Wien, den Zug D 545 am 30. Juli 1973 begleitete, aussprechen.

Meine Schwester und ich kamen aus Bad Aussee und meine Schwester hatte sich knapp vor Abgang des Zuges durch einen Sturz den rechten Oberarm gebrochen. Obgenannter Schaffner hatte sich beim Aussteigen am Westbahnhof in einer der-

art aufopfernden Weise um uns angenommen, wie wir es noch nie erfahren haben. Er lehnte jede Gegenleistung unsererseits ab und nahm keinen Heller. In der Zwischenzeit haben wir auch den Namen des betreffenden Schaffners erfahren und zwar ist dies Herr Otto Trindorfer, Linz Hauptbf. Diesem Mann gebührt für so ein menschenwürdiges Benehmen eine ganz besondere Auszeichnung.

Wir würden uns freuen, wenn Genannter durch diese seine selbstlose Hilfsbereitschaft ganz

besonders belohnt würde und sagen nochmals herzlichen Dank.

Maria B., Wien,
Käthe H., Wien“

„Sehr geehrte Herren !

Ich fuhr am Freitag, 13. Juli 1973 mit dem Eilzug 805 von Linz nach Kirchdorf a. d. Krems bzw. Schlierbach. Bei meinem etwa 1 Stunde nach Verlassen des Zuges in Kirchdorf mittels Auto erfolgten Eintreffen in Schlierbach wurde ich gewahr, daß ich meinen Regenmantel im Zug vergessen hatte. Ich klagte mein Mißgeschick dem am Bahnhof Schlierbach diensttuenden Fahrdienstleiter **Wakolbinger**. Dieser vertröstete mich etwa nicht auf späteres Amtshandeln sondern ergriff sogleich die Initiative und rief einige Stationen an und gelangte solcherart bis Selzthal, wo auch dann tatsächlich diese Zugsgarnitur noch stand, sogleich durchsucht wurde und richtig kam dabei mein Mantel zum Vorschein. Dieser wurde sodann über Ersuchen Herrn Wakolbingers dem Richtung Linz fahrenden Personenzug 3908 mitgegeben, von dem aus dann mir der Mantel um 20.16 Uhr zu meiner Rückfahrt nach Linz ausgehändigt wurde.

Ich danke allen bei diesem Vorfall in Aktion getretenen Dienststellen und Bediensteten der ÖBB und insbesondere deren Beamten Herrn Fahrdienstleiter Wakolbinger, dessen vorbildlich korrektes und darüber hinaus hilfsbereites Verhalten verdient, bei seinem Dienstgeber bekannt zu werden. Herrn Wakolbinger drückte ich hiemit auch nochmals meinen verbindlichsten Dank aus.

Hochachtungsvoll grüßt

Dr. E. R., Landesregierungsrat i. R., Landeck“

„Sehr geehrte Herren !

Am Samstag, 26. Mai 1973 sind meine Frau und ich mit dem D-Zug 210 ab Villach 7.57 Uhr früh nach Essen gefahren. Wir hatten leider nur zwei Raucherplätze im Wagen 231 reserviert bekommen, obwohl wir Nichtraucher haben wollten. Ich selbst bin körperbehindert, so daß meine Frau unser Gepäck tragen mußte. Die beiden zuständigen Zugschaffner haben sich in vorbildlicher Weise sofort meiner Frau angenommen, ihr das Gepäck getragen und es nach einigem Bemühen geschafft, für uns zwei Nichtraucherplätze zu finden. Seit rund 50 Jahren reise ich mit der Eisenbahn beruflich kreuz und quer durch ganz Europa. Ich muß Ihnen jedoch sagen, daß mir ein derartig ausgezeichnetes Benehmen eines Zugpersonals bisher noch nie passiert ist. Den beiden Herrn gebührt unser ganz besonderer Dank, was wir auch gerne Ihnen mitteilen wollten.

Mit freundlichen Grüßen !

Prof. Dr. Ing. F. S., Essen“

Es handelte sich hier um die Schaffner **Johann Feichter** und **Oskar Schneider**, Bf Salzburg Hbf, die vorbildlichen Kundendienst übten.

„Am Mittwoch, 20. Juni 1973 kamen wir mit dem D 510 um 10.55 Uhr in Bischofshofen an, um mit dem D 240 um 12.10 Uhr nach Vorarlberg weiter zu fahren. In der Zwischenzeit mußten wir eine wichtige Nachricht nach Knittelfeld übermitteln.

Da es auf dem Postamt nicht möglich war, eine telephonische Verbindung zu bekommen, wendeten wir uns an Ihre Fahrdienstleitung.

Es ist mir ein Bedürfnis, Ihnen für die Zuvorkommenheit und vor allem auch dem diensthabenden Beamten für seine erfolgreichen Bemühungen, die uns einer Sorge enthoben, herzlich zu danken.

Hochachtungsvoll

Dr. K. D., Knittelfeld“

Der diensthabende Fdl hieß **Franz Wohlmutter**, Adj., Bf. Gröbming.

„An den Vorsteher
des Wiener Westbahnhofes

Sehr geehrter Herr Vorsteher !

Ich möchte Ihnen einen Vorfall schildern und daran eine Bitte knüpfen.

Wir verbrachten unseren Urlaub in der Nähe von Neulengbach. Vorgestern, am 17. Juli 1973 wollten wir von dort Richtung Linz reisen. Meine Frau mit dem Donau-Kurier nach Hause in die Bundesrepublik Deutschland, ich selber noch hierher zur Kur. Irrtümlich gerieten wir in der Station Neulengbach auf den falschen Bahnsteig — bei uns in der Bundesrepublik wird ja rechts gefahren — und schon kam der Zug, in den wir samt Gepäck einstiegen. Wir wollten mit dem Nahverkehrs zug um 8.34 Uhr nach St. Pölten und dort umsteigen. Groß war unser Entsetzen, als plötzlich der Zug in eine andere Richtung fuhr — wir waren in den falschen Zug eingestiegen. Da kam aber auch schon der Zugführer durch, hörte sich unser Mißgeschick an und blätterte in seinem Fahrplan. Jetzt aber rasch, meinte er, packte einen Koffer und hieß uns folgen. Wir waren schon in der nächsten Station — und auch der Gegenzug brauste schon heran. Er hieß seinen Lokführer zu warten, bugsierte uns und unser Gepäck über die Gleise und schob uns in den richtigen Zug, der auch schon abfuhr. So gelangten wir doch noch mit dem richtigen Zug nach St. Pölten, wo uns der Aufsichtsbeamte auf die Anfrage mitteilte, daß besagter Beamter Ihrem Personalstand angehört.

Da wir in der Eile des Einsteigens nicht dazu gekommen sind, uns bei dem so freundlichen und umsichtigen Beamten zu bedanken, er aber von uns keine schlechte Meinung bekommen soll, so bitte ich Sie sehr, verehrter Herr Vorstand, dies für uns nachholen zu lassen. Es kann sich nur um einen Zug gehandelt haben, der um 8.30 Uhr ab Neulengbach nach Wien fährt. Für Ihr freundliches Bemühen in dieser Sache möchte ich mich im voraus bedanken. Ihr Beamter hat unseren Fehler wunderbar korrigiert, in einer Weise, wie wir sie

in der Bundesrepublik bei der Bundesbahn nicht gewohnt sind.

Meine Frau und ich freuen uns immer wieder, daß es in Österreich so nette Menschen gibt. Wir werden daher gerne unserem Urlaubsland treu bleiben.

Mit vorzüglicher Hochachtung
P. G., dzt. Kurhotel Heilbrunn“

Hier war es die Zugbegleitmannschaft des Zuges 7019 (Adj. A. Benischek und Schaffner J. Lehnhart), die zur Hebung des Ansehens der ÖBB wesentlich beitrug.

„An den Vorstand
des Bahnhofes Zeltweg

Es ist uns ein Bedürfnis für die großartige Hilfsbereitschaft Ihrer Beamten auf diesem Weg ein herzliches Danke zu sagen.

Wir sind am 15. Juli 1973 mit 80 Kindern aus Richtung Bleiburg in Zeltweg angekommen und mußten in den D-Zug nach Wien umsteigen. Die Buben und Mädchen kamen von einem 14-tägigen Jungscharlager zurück und jeder hatte einen entsprechend schweren Koffer. Unter den Begleitern waren 3 Herren, die das Umladen des Gepäck nur schwer in der kurzen Zeit bewältigt hätten.

Ohne darum gebeten worden zu sein, hat der Fahrdienstleiter Ob. Rev. Leopold Lichtenegger einige Beamte und ein Wagerl bereitgestellt. Mit dieser Hilfe war das Gepäck mühelos und schneller im D-Zug, als die Kinder einsteigen konnten.

Es ist wirklich sehr erfreulich, ein solches Entgegenkommen zu erfahren und es wäre zu wünschen, wenn viele ihrem Beispiel folgten.

Nochmals besten Dank

Kaplan W. M.,

Katholisches Pfarramt St. Florian, Wien“

46. Unfallverhütung

Im Jahre 1972 konnte die Unfallrate im Verkehrs- und kommerziellen Dienst durch konzentrierte Unfallverhütungswerbung aller beteiligten Stellen von 45,1 % auf 43,8 % abgesenkt werden.

Auch aus der vorläufigen Übersicht ist zu ersehen, daß sich die Anzahl der Personal- und Wegunfälle im 1. Halbjahr 1973 gegenüber dem gleichen Zeitraum 1972 (in Klammer gesetzt) — wenn auch geringfügig — verkleinert hat.

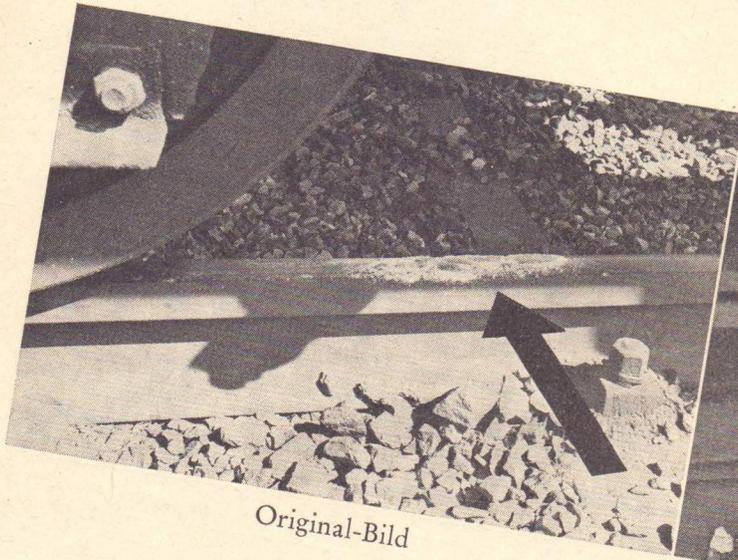
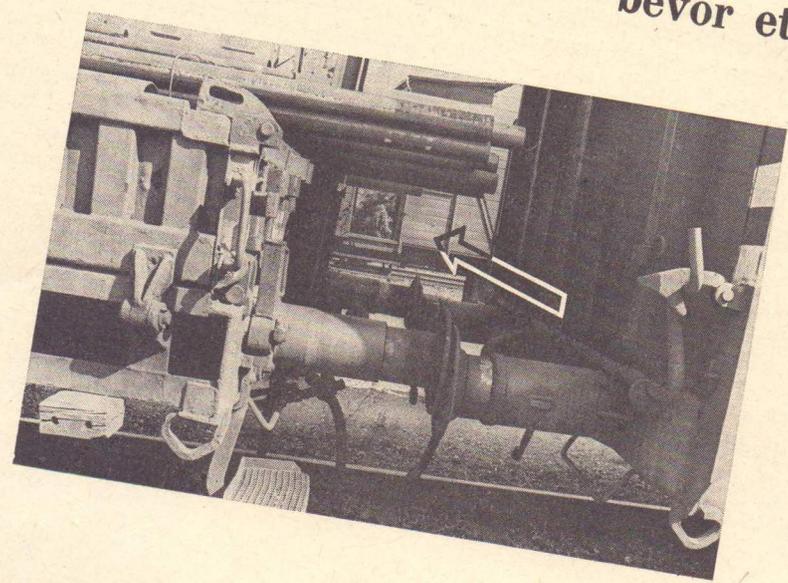
Während bei der Anzahl der Toten ein Absinken zu verzeichnen ist, erhöhte sich die Zahl der Schwerverletzten bei Personal- und Wegunfällen.

Die positive Entwicklung bestätigt, daß bei Beachtung grundsätzlicher Vorschriftenbestimmungen der Unfallhäufigkeit Einhalt geboten werden kann.

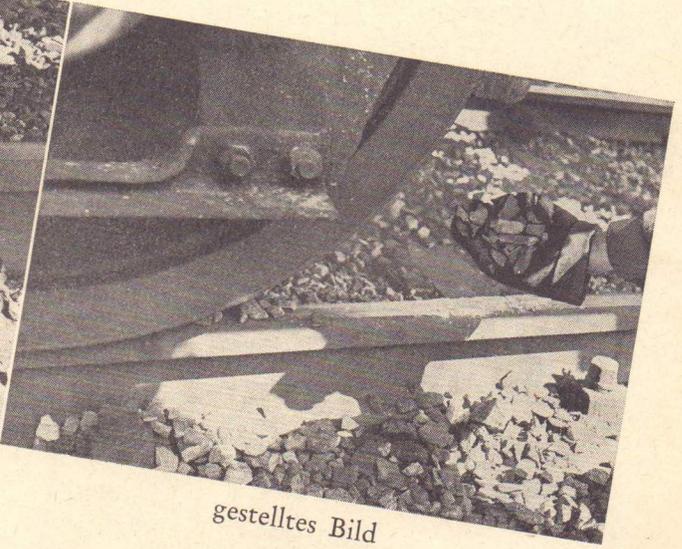
In Verfolgung dieses Zieles werden Kontrollorgane, Bf-Vorstände, Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst und Aufsichtführende ersucht, durch verstärkte Kontrolltätigkeit derart einzuwirken, daß sowohl die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb erhöht als auch die persönliche Sicherheit der in gefährdeten Bereichen eingesetzten Bediensteten gewährleistet wird.

BB-Dionen	Anzahl der beaufsichtigten Verkehrsstellen	durch Sibe II überprüfte Verkehrsstellen	Aufgezeigte Unfallquellen durch		davon behoben		Personal- und Wegunfälle					
			a) Sibe II	b) Sibe III	zu a)	zu b)	Gesamtanzahl		davon			
							Personal- unfälle	Weg- unfälle	getötet	schwer verletzt	Personal- unfälle	Weg- unfälle
Wien	556 (510)	176 (162)	565 (167)	260 (256)	507 (132)	203 (178)	271 (313)	67 (50)	— (1)	— (2)	56 (34)	24 (14)
Linz	188 (190)	55 (50)	146 (118)	186 (268)	83 (79)	120 (190)	143 (145)	30 (27)	1 (2)	— (1)	30 (36)	11 (7)
Innsbruck	37 (36)	37 (36)	14 (14)	8 (12)	9 (9)	8 (10)	82 (76)	13 (18)	— (—)	1 (1)	24 (19)	5 (6)
Villach	302 (303)	18 (47)	114 (166)	305 (190)	33 (125)	240 (160)	143 (138)	22 (29)	— (—)	1 (—)	23 (40)	6 (7)
Summe:	1083 (1039)	286 (295)	839 (465)	759 (726)	632 (345)	571 (538)	639 (672)	132 (124)	1 (3)	2 (4)	133 (129)	46 (34)

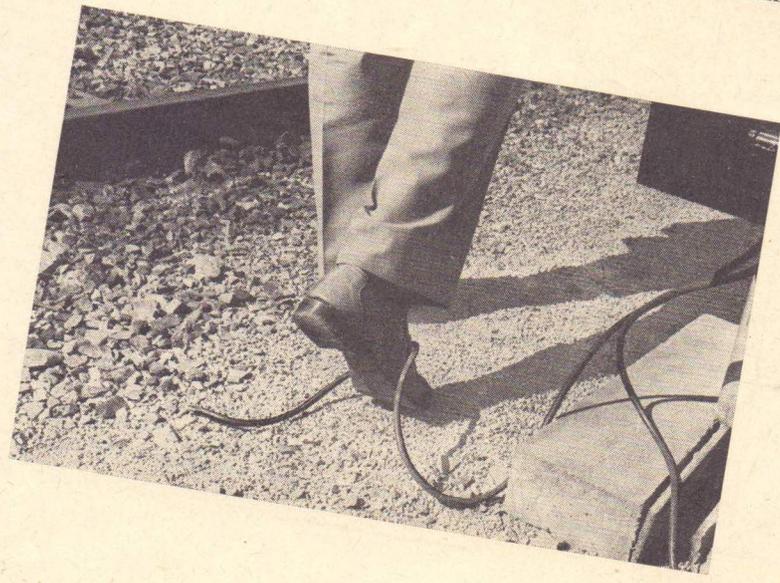
In diesem Bahnhof müßte etwas geschehen bevor etwas geschieht



Original-Bild



gestelltes Bild



Schwerpunktprogramm Oktober — Dezember 1973

- Fdl: Melden der Bediensteten zum Dienst;
„gefährdete Rotte“ — Maßnahmen
Zub: Vorbereitung zur Fahrt
Verschubbedienstete: Sicherung stillstehender Fahrzeuge
Schrankenbediener: Rechtzeitiges Schließen der Schranken
Kl-Führer: Fahrt mit Stabeg-Bahnwagen mit
Ilo-Aufsteckmotor

**Verkehrssicherheit
erfordert
NÜCHTERNHEIT !**



**Meidet
den
Alkohol**

57

schutz vor handverletzungen



richtige handgriffe schutzhandschuhe