

HN



Verkehrs-Unterrichtsblatt

11. Stück

Wien, am 1. November 1970

Jahrgang 1970

Inhalt: 53. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 54. Etwas für jeden
 55. Kundendienst — so oder so
 56. Unfallverhütung

53. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Unerlaubte Durchfahrt eines Güterzuges

Zwischen den Bf E. und A. war Gleis 1 gemäß einer VBA gesperrt. Die Züge der Fahrtrichtung 2 befuhren deshalb von Bf A. nach Bf E. das falsche Gleis 2.

Am 13. August um 13.05 Uhr fuhr ein Güterzug im Bf E. auf Gleis 2 unerlaubt, nur auf Grund des am Standort des untauglichen AS R 2 gegebenen Signals 29 a, durch und auf Streckengleis 2 bis zum Nachbarbf A., wo ein Städtesschnellzug gerade noch zur Kreuzung mit dem Güterzug zurückgehalten werden konnte. Das Ereignis blieb somit folgenlos.

Der Güterzug war beim ES des Bf E. wegen Ausfahrt eines Personenzuges angehalten worden; nach Freistellung des ES fuhr der Zug in den Bf ein. Dort erwartete der Fdl den Zug am Platz und zeigte Tfz- und Zugführer einen Befehlsblock. Der Zug sollte die Kreuzung mit einem Städtesschnellzug abwarten und von der Untauglichkeit (Störung) des AS verständigt werden. Während der Zugführer vom hinteren Führerstand des Tfz absprang und dem Fdl entgegen ging, zog der Tfz-Führer den Zug zum AS R 2 vor. Als dort vom Stellwerkwärter des Stellwerkes 2 ohne Wissen und Auftrag des Fdl Signal 29 a gegeben wurde, setzte der Tfz-Führer die Fahrt ohne Zugführer fort.

Der Vorfall ist auf Verschulden des Stellwerkswärters und des Tfz-Führers zurückzuführen. Der Stellwerkswärter hatte vom Fdl keinen Auftrag zur Abgabe des Signals 29 a erhalten. Er glaubte aber hiezu befugt gewesen zu sein, da ihm sein Kollege im Stellwerk 1 auf eine Anfrage, ob der Fdl fernmündlichen Auftrag zur Abgabe des Signals 29 a gegeben habe, antwortete: „Er hat eh was gesagt.“ Hier zeigt sich wieder, wie wichtig im Verkehrsdienst eine klare und einwandfreie Verständigung ist.

„Annehmen, meinen und glauben“ darf es nicht geben!

Der Tfz-Führer hatte das Einfahrersignal des Bf E. in Stellung „Vorsicht“ angetroffen. Dennoch fuhr er im Bf ohne Erhalt des Signals 30 und ohne Verständigung über die Untauglichkeit des AS durch. Da er auch während der Ausfahrt nicht nach hinten blickte, blieben die vom Zugführer mit der Dienstkappe gegebenen Haltsignale unbeobachtet (DV V 3, Punkte 246, 453, 454 und 471 sinngemäß).

Es war nur einem glücklichen Umstand zuzuschreiben, daß es zu keinem folgenschweren Zusammenstoß des Güterzuges mit dem Städtesschnellzug kam.

b) Unerlaubte Abfahrt eines Personenzuges

Ein Personenzug war am Ereignistag um 18.32 Uhr im Bf H. auf Gleis 2 eingefahren. Er hatte dort planmäßig die Kreuzung mit einem Personenzug und das Vorfahren eines Expreszuges abzuwarten. Nach Ankunft des Gegenzuges auf Gleis 1 wurde vom Fdl die Durchfahrt für den 4 Min. verspäteten Expreszuges auf Gleis 4 freigegeben.

Um 18.42 Uhr sah der Schaffner des Personenzuges das für den Expreszuges freigegebene

Ausfahrersignal und rief, da er glaubte, dieses Signal gelte für das Gleis, auf dem sein Zug stand, dem Zugführer zu: „Frei steht's.“ Der Zugführer gab daraufhin — obwohl er von dem hinter dem Tfz gereihten Gepäckwagen keine Sicht auf das AS hatte — gemäß Tafel B 15 d den Abfahrauftrag. Der Tfz-Führer nahm das Signal auf und setzte den Zug in Gang; er und der am Tfz mitfahrende Einschüler bezogen ebenfalls die Freistellung des für Gleis 4 gelten-

den Ausfahrtsignals auf ihren Zug; das für ihr Gleis 2 geltende Ausfahrtsignal H 2 beachteten sie nicht!

Als der Stellwerkswärter die unerlaubte Abfahrt bemerkte, stellte er das Ausfahrtsignal (Gleis 4) für den Expresszug auf „Halt“ und gab dem Personenzug Haltsignale; dieser kam nach Überfahren des haltzeigenden Ausfahrtsignals (Gleis 2), zirka 1½ Wagenlängen danach zum Stillstand. Auch dieses Ereignis blieb zum Glück folgenlos.

Es wurde ausgelöst durch den Schaffner, der in seiner Einvernahme u. a. angab: „. . . Ich war gerade beim vordersten Wagen (BD), in dem

sich auch der Zugführer aufhielt, als auf der Ausfahrseite im Gleisbogen ein Hauptsignal freigestellt wurde. Wegen des Gleisbogens konnte ich nicht genau sehen, welches Signal es war. Ich rief aber trotzdem dem Zugführer, der aus dem Dienstabteil schaute, zu, daß frei sei . . .“

Der Schaffner gab also zu, nicht genau gewußt zu haben, ob es sich bei dem freizeigenden Ausfahrtsignal um das für seinen Zug gültige handelte. Dennoch veranlaßte er den Zugführer zur Abgabe des Abfahrauftrages.

Es lagen somit Verstöße gegen die Bestimmungen der Punkte 446, 448 und 470 der DV V 3 sowie Punkt 6 der DV M 22, Teil A, vor.

54. Etwas für jeden

Probealarm der Dion Wien

Samstag, 26. September 1970, um 10.40 Uhr fand im Bf Tulln der Probealarm der Dion Wien gemäß Pkt. 36 der DV V 26 statt, der u. a. zur Annahme hatte, daß die letzten drei Wagen eines Bezirksgüterzuges auf der Donaubrücke in Tulln entgleisen, wobei aus einem Kesselwagen Heizöl ausfließt und in einem weiteren Wagen der Behälter mit radioaktivem Material beschädigt wird. Da Öl auch auf die Straße fließt, kommt es zu einem Verkehrsunfall, wobei 8 Personen verletzt werden.

Da die Zentralstellen der Gendarmerie, der Feuerwehr und des Roten Kreuzes sowie das Reaktorzentrum von Seibersdorf die Teilnahme ihrer untergeordneten Dienststellen an einem solchen Alarm zusagten, wurden vom Fdl auch diese Stellen verständigt.

Der Fdl verständigte rasch den Fdl-Außendienst und den Fernschreiber und beauftragte beide mit der Abgabe von Meldungen.



Übergabe der Annahme durch den Sachwalter für Prüfungen und Erhebungen an den Fdl.

Hiedurch waren alle teilnehmenden Stellen (sowohl Zivil- als auch Bahndienststellen) rechtzeitig verständigt und trafen für ihren Einsatz bald an der Unfallstelle ein.

Beförderungsverzögerungen

verärgern die Kunden, führen zu Reklamationen wegen Lieferfristüberschreitungen und sind in vielen Fällen die

unmittelbare

***Ursache der Abwanderung
von Transporten auf die Straße***



Am Probealarm nahmen von der Feuerwehr 17 Fahrzeuge mit 95 Mann, vom Roten Kreuz 8 Fahrzeuge und von der Gendarmerie 11 Mann teil. Strahlentrupps wurden gestellt: von der Feuerwehr 4 Trupps, von der Gendarmerie und vom Roten Kreuz je 1 Trupp.

Erste Hilfe, wie sie sein soll

(Beitrag des Vorstandes des Bf Zeltweg)

Freitag, 4. September, um 0.43 Uhr wurde zwischen den Bf Zeltweg und Judenburg im km 0,916 ein 20-jähriger Mann vom Zug ZF 94 überfahren und schwer verletzt. Der Verunglückte, dem beide Unterschenkel abgetrennt wurden, war bei der Annäherung des Zuges betrunken im Gleis gelegen.

Soweit der traurige Tatbestand. Was dann folgte, ist ein schönes Beispiel für umsichtige und rasche „Erste Hilfe“.

Als der Zug nach einer Schnellbremsung, ungefähr nach 100 m zum Stillstand gekommen war, lief der Zugführer, der sich rasch vom Tatbestand überzeugt hatte, zum nahe gelegenen Signalfernsprecher, um den Unfall zu melden, während der Tfz-Führer sich sofort um den Verletzten bemühte. Gleichzeitig hatte ein Zugbegleiter von einem nahe gelegenen Wohnhaus über ein Privattelefon Rettung und Gendarmerie ver-

ständig. Inzwischen machte sich der Tfz-Führer daran, die Beinstümpfe des Verunglückten abzubinden. Beim Licht zweier Handlaternen band er einen Stumpf mit dem Hosenriemen eines Schaffners ab, für den 2. verwendete er ein zusammengedrehtes Handtuch. Der Blutverlust war äußerst gering. 10 Min. nach dem Unfall war die Gendarmerie zur Stelle, nach weiteren 2 Min. traf das Rettungsauto ein und der Verunglückte wurde sofort abtransportiert. Als der durch einen Boten verständigte Bf-Vorstand 25 Min. nach dem Ereignis an der Unfallstelle eintraf, war das Rettungsauto mit dem Verletzten bereits unterwegs zum LKH Knittelfeld.

Das rasche, umsichtige Handeln aller Beteiligten hat sicher dazu beigetragen, daß der Verunglückte beide Operationen (Amputation und Nachamputation) gut überstanden hat.

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes

„I. i) Zivilrecht

Schadenersatz

Sorge für die Verkehrssicherheit dem Verkehr eröffneter Räume

§§ 1304 und 1295 ABGB:

Schadensteilung von 1:1 zwischen einer Person, die einen ihr unbekanntem, nicht ausreichend beleuchteten Raum betritt

und so unvorsichtig weitergeht, daß sie dort in den Keller abstürzt, und dem für das Gebäude Verantwortlichen, der diese Kellerstiege weder durch Beleuchtung noch anders gegen eine Absturzmöglichkeit absichert. — Wer Räume dem Verkehr eröffnet, muß für die Verkehrssicherheit Sorge tragen.

OGH. vom 11. 11. 1969, 8 Ob 228/69.

Anforderung von Hilfszügen

Verschiedene Vorkommnisse in letzter Zeit geben Veranlassung, darauf hinzuweisen, daß bei der Anforderung von Hilfszügen der Grund derselben und — soweit schon festgestellt — die Folgen des Unfalles so genau wie möglich anzuführen sind. (Anzahl der entgleisten Fahrzeuge, ob leer oder beladen, ob zwei-, vier- oder mehrachsige Wagen, ob Güter- oder Reisezugwagen; die Anzahl der entgleisten Achsen bei den einzelnen Wagen und wie weit die entgleisten Achsen vom Gleis entfernt sind. Die Angabe, ob eine Zufahrtmöglichkeit für Kraftfahrzeuge besteht und ob die Fahrleitung gestört ist.) Bei manchen Einsätzen von Hilfszügen hätte bei richtiger Meldung durch den Fdl des Unfallbereichsbf ein Kfz (VW-Combi oder Unimog) anstatt des Hilfszuges genügt. Die Hilfszüge rücken in der Regel mit mehr Bediensteten aus, als für den jeweiligen Einsatz erforderlich wären.

Wenn auch die Entscheidung über die Art des Einsatzes und die Möglichkeit desselben immer bei den Zugförderungsstellen liegt, bleibt es Aufgabe des Fdl, bei der Anforderung von Hilfszügen genaue Angaben zu machen und damit unnötigen und kostspieligen Personaleinsatz zu vermeiden.

Der Winter steht vor der Tür!

a) Heizmängel

Fdl, Zugbegleiter!

Denkt daran, daß die Fahrgäste ein Recht darauf haben, während der kalten Jahreszeit in geheizten Wagen befördert zu werden. Hierzu gehört, daß schon vor Abfahrt des Zuges im Zugausgangsbereich im Wageninneren eine Temperatur von annähernd 15°C erreicht wird. Diese Bestimmung bleibt besonders in Bf auf Nebenbahnen unbeachtet, wo viel zu kurz vorgeheizt wird.

Während der Fahrt regelt der Tzf-Führer im Einvernehmen mit dem Zugführer die Beheizung. Die Schaffner sind für die Bedienung der Heizeinrichtungen der ihnen zugewiesenen Wagen verantwortlich. Sie haben die Temperatur in allen Abteilen zu überprüfen, zu regeln und nicht erst Beschwerden der Fahrgäste abzuwarten.

Ebenso ist es, insbesondere bei elektrisch beheizten Zügen, Aufgabe der Schaffner, darauf zu achten, daß die Wagen nicht überheizt wer-

den, die Heizung bei höherer Außentemperatur entsprechend gedrosselt und vor Eintreffen im Zugendbf rechtzeitig abgestellt wird.

Die Zugbegleitmannschaft ist verpflichtet, auch geringe Mängel der Heizeinrichtung, die nicht sofort behoben werden können, umgehend schriftlich (Kleine Meldekarte, Gebrechenvormerk, Schadenliste, Fahrtbericht) zu melden. Nur so ist ihre Behebung möglich.

b) Vereisung von Spurrillen

Das jahreszeitlich bedingte Auftreten von Entgleisungen infolge vereister Spurrillen erfordert, die Bestimmungen für das Verhalten bei Frost und Schnee (DV B 29 und DV V 3) in Erinnerung zu rufen, um die Zahl der aus dieser Ursache eintretenden Entgleisungen auf ein Mindestmaß herabzudrücken.

Zur Information

Nachstehend werden zur Information der Unfallbereichsbf die Standorte von Öl-Alarmfahrzeugen, Öl-Umfüllpumpen und jene freiwilligen Feuerwehren angeführt, die mit Öl-Bindemitteln ausgerüstet sind. Wir bringen diese Aufstellung vorerst für das Land Niederösterreich und werden in Zusammenarbeit mit den einzelnen Landesfeuerwehrkommanden diese Aufstellung für die anderen Bundesländer in den nächsten Verkehrs-Unterichtsblättern fortsetzen.

Niederösterreich:

Standorte der Öl-Alarmfahrzeuge:

N.O. Landes-Feuerweherschule Tulln	FF Schwechat Stadt
FF Berndorf	FF Preßbaum
FF Wiener Neustadt	BF Marktl-Neumann

Standorte der Öl-Umfüllpumpen:

FF Amstetten	FF Waidhofen a. d. Thaya
FF Mistelbach	FF St. Pölten

FF mit Öl-Bindemittel (Ekoperl 33):

FF St. Pölten	FF Dürnstein
FF Klosterneuburg	FF Horn
FF Schwechat	FF Schrems
FF Guntramsdorf	FF Bruck a. d. Leitha
FF Krems	FF Kirchsschlag am Wechsel
FF Melk	FF Aue
FF Amstetten	FF Hollabrunn
FF Mistelbach	FF Stockerau
FF Gänserndorf	FF Berndorf
FF Baden I	BF Schwechat (Brauerei)
FF Wiener Neustadt	BF Korneuburg (Schiffswerft)
FF Neunkirchen	N.O. Landes-Feuerweherschule Tulln
FF St. Johann bei Ternitz	Stromgendarmerie Hainburg
FF Waidhofen a. d. Thaya	
FF Purkersdorf	
FF Zwettl	
FF Scheibbs	

Beschwerde der GD der PTV

„ . . . Der Bahnpostwagen 301 wurde am 2. September 1970 im Bf I. derart unsachgemäß verschoben, daß durch einen besonders starken Verschubstoß 5 Bedienstete der Bahnpost zu Boden geschleudert wurden. Hierbei verletzten sich 3 Bedienstete und mußten den Arzt des Rettungsdienstes in Anspruch nehmen. Ein Bediensteter wurde sogar von der Rettung in ein Krankenhaus eingeliefert.

Wir können nicht umhin, Ihnen diesen Vorfall zur Kenntnis zu bringen und Sie zu bitten, mit allem Nachdruck Ihre in Betracht kommenden Bediensteten anzuweisen, beim Verschub von Bahnpostwagen, die mit den vorgeschriebenen gelben Fahnen als mit Personen besetzt gekennzeichnet sind, besondere Vorsicht walten zu lassen . . .“

Unsere diesbezüglichen Erhebungen ergaben folgendes:

Der Postwagen war mit einem D-Zug um 20.10 Uhr im Bf I. eingetroffen. Der Verschubleiter beabsichtigte, den Postwagen und 5 am Zugschluß befindliche unbesetzte Kurswagen ausziehen und die Kurswagen nach Gleis 7 abzustößen. Nach dem Ausziehen der Wagen gab der Verschubleiter das Signal „Aufdrücken“ zum Entkuppeln. Dadurch wurden die 5 Wagen — nach dem Entkuppeln — einige Meter weit weggeschoben. Als der Verschubleiter sah, daß der Kuppler aus dem Gleis trat, gab er sofort Signal „Abstoßen“, wodurch es zu einem heftigen Anfahren an die stehende Wagengruppe kam.

Haltepunkt

In letzter Zeit sind wiederholt Fälle zu verzeichnen, wo Tfz-Führer ihren Zug nicht an dem laut DV V 3 vorgeschriebenen Haltepunkt anhalten, so daß Fahrgäste gezwungen sind, von außerhalb des Bahnsteiges stehenden Wagen auszustiegen. Daß es dabei leicht zu Verletzungen kommt, ist naheliegend.

„Bei planmäßigem Anhalten gilt in Bf als Haltepunkt:

Für Reisezüge, Güterzüge mit Personenbeförderung und Dienstpersonenzüge der Standort des Kennzeichens K 108 Haltepunkt.“

Natürlich ist auch die in manchen Verkehrsstellen auf dem Kennzeichen Haltepunkt angegebene Achsenzahl zu beachten und dementsprechend anzuhalten (DV V 3, Pkt. 474).

Mehr Reinlichkeit, mehr Autorität

Aus einem Beschwerdebrief:

„ . . . Gestern fuhr ich mit meiner Frau mit einem Personenzug vom Bf I. nach Bf St. Es war ein herrlicher Tag und wir hofften, das prächtige Landschaftsbild durch die Fenster des Wagens so recht genießen zu können. Leider wurden wir bitter enttäuscht. Sämtliche Fenster waren ungeeignet und man konnte nur wie durch einen Schleier hinausblicken. Und das in einem ausgesprochenen Fremdenverkehrsgebiet mit zahlreichen Gästen aus dem Ausland!

In diesem Wagen saß auch ein Jugendlicher, der seine Füße mit den bestaubten Schuhen auf den Fensterplatz gegenüber legte. Der Schaffner ging wiederholt durch den Wagen, sah es, sagte aber nichts. Man hatte den Eindruck, er wollte mit dem Jugendlichen keine Scherereien haben.

Es wird soweit kommen, daß man sich für Bahnfahrten mit einem Staubtuch ausstatten muß, um seinen Sitz vor Gebrauch zu säubern . . .“

Achtet auf Eure Kinder!

Wiewohl wir erst im VUB 9/1970 auf die Gefahren hingewiesen haben, die für minderjährige Kinder von in Bahnnähe wohnenden Bediensteten bestehen, müssen wir leider neuerlich einen schweren Unfall verzeichnen:

Am 23. September um 15.20 Uhr wurde auf einer abgeschränkten EK im Bf T. bei geschlossenem Schranken der 1½-jährige Sohn eines Stellwerksaufsehers vom Vorspann-Tfz eines Güterzuges überfahren und schwer verletzt. Der Bub erlitt Abtrennung von 4 Zehen des linken Fußes und Kopfverletzungen.

Die Eltern des Verunglückten waren zirka 60 m von der EK entfernt und mit der Kartoffelernte beschäftigt. Sie hatten übersehen, daß sich ihr Kind von ihnen entfernte und am Gleis zu spielen begann. Der Tfz-Führer des mit zirka 55 km/h fahrenden Güterzuges bemerkte, aus einem Gleisbogen kommend, den Knaben auf zirka 150 m Entfernung und leitete nach Abgabe eines Achtungssignals Schnellbremsung ein, konnte aber den Unfall nicht mehr verhindern.

Zu dem Schmerz, den die Kindeseltern durch die schwere Verletzung ihres Sohnes erfuhren, kommt nun noch die Anzeige gegen sie wegen mangelhafter Beaufsichtigung. Möge daher dieser bedauerliche Unfall zur Warnung dienen.

Während der Heizperiode:

Spars mit Kohle!

Die Temperatur im Dienstraum darf 20° Celsius nicht überschreiten.

Abschied von den Dampflokomotiven

Da in letzter Zeit auf einigen Strecken vom Dampfbetrieb auf den Dieseltrieb übergegangen wurde, haben Gemeinden der an diesen Strecken liegenden Bahnhöfe die Initiative ergriffen, einen zum letzten Mal auf diesen Strecken mit Dampflokomotiven bespannten Sonderzug zu führen. Obwohl die Fahrt in Zügen mit Diesel-Tfz wesentlich angenehmer ist und auch der Reisende beim Betrachten der Gegend nicht durch Rauchschwaden behindert wird, so waren diese Fahrten dennoch Festtage, sowohl für die Fahrgäste dieses Sonderzuges, als auch für die Zuschauer in den einzelnen Anhaltstellen.

Nach Inkrafttreten des Sommerfahrplanes 1970 wurde auf der am 20. Oktober 1877 eröffneten Strecke Pöchlarn—Kienberg-Gaming die Dieseltraktion eingeführt. Samstag, 6. Juni 1970, fuhr ein Sonderzug mit 2 Dampf-Tfz und 2 vier-

achsigen Personenwagen von Pöchlarn nach Kienberg-Gaming.

Seit Inkrafttreten des Winterfahrplanes 1970/71 wurde auf der 1897 erbauten Strecke Wittmannsdorf bzw. Wiener Neustadt—Puchberg am Schneeberg die Dieseltraktion eingeführt. Auch hier fuhr am 26. September ein Sonderzug von Wien Südbf bzw. Wiener Neustadt — ab Bad Fischau vereinigt — (8 vierachsige Personenwagen, gezogen vom Tfz der Reihe 93) mit mehr als 600 Personen nach Puchberg am Schneeberg. In den Anhaltstellen war überall festlicher Empfang. In Grünbach am Schneeberg begrüßte Bürgermeister Rudolf Hasun, zugleich BK der Dion Wien, die Festgäste. In Puchberg am Schneeberg hielt Maschinendirektor Hofrat Dipl.-Ing. Buschek die Festansprache, in der er die Festteilnehmer bat, ihre Treue als Fahrgäste der Österreichischen Bundesbahnen auch weiterhin zu beweisen.



Sonderzug in Willendorf

100 Jahre Neumarkt-Kallham—Ried im Innkreis—Braunau am Inn

Am 20. September 1870 wurde nach langwierigen Verhandlungen über den seit 1862 geplanten Bau und vor allem über die endgültige Trassierung der Strecke Neumarkt-Kallham über Ried nach Braunau am Inn die Schienenlage auf der ganzen Strecke beendet, so daß am 20. Dezember 1870 die Betriebsaufnahme erfolgen konnte. Die Konzession für den Bau dieser Bahnlinie war schon am 22. August 1865 erteilt worden. Daß diese Bahnlinie über Ried im Innkreis durchgeführt wurde, kostete der Stadt Ried und dem Lande Oberösterreich 200.000,— Gulden.

Mit dieser rund 59 km langen Strecke sollte der Verkehr Wien—München—Paris auf dem kürzesten Weg hergestellt werden, da sie den Weg über Salzburg um rund 60 km abkürzte. So wurde dann auch in den Jahren 1883—1897 der Orient-Express Paris—Wien mit Weiterlauf nach Konstantinopel über diese Strecke geführt, doch als der Umbau des Grenzbahnhofes Salzburg 1897 fertiggestellt war, wurden die internationalen Schnellzüge über Salzburg nach München gefahren.

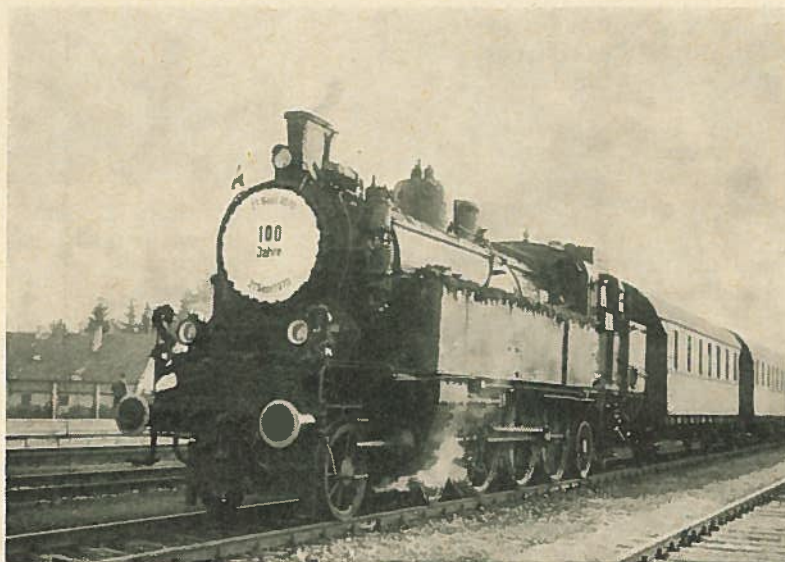
Damit wurde es sowohl auf den bisherigen Grenzbahnhöfen Braunau und Simbach als auch auf der Strecke Neumarkt—Braunau wieder stiller.

Während nach der Eröffnung der neuen Strecke nur 2 Personen- und 2 Güterzüge verkehrten, wurde nach dem Aufnehmen des Zugverkehrs zwischen Braunau und Simbach nach Fertigstellung der Innbrücke am 1. Juni 1871 zwischen Wien und Simbach bereits 2 Postzüge, 2 Personenzüge, 4 gemischte Züge und 1 Kurierzug gefahren; was wesentlich zum wirtschaftlichen

schließlich der Vereinigten Metallwerke Ranshofen sind hier vorhanden.

Auf Initiative der Stadtgemeinde Ried — wie vor 100 Jahren beim Bahnbau — wurde der 21. September 1970 gewählt, um bei einer Sonderzugfahrt der 100 Jahre der Strecke zu gedenken.

Der Sonderzug — mit Freifahrt für alle Teilnehmer — fuhr nach Begrüßung durch den Prä-



Aufschwung dieser Gegend beitrug. Während 1933/34 auf dieser Strecke die Verdieselung begann, die mit Kriegsbeginn unterbrochen wurde, laufen seit 1965 auf dieser Strecke im Reisezugverkehr 3-teilige Üerdinger-Schienenbus-Garnituren. Heute

sidenten der Bundesbahndirektion Linz Hofrat Dr. Breinl am Montag, 21. September 1970, um 8.50 Uhr von Neumarkt-Kallham nach Braunau am Inn und hielt in allen Verkehrsstellen an. Im Bf Ried im Innkreis hielt u. a. auch der Landes-



verkehren im Reisezugverkehr an Wochentagen 9 Personenzugpaare mit zirka 120 Fahrgästen. Im Tagesdurchschnitt gelangen auf dieser Strecke zirka 380 Güterwagen zur Aufgabe und zirka 500 Güterwagen zur Abgabe. 18 Anschlußbahnen ein-

hauptmann von Oberösterreich Dr. Gleißner eine Ansprache. Nach Eintreffen des Sonderzuges in Braunau um 11.06 Uhr erfolgte nach Begrüßung und Festansprachen die Rückfahrt nach Neumarkt-Kallham.

55. Kundendienst — so oder so

„Sehr geehrte Herren!

Am 4. August 1970 war von der Volkshilfe N.-Ö. mit D 531 ein Transport von über 50 Kindern, die in ein Erholungsheim nach Kärnten fahren, abzufertigen. Infolge eines Unfalles verzögerte sich die Anreise von 20 Kindern aus Stockerau derart, daß sie den Zug versäumt hätten. Auf meine Intervention bei den Fahrdienstleitern, Herrn **Brat** und **Karner**, hielten die beiden Beamten in entgegenkommener Weise den abfahrenden Zug solange zurück, bis die Kinder samt Gepäck im Zug untergebracht waren.

Für diese verständnisvolle Haltung der beiden Beamten möchte ich im Namen des Landesvereines der Volkshilfe Niederösterreich herzlichst danken und werde es nicht verabsäumen, bei gegebenem Anlaß auf die liebenswürdige und kundenfreundliche Einstellung der beiden Beamten hinzuweisen.

Hochachtungsvoll
M. U., Landessekretärin“

Aus der Einvernahme eines Schaffners betreffend ein Beschwerdeschreiben

„ . . . Ich erinnere mich und gebe zu, zwischen Bf Kitzbühel und Zell am See von einem Reisenden

gefragt worden zu sein, ob der Zug verspätet sei, weil er im Bf Schwarzach-St. Veit den Anschluß an den TEE ‚Blauer Enzian‘ nach Klagenfurt erreichen möchte. Ich gab zur Antwort: Ja, ein paar Minuten, wenn der Zug nichts dazu macht, geht es sich aus. Ich gebe weiter zu, im Bf Zell am See nichts unternommen zu haben, daß der Reisende seinen Anschluß erreicht. Ich habe gesehen, daß der Reisende im Bf Zell am See ausgestiegen war und sich an den Fdl gewendet hatte.“

Frage: „Haben Sie gesagt, es sei nicht Ihre Sache, daß der Zug Verspätung hat und es sei auch nicht Ihre Sache, dem Reisenden den Anschluß zu sichern?“

Antwort: „Ja, ich gebe zu, gesagt zu haben, daß es nicht meine Sache ist, wenn der Zug Verspätung hat. Ich gebe weiters zu, im Bf Zell am See nichts unternommen zu haben, daß der Anschluß zum TEE ‚Blauer Enzian‘ im Bf Schwarzach-St. Veit erreicht wird . . .“

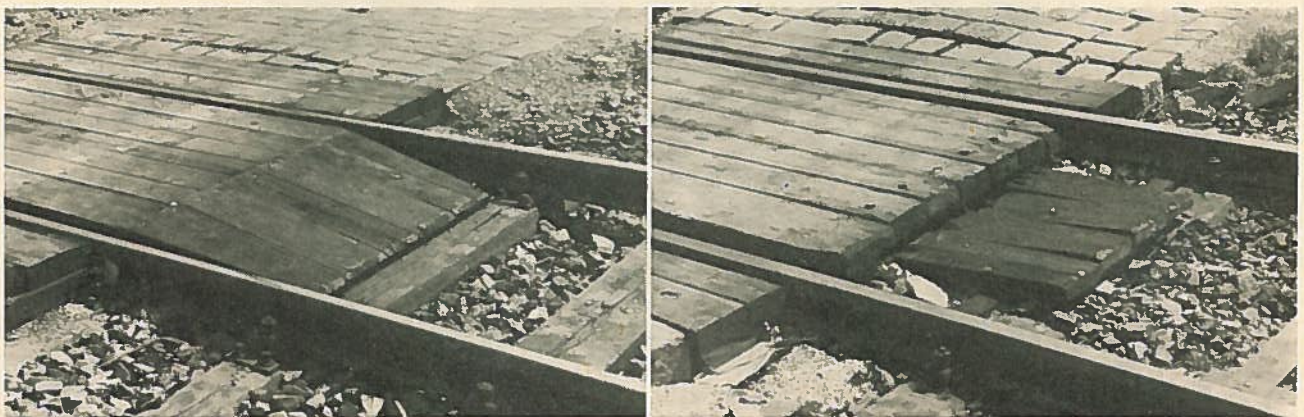
Abgesehen davon, daß der Schaffner durch sein Verhalten den Österreichischen Bundesbahnen geschadet hat, lag hier Nichtbeachtung der Bestimmungen des Punktes 19 der DV V 3 vor:

„ . . . Bahnbenützern gegenüber hat der V-Bedienstete korrekt und hilfsbereit zu sein. Kundenfreundliches Verhalten ist Werbung für die Bahn . . .“

56. Unfallverhütung

Zum Schwerpunktprogramm

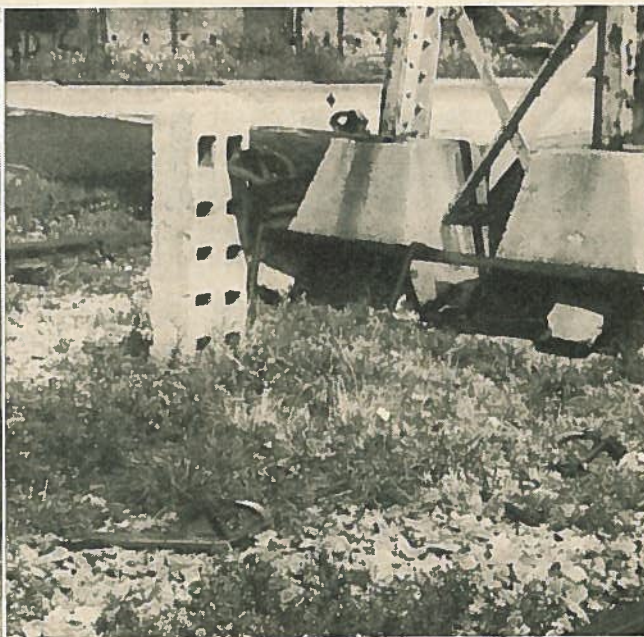
„Unfallquellen und deren Beseitigung sowie Ordnung auf dem Arbeitsplatz“



so und nicht so

(diese Aufnahmen wurden am selben Tag und im selben Bahnhof gemacht)

Zwei Beispiele für viele !



Ist das notwendig ?

Vor der Einfahrt eines planmäßig anhaltenden Personenzuges in den Bf L. hatte ein Bf-Bediensteter den beladenen Gepäckkarren neben dem Gleis 2 abgestellt; der Bedienstete erwartete den einfahrenden Zug beim Gepäckkarren. Während der Zug langsam ausrollte, öffnete Schaffner M. vorzeitig eine Wagentür, wodurch die auf dem Gepäckkarren gelagerten Güter gestreift wurden, die Wagentüre zugeworfen wurde und dabei gegen den Kopf des Schaffners schlug. Der bewußtlose Bedienstete mußte in ein Krankenhaus eingeliefert werden. Er war über 1 Monat im Krankenstand.

Die geöffnete Tür des Wagens steht zirka 20 cm über die Seitenwand hinaus, wodurch sich ergibt, daß der Gepäckkarren in einer geringeren Entfernung aufgestellt gewesen sein muß.

Die DV V 3 besagt im Punkt 264 d) u. a., „... ob nicht Hindernisse neben ... dem Gleis (z. B. zu nahe dem Gleis stehende Karren . . .) die Zugfahrt gefährden.“ Die Aufstellung der Karren hat

daher außerhalb des lichten Raumes des zu befahrenden Gleises zu erfolgen.

Achtung bei Schneeräumarbeiten !

Schneeräumarbeiten in Gleisen und an Weichen sind gefährlich, weil der Schnee das Fahrgeräusch dämpft und das Ausweichen vor bewegten Fahrzeugen, namentlich bei großen Schneemassen, sehr erschwert ist. Besondere Vorsicht ist daher bei Schneetreiben, großer Kälte, Eis- und Schneeglätte sowie bei Dunkelheit geboten.

Bei hohen Schneemassen (Schneemauern) müssen an der Arbeitsstelle außerhalb der Umgrenzung des lichten Raumes Austrittsnischen in genügender Größe und Anzahl vorhanden sein.

Da oft Bedienstete bei der Schneesäuberung an Weichen ohne Sicherungsposten tätig sind, sollen sie tunlichst so arbeiten, daß sie den auf diesem Gleis zu erwartenden Fahrten entgegenblicken; sie



müssen häufig Umschau halten und auf die Annäherung von Fahrzeugen achten!

Persönliche Unfälle der letzten Zeit

Am 2. September um 7.10 Uhr wurde im Bf Wiener Neustadt der Verschieber J. Sch., der sich auf dem Weg von der Unterkunft der 2. Reserve zum Magazin befand, von 3 von Gleis 9 c nach Gleis 9 abgestoßenen Wagen niedergestoßen und überfahren; er erlitt Abtrennung des linken Unterschenkels.

Der Verunglückte wollte das Gleis 9 noch vor den abgestoßenen Wagen überschreiten, jedoch hatten sich die Wagen ihm schon zu sehr genähert.

Am 10. September um 19.56 Uhr wurde im Bf Hörsching der Schaffner J. G. vom Tfz des auf Gleis 1 durchfahrenden Zuges E 728 erfaßt, getötet (Brust eingedrückt) und zur Seite nach Gleis 3 gegen das Tfz des anhaltenden Zuges Hö 54 geschleudert, wobei ihm noch beide Unterschenkel abgetrennt wurden.

G. gab als Verschubleiter, zwischen den Gleisen 1 und 3 stehend, Signal „Herkommen“. Dabei trat er zu nahe an Gleis 1 heran. Der Tfz-Führer des mit zirka 115 km/h durchfahrenden Eilzuges sah den Bediensteten auf zirka 80 m Entfernung, gab sofort Achtungssignal und blendete das Zugspitzensignal auf und ab, jedoch blieb G. im Gefahrenraum stehen.

Am 11. September um 5.38 Uhr wurde im Bf Traisen der Oberbauarbeiter J. P. vom hinteren Aufstieg des Tfz des aus Gleis 3 ausfahrenden Zuges 4611 erfaßt, zum Gleis gedrückt und auf der Stelle getötet.

P. war mit dem um 5.32 Uhr auf Gleis 5 eingefahrenen Zug 5641 angekommen. Er ging

anschließend mit einem Kollegen in Gleis 5 in Richtung Wilhelmsburg zu seiner Baustelle, wobei sie nach der Weiche 52 (Gleis 3/5) den Weg neben der Bahn benutzen wollten.

Der Tfz-Führer des Zuges 4611 sah bei der Abfahrt die zwei in Fahrtrichtung des Zuges im Gleis 5 gehenden Bediensteten. Bei Weiche 52 verspürte er einen Stoß an der linken Seite des Tfz und hielt den Zug an. P. wurde tot unter dem 4. Wagen des Zuges geborgen; sein Kollege, der einen Schock erlitten hatte, lag neben dem Gleis.

Am 16. September um 1.15 Uhr stürzte im Bf Praterstern auf Gleis 505 a der Verschieber H. E. beim Heraustreten aus dem Gleis nach dem Kuppeln, wobei ihm von der 1. Achse des nachrollenden Wagens beide Beine unterhalb der Knie abgetrennt wurden.

E. war als Hemmschuhleger und Kuppler eingeteilt gewesen. Zum Kuppeln von 4 abgestoßenen Wagen mit den im Gleis stehenden Wagen trat er rechtzeitig ins Gleis, kuppelte, kam aber beim Heraustreten aus dem Gleis zu Sturz.

Am 25. September um 5.45 Uhr wurde der Aufsichtsbedienstete für den Vershubdienst des Bf Solbad Hall in Tirol H. P. auf Gleis 7 von dem vom Stellwerk 1 zum Stellwerk 2 fahrenden Vershub-Tfz zur Seite geschleudert und schwer verletzt. Er erlitt einen Schädelbruch sowie eine schwere Gehirnerschütterung.

P. war auf dem Rückweg von Gleis 11 zur Fahrdienstleitung. Hierbei überstieg er den auf Gleis 9 stehenden Zug 1099 bei einer Bremserhütte und stürzte von der untersten Stufe gegen das auf Gleis 7 in Richtung Stellwerk 2 fahrende Vershub-Tfz. Der Tfz-Führer sah den Unfall, konnte ihn aber nicht mehr verhindern.

Diese traurigen Ereignisse geben Veranlassung, nochmals an alle im Vershubdienst tätigen Bediensteten den Appell zu richten, auf strikte Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschriften zu achten!

Druckfehlerberichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 10. Stk. aus 1970 ist auf Seite 113 unter Punkt 52, in der vorletzten Zeile „daß“ auf „das“ abzuändern.

Schwerpunktprogramm Oktober — Dezember 1970

	Fdl: Vollzugsmeldung über Befehlsvorschreibungen
Weichen- und Stellwerkswärter:	Grundstellung der Weichen
Zuh:	Überprüfung der zugewiesenen Wagen
Vershubbedienstete:	Verbot des Abstoßens und Abrollens von Wagen
Kl-Führer:	Ausrüstung bei Kl-Fahrten