



Verkehrs-Unterrichtsblatt

5. Stück

Wien, am 1. Mai 1970

Jahrgang 1970

Inhalt: 24. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
25. Etwas für jeden
26. Kundendienst
27. Persönliche Unfälle der letzten Zeit

Gedanken zur bevorstehenden Reisesaison

Es geht jeden an!

Kollege,

ob Du im ausführenden Verkehrsdienst tätig bist, an der Wartung und Pflege des Fahrparks arbeitest oder mit kommerziellen Aufgaben betraut bist, immer und überall sollst Du daran denken, daß Deine Arbeit, Dein Dienst, dem Kunden, dem Fahrgast, gilt.

Einige Minuten Verspätung, ein unfreundliches Wort, ein kalter, ein unbeleuchteter oder ein ungereinigter Reisezugwagen schaden mehr als mit vielen Tausenden von Schillingen im Wege der Werbung wieder wettgemacht werden kann.

Liegt es immer im Baujahr oder an der Wagentype, daß Heizung und Beleuchtung versagen, kein Waschwasser vorhanden ist, die Toiletten unbenützlich sind?

Liegt es nicht manchmal auch an Dir?

Darüber solltest Du, sollte ich, sollte jeder von uns einmal nachdenken!

24. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

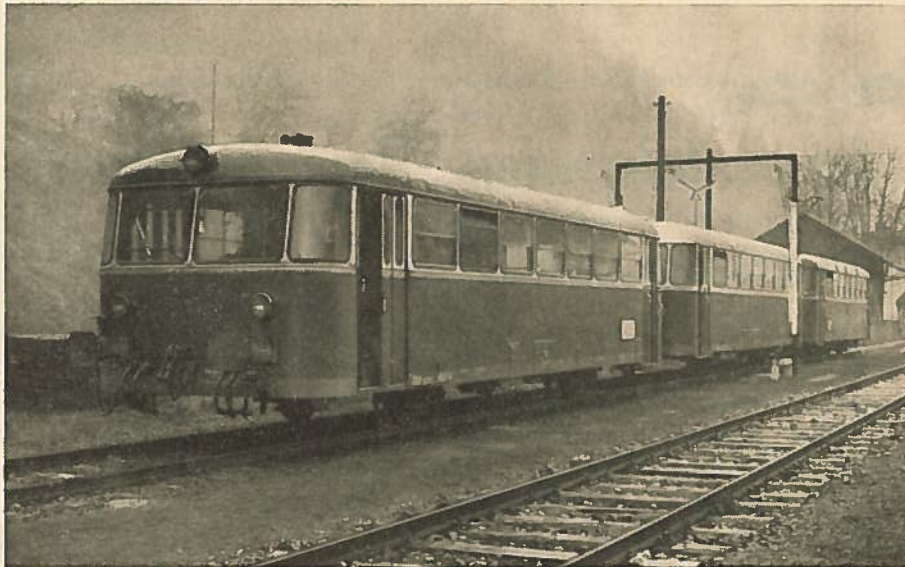
a) Entrollen eines unbesetzten Triebwagenpersonenzuges und eines Tfz

Am 24. November 1969 um 8.30 Uhr entrollte im Bf H. einer eingleisigen Nebenbahn ein auf Gleis 1 zur Abfahrt um 8.38 Uhr bereitstehender, unbesetzter Triebwagenpersonenzug in einem Gefälle von 2,5 ‰ auf die Strecke. Der Zugführer bemerkte das Entrollen des Zuges und setzte den Fdl hievon in Kenntnis, der die Verständigung der Bf- und Str-Bediensteten der anschließenden Strecke durchführte. Sie wurden zum Schließen der Schranken und zum Anhalten des Zuges aufgefordert. An den Bf H. schließt zuerst ein Gefälle von 17—25 ‰ an, danach beträgt es 16, 14 und 12 ‰.

Die vom Geschäftsführer des Zwischenbf M. aufgelegten 3 Hemmschuhe wurden abgeschleudert, der Zug rollte mit zirka 80—100 km/h weiter. Er kam erst nach 16,5 km Fahrt im Bf E. zum Stillstand, nachdem neuerlich 3 Hemmschuhe abgeschleudert worden waren, wovon einer die Bremskupplung zwischen Steuer- und Zwischenwagen beschädigt hatte, so daß eine selbsttätige Bremsung erfolgte.

henden Bremse abziehen und die Pulte schließen müssen, um die Inbetriebnahme des Fahrzeuges durch Unbefugte zu verhindern. (Diese Vorschrift ist in der „Vorläufigen Bedienungsanleitung für die Schienenomnibusse“, Punkt 1.5.14 festgelegt.) Der Bedienstete machte sich außerdem eines Verstoßes gegen die Bestimmungen der Punkte 9 und 20 der DV V 3, Punkt 6 des Teiles A der DV M 22 und Punkt 221 der DV M 26 schuldig. Sowohl die DV M 22 als auch die DV M 26 weisen ausdrücklich darauf hin, daß in einem solchen Fall die Bremsen des Tfz anzuziehen sind. Die Verfehlung des Tfz-Führers ist um so schwerer zu bewerten, als ihm die Neigungsverhältnisse im Bf sowie der anschließenden Strecke genau bekannt waren.

Bereits am nächsten Tag, am 25. November 1969, ereignete sich im Bf B. ein ähnlicher Fall. In diesem Bf hatte der Tfz-Führer das Verschub-Tfz — 2062 — in dem als Auszieh- und Abrollgleis liegenden Stumpfgleis 6 a in einer Steigung



Das Ereignis erregte begreiflicherweise in der Öffentlichkeit einiges Aufsehen und wurde von Bahnfremden der Gendarmerie gemeldet. Eine Gefährdung von Straßenfahrzeugen oder Straßenbenützern war jedoch nicht gegeben, obwohl der entrollende Zug 44 EK, größtenteils unabgeschrankt, befahren hatte!

Die Erhebungen ergaben, daß der Tfz-Führer den mit laufendem Motor zur Abfahrt bereitstehenden Zug ohne Erlaubnis des Fdl verlassen hatte, um sich auf das WC zu begeben. Dabei verabsäumte er es, vorher die Handbremse anzuziehen; den Steuerstromschalter beließ er in Stellung: „Aus“. Überdies hätte er die Dieselmotoren abstellen, am Führerstand die Griffe der durchge-

von 16 ‰ abgestellt. Nach seinen Angaben hatte er das Tfz mit der Zusatzbremse angehalten und das Führerbremssventil Bauart Knorr in die Schnellbremsstellung gebracht. Den Dieselmotor hatte er nicht abgestellt und die Handbremse nicht angezogen. Der Tfz-Führer begab sich anschließend zu Fuß zum Bf N., um dort den Zug zu besteigen und als Fahrgast zur Heimatdienststelle zu fahren.

Auf Grund des bestehenden Dienstplanes hätte der Tfz-Führer erst nach Dienstübergabe um 6.57 Uhr den Weg nach Bf N. antreten dürfen, nachdem der ablösende Tfz-Führer um 6.53 Uhr hätte eintreffen müssen. Tatsächlich war der abtretende Tfz-Führer bereits um 6.45 Uhr nicht mehr bei seinem Tfz, denn dieses hatte sich in Bewegung gesetzt und

war um diese Zeit bereits im Bf B. auf Gleis 24 mit einem anderen Verschub-Tfz zusammengestoßen. Durch diesen Zusammenstoß kam der am Führerstand des zweiten Verschub-Tfz befindliche Tfz-Führer zum Sturz und zog sich leichte Verletzungen zu. An beiden Tfz entstand ein Schaden in der Höhe von zirka S 10.000,—, wobei festgehalten werden muß, daß die Ausfallkosten — das beschädigte Tfz mußte in die Hauptwerkstätte — beträchtlich waren.

Wieso kam es zu diesem Vorfall:

1. Der Tfz-Führer hatte das Tfz vor der planmäßigen Ablöse verlassen.

b) Zwei Verschubzusammenstöße infolge mangelhafter Verschub-

durchführung

Ort: Bf G.

Zeit: 3.50 Uhr

Sicht: Klar, Platzbeleuchtung voll eingeschaltet. Der Bf liegt in einem Gefälle von mehr als 5 ‰.

Im Rahmen der durch die Mannschaft eines Bezirksgüterzuges im Bf G. vorzunehmenden Verschubarbeiten war eine aus 27 Wagen bestehende Fahrzeuggruppe auf der Nordseite des Bf von Gleis 3 nach Gleis 7 zu überstellen, an eine knapp innerhalb der Grenzmarke dieses Gleises stehende Gruppe von 18 Wagen anzukuppeln und sodann zurückzuschieben.

Obwohl der als Verschubleiter fungierende Schaffner von der Besetzung des Gleises 7 Kenntnis hatte — er beauftragte einen Schaffner zur Entfernung der Wagensicherungsmittel bei der auf Gleis 7 stehenden, zurückzuschiebenden Wagen-Gruppe, und einen weiteren Schaffner zum Ankuppeln des zu überstellenden Verschubteiles an die stehende Wagen-Gruppe —, unterließ er es, sich zu überzeugen, wie weit dieses Gleis auf der anzufahrenden Seite frei war. Die eigentliche Überstellung führte er allein durch, wobei er weder den Tfz-Führer vom Besetztsein des Gleises 7 in Kenntnis setzte noch eine Erprobung der zur Anwendung gelangenden durchgehenden Bremse vornahm.

Beim Zurückschieben der 27 Wagen gaben sowohl der auf dem 5. geschobenen Wagen befindliche Verschubleiter als auch der zum Ankuppeln beauftragte, sich nächst der stehenden Fahrzeuge aufhaltende Schaffner die den Tfz-Führer zur Fahrt berechtigenden Handsignale. Als der Verschubleiter glaubte, er könne vom Tfz-Führer wegen örtlicher Sichtbehinderung nicht mehr gesehen werden, stellte er die Signalabgabe ein. Da der zum Kuppeln beauftragte Schaffner zufolge völliger Fehleinschätzung der Geschwindigkeit des anrollenden Verschubteiles (etwa 10—15 km/h) sowie der Entfernung dessen zur anzufahrenden Wagen-Gruppe weiterhin Signal „Herkommen“ und erst nach einem Warnungsruf des abspringenden Verschubleiters Haltsignale gab, stieß die Spitze des geschobenen Verschubteiles so heftig an die auf Gleis 7 stehende Wagen-Gruppe, daß ein Wagen mit beiden Achsen entgleiste und auf einen

2. Das Tfz war ungenügend gegen Entrollen gesichert worden.

3. Der Tfz-Führer hatte die Bremsen zu Beginn seines Dienstes ungenügend geprüft, sonst hätte der Bremsdruck im Bremszylinder nicht innerhalb der kurzen Zeit — vom Einbremsen bis zum Entrollen — soweit absinken können, daß das Tfz entrollte. Verstoß gegen DV M 26, Punkte 151, 152, 153 und 162 und DV V 3, Punkte 9 und 20.

Dies alles ist deshalb geschehen, weil der Tfz-führer grobfahrlässig handelte.

weiteren Wagen geschoben wurde. Sachschaden: S 36.000,—.

Die Ursache des geschilderten Unfalles lag

- a) in unzureichender Verständigung des Tfz-Führers,
- b) in unterlassener Stellung eines Spitzenverschiebers sowie mangelhafter Beobachtung des Verschubweges durch den Verschubleiter und
- c) in der Abgabe von Handsignalen durch einen lediglich zum Kuppeln beauftragten Bediensteten.

Am Unfall waren somit schuldtragend:

1. Der Verschubleiter, der es unterließ, durch entsprechende Umsicht und zweckdienliche Anordnungen die Voraussetzungen für eine sichere Verschubdurchführung zu schaffen. Es lagen somit Verstöße gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 8, 9, 57, 62, 63, 64, 71, 87 und 115 sowie der DV V 2, Punkt 9 vor. Hier wird an folgendes erinnert:

„Können wegen der Länge des Verschubteiles oder aus anderen Gründen die Verschubsignale von der Tfz-Mannschaft nicht aufgenommen werden, so hat der Verschubleiter zur Signalabgabe bzw. Signalübermittlung Verschubbedienstete einzuteilen.“

„Besondere Vorsicht erfordert die Bewegung von langen oder schweren Fahrzeuggruppen . . . , sowie jeder Verschub in Verkehrsstellen, die in einem Gefälle von mehr als 2,5 ‰ liegen . . .“

2. Der Schaffner, der [siehe DV V 3, Punkt 92 i)] dem Tfz-Führer zur Fahrt berechtigende Handsignale gab und erst angesichts des drohenden Zusammenstoßes versuchte, diesen durch Abgabe von Haltsignalen zu verhindern (DV V 3, Punkte 8, 9, 57 und 67; DV V 2, Punkt 9).

Bei der Erhebung über gegenständlichen Unfall wurden noch weitere Anstände festgestellt, die jedoch mit dem Ereignis nicht in ursächlichem Zusammenhang standen:

- a) Der Verschubleiter hatte vor Verschubbeginn keine Erprobung der für die Ver-

schubfahrt erforderlichen Bremsen vorgenommen [DV V 3, Punkte 108 und 109; DV M 26, Punkte 155 und 171, c), 172 c)].

„Es ist möglichst die durchgehende Bremse zu verwenden. Vor Beginn des Vershubes müssen alle bedienten Handbremsen auf ihre Tauglichkeit erprobt werden, durchgehende Bremsen durch eine vereinfachte Bremsprobe.“

- b) Der Tzf-Führer hatte dem Auftrag zum Ingangsetzen des Vershubteiles Folge geleistet, wiewohl er keine Meldung „Bremse in Ordnung“ erhalten hatte (DV M 26, Punkt 189).

„War bei einem Zug oder einer Vershubabteilung eine Bremsprobe auszuführen, so darf der Tzf-Führer einen Abfahrtauftrag bzw. einen Auftrag zur Ingangsetzung einer Vershubabteilung erst nach Erhalt der Meldung „Bremse in Ordnung“ befolgen.“

- c) Der zum Entfernen der Wagensicherungsmittel bei der stehenden Fahrzeuggruppe beauftragte Schaffner, da er diese nicht gegen Entrollen gesichert und dadurch gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 8, 9, 67 und 92 j) verstoßen hat.

„Fahrzeuge, an die angefahren wird, müssen durch Bremsmittel gegen Entrollen gesichert sein.“

Ort: Bf L.

Zeit: 10.40 Uhr

Sicht: Gut

Der Bf liegt in einem Gefälle von 1,1—7 ‰.

Der um 10.31 Uhr im Bf L. auf Gleis 1 einfahrende Güterzug (296 t, 40 Achsen) sollte — wegen Platzmangels im Befehlsbf B. — hinterstellt werden. Im Gleis 5 des Bf L. stand bereits ein abgespannter Güterzug.

Der Zugführer beauftragte einen Schaffner, mit dem Zug über die Einfahrweiche hinauszu-fahren und gab gleichzeitig bekannt, daß er die Signalabgabe für das Zurückschieben selbst übernehmen werde. Er wußte zu diesem Zeitpunkt noch nicht, auf welchem Gleis der Zug hinterstellt werden sollte, und konnte deshalb die Signale erst dann abgeben, als er auf Grund der Weichenstellung den Vershubweg erkannte.

Der Schaffner wurde anschließend vom Fdl fernmündlich verständigt, daß der Zug auf das besetzte Gleis 5 zu überstellen sei; er leitete die geschobene Vershubbewegung ein, unterließ es aber, die Tzf-Mannschaft vom Vershub auf das besetzte Gleis zu verständigen. Beim Zurückschieben nahm er seinen Platz nicht auf dem 1. geschobenen Fahrzeug, sondern erst auf dem 3. Wagen ein.

Die Vershubbewegung wurde von einem Tzf-Führer-Einschüler unter Aufsicht des Tzf-Führers durchgeführt. Er setzte die Fahrt auch

dann noch fort, als er die Handsignale des Spitzenverschiebers wegen eines Gleisbogens nicht mehr sehen konnte. Die gefahrene Geschwindigkeit laut Geschwindigkeitsmeßstreifen von zirka 25—30 km/h war im Hinblick auf die Länge des Vershubteiles und die Bremsart (dd „1“) entschieden zu hoch. Der Tzf-Führer konnte das Fehlen der Handsignale von seinem Standort aus nicht erkennen, leitete aber — als er wahrnahm, daß der Vershubweg nach dem besetzten Gleis 5 führte — von sich aus Schnellbremsung ein.

Unterdessen hatte der Schaffner bei Erreichen des Gleisbogens seinen Standort gewechselt und bereits Signal „Langsam“ gegeben. Als der Zugführer erkannte, daß die Geschwindigkeit des Vershubteiles zu hoch war, gab er Haltsignale, jedoch erst, als sich der Vershubteil bereits auf zirka 100 m den stehenden Fahrzeugen genähert hatte. Diese Haltsignale wurden von der Tzf-Mannschaft nicht aufgenommen, da sie der Tzf-Führer nicht sehen konnte und der Einschüler nicht darauf achtete. Es kam zu einem starken Anfahren, wobei am Tzf und an einem Wagen Sachschaden in der Höhe von S 23.000,— entstand.

Die Ursachen des Unfalles waren:

1. zu hohe Geschwindigkeit mit Rücksicht auf den schweren geschobenen Vershubteil und die durchgehend langsam wirkende Bremsart,
2. Nichtanhalten des Vershubteiles, obwohl die Hand- und Pfeifsignale nicht mehr wahrgenommen wurden,
3. Nichtverständigung der Tzf-Mannschaft über den durchzuführenden Vershub auf ein besetztes Gleis,
4. zu späte Abgabe der Haltsignale.

Somit waren am Unfall schuldhaft beteiligt:

- a) Der Tzf-Führer, weil er zuließ, daß der unter seiner Aufsicht das Tzf führende Einschüler bei Überstellung des Zuges mit zu hoher Geschwindigkeit fuhr. Im Hinblick auf die durchgehend langsam wirkende Bremse hätte der Tzf-Führer die unvorsichtige Fahrweise seines Einschülers von vornherein unterbinden müssen (DV V 3, Punkte 9, 97 und 115, DV M 26, Punkt 6 und DV M 22/Teil A, Punkt 31).

„Bedienstete, die zur Erlernung der Führung von Tzf bestimmt sind, dürfen nur unter Aufsicht und Verantwortung eines Fahrberechtigten mit Tzf Bewegungen ausführen.“

- b) Der Einschüler, weil er eine für den geschobenen schweren Vershubteil zu hohe Geschwindigkeit wählte und diese auch dann kaum ermäßigte, als er die Handsignale des Schaffners im Gleisbogen nicht mehr sehen konnte (DV V 2, Punkt 87 und DV V 3, Punkte 9, 97 und 115).
- c) Der Schaffner, weil er sich als Spitzenverschieber nicht am ersten geschobenen Fahrzeug aufhielt. Während der Signalabgabe

wechselte er den Standort, wiewohl er nicht wußte, ob auf dieser Seite die Signale vom Tfz aus überhaupt wahrgenommen werden konnten. Er unterließ es, die Tfz-Mannschaft über den besonders vorsichtig durchzuführenden Vershub auf das besetzte Gleis 5 zu verständigen, obwohl er vom Fdl hievon unterrichtet worden war (DV V 3, Punkte 9, 64, 87 und 115).

- d) Der Zugführer, weil er die Haltsignale für den zu schnell fahrenden Vershubteil viel zu spät abgegeben hatte, obwohl ihm die Bremsart des Vershubteiles bekannt war und er daher hätte wissen müssen, daß der Vershubteil nicht auf 100 m angehalten werden konnte. Überdies kümmerte er sich nicht um den Vershub, da er — obwohl Vershubleiter — erst an der Weichenstellung erkannte, wohin der Zug überstellt werden sollte (DV V 2, Punkt 9; DV V 3, Punkte 9, 59, 60, 2. Absatz, 87 und 115).

Die beiden geschilderten Unfälle und eine erst jüngst behandelte Berufung dreier Bediensteter gegen die über sie wegen eines Vershub-

c) Beschädigung von Tiefladewagen

Wiewohl wir erst im Verkehrs-Unterrichtsblatt 2. Stk. aus 1970 über die Behandlung von Tiefladewagen beim Vershub gesprochen und auf die zu beachtenden Bestimmungen hingewiesen haben, war am 10. März 1970 neuerlich die Beschädigung eines solchen Wagens (21 81 0969101-2) zu verzeichnen. Die Einstellerfirma „Intercontinentale“ schrieb uns hiezu u. a. folgendes:

„Wir müssen Ihnen leider mitteilen, daß gerade dieser 10 achsige Tiefladewagen in den letzten Jahren des öfteren durch Organe der Österreichischen Bundesbahnen unsachgemäß behandelt wurde und große Beschädigung erlitten hat . . . Am 10. März um 19.15 Uhr wurde der Wagen, von Jugoslawien kommend, im Bf W. so beschädigt, daß er sofort in die Hauptwerkstätte überführt werden mußte . . .“

Wir bitten Sie, das Erforderliche zu veranlassen, daß unsere Wagen sachgemäß behandelt

zusammenstoßes verhängten Ordnungsstrafen beweisen neuerlich, wie oft gegen grundlegende Bestimmungen, insbesondere der Punkte 64, 71 und 115 der DV V 3 verstoßen wird. Immer wieder glauben Vershubleiter oder Spitzenverschieber es nicht nötig zu haben, am vordersten Fahrzeug Platz zu nehmen, um so ungehindert Sicht auf den Vershubweg zu haben. Aber auch die Verständigung der beteiligten Bediensteten über Vershubbewegungen mit langen schweren Wagengruppen wird — wie die beiden Fälle zeigen — immer wieder unterlassen. Dazu kommt der Umstand, daß viele Vershubbedienstete folgendes anscheinend nicht mehr wissen: Wird ihnen die Leitung eines Teilvershubes übertragen, dann geht selbstverständlich die volle Verantwortung für die Durchführung dieses Vershubes auf den Teilvershubleiter über. Er hat also auf die betriebssichere Durchführung des Vershubes, den Vershubweg usw. zu achten. Es erscheint zweckmäßig, daß die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst die Bestimmungen des Abschnittes II der DV V 3 neuerlich im Dienstunterricht eingehender Betrachtung unterziehen.

werden, da die zugefügten Beschädigungen keinesfalls dazu beitragen, den Zustand des Wagens zu verbessern. Auch diesmal wurde der Wagen aus einem dringenden Einsatz herausgenommen.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß uns durch diese Beschädigungen beträchtliche Einnahmen an Mieten entfallen und daß wir jeweils, um die Arbeiten rasch vornehmen zu können, Monteure unserer Firma in die Hauptwerkstätte beigestellt haben. Wir behalten uns vor, Ihnen nach Abschluß der Arbeiten die aufgelaufenen Kosten in Rechnung zu stellen . . .“

Wir weisen daher neuerlich auf unsere Ausführungen im Verkehrs-Unterrichtsblatt 2. Stk. aus 1970 unter Punkt 7 hin und betonen, daß hinkünftig die Beschädigung von Tiefladewagen beim Vershub als grobfahrlässig bewertet werden wird.

Spare mit Strom

Machst Du wo Licht, löscht es auch aus,
tu's auch im DIENST, nicht nur ZUHAUS

25. Etwas für jeden

**Fahrleitungsstörungen
durch Lademaßüberschreitungen (LÜ)**

Beim Verschub mit LÜ-Wagen kam es bereits des öfteren zu empfindlichen Fahrleitungsstörungen. In der Regel wurde die Fahrleitung unter Brücken oder Überführungen dann beschädigt, wenn sie während des Baues dieser Objekte vorübergehend unter das Regelmaß (5,75 m) abgesenkt werden mußte.

Eine Umstellung von Wagen mit LÜ in solchen Bf kann Ladegut und Fahrleitung schwer beschädigen! Ist eine Sendung mit LÜ noch nicht instradiert, weil sie z. B. noch nicht aufgegeben ist, aber ein Verschub mit ihr durchgeführt werden muß, so darf dieser erst begonnen werden, wenn der zuständige Fahrleitungsmeister die Sendung besichtigt und die Zustimmung zum Verschub gegeben hat.

Sonnenzug 1970

Der Sonnenzug 1970 fährt heuer in der Zeit vom 7. bis 10. Mai 1970 und wird über Salzburg—München—Lindau—Bregenz—St. Margrethen—Buchs (SG)—Schaan—Vaduz—Feldkirch—Innsbruck—Schwarzach—St. Veit—Villach—Rosenbach—Jesenice—Laibach—Rijeka—Maribor—Graz wieder nach Wien geführt.

Die Sonnenzugidee wurde im Jahre 1962 vom damaligen Mitglied des Bundesrates und nunmehrigen Abgeordneten zum Nationalrat Ing. Leopold Helbich geboren und 1962 sowie 1963 verwirklicht. Fast 1000 Körperbehinderte konnten durch diese beiden Sonnenzugfahrten die Heimat kennenlernen und einmal Mittelpunkt echter Nächstenliebe sein.

Ab 1964 wurde es still um den Sonnenzug, bis man 1967 wieder die Initiative ergriff, die finanziellen Mitteln beschaffte und mit den im neu gegründeten Sonnenzugkomitee zusammenarbeitenden Organisationen im September 1967 den Sonnenzug wieder auf die Gleise stellte. Seit diesem Jahr ist der Sonnenzug wieder jährlich gefahren.

Von ehemals 3 auf nunmehr 4 Tage verlängert, fuhr der Sonnenzug 1969 erstmals durch 4 Nachbarländer und hat überall viele Freunde gewonnen!

Sie handelten richtig!

Heinrich Kahr

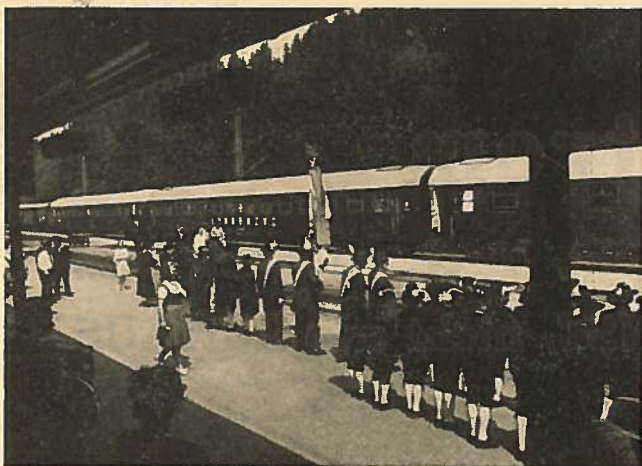


Johann Grabner

Am 22. März 1970 um 9.03 Uhr entgleiste im km 4,8 zwischen den Bf Hieflau und Eisenerz ein leerer Erzwagen des Zuges 1866 infolge Tragfederbruches mit dem vorderen Drehgestell und rollte im entgleisten Zustand bis km 8,1.

Der im Wärterhaus 9 im km 5,780 wohnende Kranführer Heinrich Kahr der Zgfltg. Knittelfeld hatte bei Vorbeifahrt des Zuges ein schlagendes Geräusch vernommen. Er verständigte hierauf den Wärter des Blockpostens Eisenerz 1 (km 9,850) Johann Grabner, Bahnmeisterstelle Eisenerz, der sogleich mit seinem Motorrad entlang der neben dem Gleis verlaufenden Bundesstraße dem Zug entgegenfuhr und Haltsignale abgab, die vom Heizer des Zug-Tfz aufgenommen wurden.

Die Dion Villach wird nicht verabsäumen, die Bediensteten Kahr und Grabner für ihre rasche und umsichtige Handlungsweise zu belohnen und zu belohnen.



Richtlinien

In letzter Zeit mußte immer wieder festgestellt werden, daß den Bestimmungen der „Richtlinien“, insbesondere der Punkte 4 und 14, nicht nachgekommen wird. So werden z. B. Brände, die unter Mithilfe der Feuerwehr bekämpft werden und dadurch fast immer öffentliches Aufsehen erregen, gar nicht gemeldet oder darüber lediglich eine Meldung an die Zugleitung gegeben, wiewohl in einem solchen Fall fernschriftliche Meldung vorgeschrieben ist. Hierbei ist natürlich auch zu unterscheiden, ob sich der Brand z. B. in Langenegg-Krumbach ereignet und dort kaum Aufsehen erregen wird oder im Bereich einer größeren Stadt eintritt, wo zahlreiche Schaulustige bzw. auch Reporter der Brandbekämpfung beiwohnen.

Aber auch andere Ereignisse fallen unter Punkt 4 der „Richtlinien“. So z. B. entfloh erst jüngst ein unter Aufsicht eines Justizwachebeamten stehender Häftling nach Betätigung der Notbremse aus einem internationalen Triebwagenschnellzug. Es ist selbstverständlich, daß ein solches Ereignis der Öffentlichkeit nicht verborgen bleibt und sogar — wie es auch hier der Fall war — am nächsten und übernächsten Tag in der Presse seinen Niederschlag findet. Also ist auch bei solchen Ereignissen fernschriftliche Meldung zu erstatten.

Natürlich wird es hier an dem sogenannten Fingerspitzengefühl des Bf-Vorstandes oder Fdl liegen, wie er einen Fall einstuft, doch ist es besser, einmal zu viel als zu wenig zu melden.

26. Kundendienst

Zweimal Zug D 224

Wiewohl schon lange zurückliegend, soll doch ein Vorfall hier besprochen werden, der sich bei Zug D 224 am 15. Februar 1970 ereignete und ein bezeichnendes Licht auf die Dienstauffassung mancher, zum Glück jedoch weniger Bediensteter wirft.

Besagter Zug war um 10.46 Uhr im Bf E. in einer Schneewächte steckengeblieben und konnte die Fahrt erst nach Stellung von 3 Hilfs-Tfz und Zugteilung, wobei natürlich verschiedene Verschiebewegungen durchgeführt werden mußten, mit 180 Minuten Verspätung als Personenwagenleerzug fortsetzen. Die etwa 120 Fahrgäste des Zuges wurden veranlaßt, in Zug Ex 5 umzusteigen, der im Bf E. außerplanmäßig angehalten wurde.

Aus der Meldung des Fdl über diesen Vorfall: „... Bemerkenswert ist das Verhalten der Zugbegleitmannschaft. Längere Zeit nach Stillstand des Zuges fand es der Zugführer nicht der Mühe wert, sich über den Grund des Verhaltens zu erkundigen, wiewohl zu diesem Zeitpunkt der als freiwilliger Schneearbeiter anwesende Fdl Rev. Stangl (nach dem Nachtdienst!) das An- und Abkuppeln der Hilfs-Tfz durchgeführt und die verschiedenen Anfahrversuche eingeleitet hatte. Erst durch Zugführer Ass. Holzleitner des Zuges G 671, der wirklich bemüht war und auch tatkräftig mithalf, erfuhren unsere Anstrengungen eine entsprechende Unterstützung ...“

Aus der Einvernahme des dienstfreien Fdl: „... Es ist selbstverständlich, daß ich durch diese Arbeiten, die ausschließlich im tiefen Schnee ausgeführt werden mußten, bis zur Körpermitte vollständig durchnäßt war. Ich würde es aber nicht als erforderlich erachten, darüber auch nur ein Wort zu verlieren, wenn mir nicht in diesem Zustand das Verhalten des Zugführers des Zuges 224 als reine Provokation erschienen wäre ...“

Und was sagt der Zugführer selbst?

Wir bringen hier nur Auszüge aus seiner Einvernahme, doch glauben wir, daß diese das Bild über diesen Bediensteten abrunden:

„... Ich blieb im Dienstwagen und wartete auf weitere Maßnahmen... Ich nahm den Zuruf zur Kenntnis, blieb aber im Dienstwagen... Obwohl das 2. Tfz beigegeben wurde, habe ich mich mit dem Fdl nicht ins Einvernehmen gesetzt... In weiterer Folge wurden mehrere Versuche zum Ingangsetzen des Zuges unternommen, wobei ich weiterhin im Dienstwagen verblieb... Nach Umsteigen der Reisenden in Zug Ex 5 und Abfahrt desselben, schaltete ich im Dienstwagen mein Transistorgerät ein, um die Übertragung des Abfahrtslaufes in Gröden zu hören... Soll ich den Zug vielleicht ausschaulen? Wenn ich einen präzisen Auftrag hätte, würde ich mich an den Arbeiten beteiligen, ... Ich wartete auf Aufträge des Fdl, ging jedoch nicht in die Fahrdienstleitung ...“

Wir wiederholen, daß der Zug 180 Minuten im Bf E. stand!

Ein Kommentar scheint hier wohl überflüssig zu sein. Die Tatsachen und Angaben des Zugführers sprechen für sich!

Wie wohlthuend ist dagegen für die Verwaltung die Zuschrift einer Reisenden, die sich über den Zugführer des Zuges D 224 vom 14. März 1970 sehr lobend äußert: „... Ich mußte am 14. d. M. mit einem gebrochenen Bein von Zell am See nach Wien fahren. Ich habe mich vor dieser Fahrt sehr gefürchtet, weil ich den Gehgips erst am Tage vorher bekommen habe und daher praktisch gehunfähig war.“

Ich bin mit dem Zug gefahren, der um 8 Uhr von Zell am See abfährt und um 14.35 Uhr in Wien ankommt.

Ich möchte mich nun noch einmal dafür bedanken, daß sich der Zugführer und der Schaffner ganz besonders liebenswürdig um mich gekümmert haben, so daß ich ohne Schwierigkeiten in Wien von den Verwandten, die mich abgeholt haben, „übernommen“ werden konnte.

Nochmals vielen Dank für die gute Betreuung bei den Österreichischen Bundesbahnen.

Herzlichst Eva Hofer"

Es handelte sich um Adjunkt Alfred Fidler, Oberzugführer, Bf Wien Westbf, und Oberschaffner Guntram Orescsek, Gepäckschaffner, Bf Wien Westbf, die vorzüglichen Kundendienst übten.

Aber auch die folgenden Zuschriften beweisen, daß die meisten unserer Mitarbeiter bemüht sind, im Kundendienst ihr Bestes zu geben; so z. B. Oberzugführer Adjunkt Anton Schullner, Bf Wien Westbf, über den man der GD folgendes berichtete:

„... Oberzugführer Adjunkt Anton Schullner des Bf Wien Westbf hatte am 18. Februar 1970 Dienst bei TS 461 zwischen Wien West und Innsbruck Hbf. Nächste Bf Pöchlarn verständigte ein Reisender den Zugführer, daß im vorletzten Wagen eine Dame von Übelkeit befallen worden und nunmehr bewusstlos sei. Der Zugführer fragte sogleich durch den Lautsprecher, ob ein Arzt im Zuge sei, worauf sich zwei Ärzte meldeten, um die Erkrankte zu betreuen. Der Zugführer fragte nun einen der Ärzte, ob der Zug in Amstetten angehalten werden solle, um die Reisende einer Spitalsbehandlung zuzuführen. Eine Einlieferung in ein Spital war nach dem Gutachten der Ärzte nicht nötig, die Reisende erholte sich im Verlaufe der Fahrt bald wieder und stieg in Begleitung eines der beiden Ärzte in Salzburg aus.



Ob. Zugführer
Adj. Anton Schullner

Der Zugführer erkundigte sich laufend um den Zustand der Erkrankten und bedankte sich bei den beiden Ärzten für ihr sofortiges Eingreifen."

In zwei weiteren Schreiben wurde die kundenfreundliche Haltung des Bf-Vorstand-Stellvertreters des Bf Schwarzach-St. Veit, Ob. Rev. Herbert Pilz besonders lobend hervorgehoben.

„... Wenn sich ein Reisender aufrufft, an die Direktion der Bundesbahnen einen Brief zu schreiben, dann wird dieser Brief wohl meistens eine Beschwerde, einen Verbesserungsvorschlag oder ähnliche Probleme enthalten. Ich möchte Sie aber gerne auf einen besonders höflichen und einführenden Beamten Ihres Unternehmens aufmerksam machen.

Wir fuhren mit dem Auto am Samstag, 21. Februar 1970, von Wien kommend nach Gastein. Durch die schlechten Straßenverhältnisse, Lawinenabgänge und schlecht ausgerüsteten Mitstraßenbenützer benötigten wir von Tenneck bis Lend zirka 4 Stunden. Unsere Laune war auf dem Tiefpunkt angelangt, als wir sahen, daß die Gasteiner Klammstraße wegen einiger Lawinen gesperrt war. Wir wußten nämlich, daß um diese Zeit, es war 22 Uhr, kein Zug von Schwarzach in Richtung Gastein ging. Erst um zirka 2 Uhr früh kommt der Dalmatien-Express. Also 4 Stunden Wartezeit in Aussicht, kein Grund zur Freude. Es war kalt, wir alle, durch das Schneekettensmontieren durchnäßt. Auf unsere Anfrage beim Stationsvorstand in Schwarzach (Pilz ist sein Name) erfuhren wir, daß unsere Erwartungen ungefähr stimmten, daß aber in einer halben Stunde ein Güterzug nach Gastein führe. Er ließ für uns einen Personenwagen ausschaufeln, anhängen, und zwar so, daß wir sogar Licht und nach kurzer Zeit auch die Heizung hatten. Im warmen Zimmer konnten wir unsere nassen Kleider trocknen, man bot uns Sessel an, sogar der Hund bekam Wasser. Ein sehr gehbehinderter Herr aus Deutschland wurde fürsorglich durch den tiefen Schnee geführt, seine Koffer getragen, und das alles, trotz der späten Stunde, mit freundlichem Lächeln. Das ist die beste Reklame als Fremdenverkehrsland. Dazu kam noch, daß der Lokomotivführer den Zug in den Stationen so stoppte, daß man vom Waggon direkt auf den ausgeschaukelten Weg steigen konnte. (Wie zu Kaisers Zeiten mit dem roten Teppich!)

Darf ich mich auf diesem Wege bei Ihrem Personal herzlich für die erstklassige Betreuung bedanken. So ist es wirklich besser, Urlaub vom Auto zu nehmen und mit der Bundesbahn zu fahren.

Hochachtungsvoll

E. Gassauer, Badgastein, „Cafe Reitl“

„Sehr geehrte Herren!

Es ist mir ein Bedürfnis, Sie zu bitten, dem Bahnhofsvorstand-Stellvertreter von Schwarzach-St. Veit, Herrn Pilz, nochmals meinen verbindlichsten Dank zu übermitteln für die umsichtige und hilfsbereite Art und Weise, die er mir und

einigen anderen Menschen gegenüber in einer Situation bewies, die ich Ihnen nachfolgend kurz schildern möchte.

Ich fuhr am Samstag, 21. Februar 1970, nachmittags bei heftigem Schneegestöber von Salzburg zur Kur nach Badgastein. Die Straßen waren hoch verschneit, ein Weiterkommen war schließlich nur noch mit Schneeketten möglich.

Müde gelangte ich gegen 10 Uhr abends nach Lend, wo man mir erklärte, daß der Paß wegen Lawinnenniederganges geschlossen sei und mir empfahl, nach Schwarzach zurückzufahren, um zu versuchen, mit der Eisenbahn nach Badgastein zu fahren. In Schwarzach empfing Herr Pilz drei weitere Personen, die in der gleichen Situation waren wie ich, erklärte uns, wir sollten unsere Autos dort stehen lassen, ließ uns in seinem geheizten Büro Platz nehmen und erklärte uns, daß er versuchen wolle, an den in Kürze abfahrenden Güterzug einen Personenwagen anzuhängen.

Inzwischen kam noch ein Autobus mit einer schwedischen Reisegesellschaft, die ebenfalls nicht weiterkonnten. Gegen 23.30 Uhr fertigte Herr Pilz den Güterzug ab, nachdem er fast jeden einzelnen der nunmehrigen Fahrgäste über das tiefverschneite Gleisgelände geleitete. Wir kamen auf diese Weise gut und wohlbehalten bereits um kurz nach 24 Uhr nach Badgastein, dank der umsichtigen Hilfsbereitschaft des Herrn Pilz.

Ich bin überzeugt, auch im Namen der übrigen Personen zu handeln, die auf diese Weise aus einer unangenehmen Situation schnell und tatkräftig herausgeleitet wurden, wenn ich Sie auf das umsichtige Verhalten des Herrn Pilz aufmerksam mache und Sie bitte, ihm auch im

Namen der übrigen, von ihm betreuten Personen, meinen und unseren Dank übermittle.

Mit freundlichen Grüßen
Werner Hopfengärtner, dzt. Hotel Savoy,
Badgastein"



BB-Ob. Rev. Herbert Pilz,
Bf-Vorstand-Stellvertreter
Bf Schwarzach-St. Veit

Und abschließend noch eine Zuschrift über den Liegewagenschaffner Oberschaffner Erich Enzenberger des Bf Salzburg Hbf:

„... Auf einer Fahrt ins Rheinland vor längerer Zeit, war Ihr Liegewagenschaffner, Herr Erich Enzenberger, zu mir sehr hilfsbereit und zuvorkommend. Das ist ja heute sehr selten. Leider konnte ich ihm damals meinen Dank nicht abstatten, was ich hiermit, wenn auch verspätet, nachholen möchte.

Mit freundlichen Grüßen
H. Reuter“

27. Persönliche Unfälle der letzten Zeit

Am 10. März 1970 um 19.25 Uhr wurde im Bf St. Pölten der Verschieber A. W. beim unachtsamen Überqueren des Gleises 58 im Frachtenbf durch einen geschobenen Vershubteil niedergestoßen und vom Tfz sowie 3 Wagen überrollt. Der Bedienstete konnte nur mehr tot geborgen werden.

Der Vershubleiter hatte sich am vorderen Trittbrett des 1. geschobenen Wagens aufgehalten und den Verschieber durch Zuruf gewarnt; dieser versuchte aber dennoch, das Gleis noch unmittelbar vor dem mit zirka 15—20 km/h fahrenden Vershubteil zu überqueren.

Am 17. März um 8.05 Uhr wurde im Bf Solbad Hall i. T. der als Verschieber eingeteilte jugoslawische Gastarbeiter A. K. schwer verletzt (Schädelbruch) und mit der Rettung in das örtliche Krankenhaus eingeliefert.

Der Verunglückte hatte sich auf einem Vershubteil, bestehend aus 15 Wagen geschoben, Tfz und 1 Gepäckwagen gezogen, befunden und wollte einen nicht mehr benötigten Hemmschuh in Richtung zu einem zwischen den Gleisen 9 und 11 befindlichen Hemmschuhständer werfen. Dabei neigte er sich soweit zur Seite, daß sein Hinterkopf mit einer 1,95 m hohen und 2,08 m von der Gleismitte entfernten Fernsprechhütte in Berührung kam.

Am 20. März um 21.18 Uhr wurde im Bf Simmering Ostbahn nach Ausfahrt des Zuges 2627 bei der Bmst. Wien Ost verwendete jugoslawische Gastarbeiter M. N. vom Fdl in schwerverletztem Zustand (Gehirnerschütterung und Abtrennung von 3 Fingern der rechten Hand) bewußtlos neben

dem Einfahrgleis aufgefunden und mit der Rettung in die 2. Unfallstation eingeliefert.

Der Verunglückte hatte sich auf der Heimfahrt befunden und war bei Einfahrt in den Bf Simmering Ostbahn abgesprungen.

Am 27. März um 4.30 Uhr wurde im Bf Penzing Vbf der Verschieber F. Sch. vom Vershub-Tfz 1062.03 überrollt und getötet (Schädelzertrümmerung mit Gehirnaustritt).

Der Bedienstete war mit dem Vershub-Tfz nach Gleis 21 gefahren, auf das kurz vorher ein einzelner Wagen abgestoßen worden war, der noch langsam weiterrollte. Bei Annäherung des Tfz an den Wagen sprang Sch. ab, lief dem Tfz voraus und nahm die Kuppel des Wagens, um ihn rückwärtsgehend an das Tfz zu kuppeln. Dabei übersah er einen Bohlenübergang, kam zum Sturz und blieb im Gleis liegen. Wiewohl das Tfz sofort angehalten wurde, konnte der Unfall nicht mehr verhindert werden.

Druckfehlerberichtigung

Im VUB 3. Stück aus 1970 unter Punkt 17 zum Thema „Schienenbruch“ ist am Beginn der 6. Zeile „z. B.“ zu setzen.

Schwerpunktprogramm April—Juni 1970

Bf-Vorstände und Fdl,
Zugführer und Reisezugschaffner: Ausreichende Unterrichtung unserer Fahrgäste —
Ein Gebot des Kundendienstes

Vershubbedienstete: Abbremsung der Fahrzeuge,
Sicherung stillstehender Fahrzeuge

Kl-Führer: Lagerung der Ladung auf Kl