



Verkehrs-Unterrichtsblatt

2. Stück

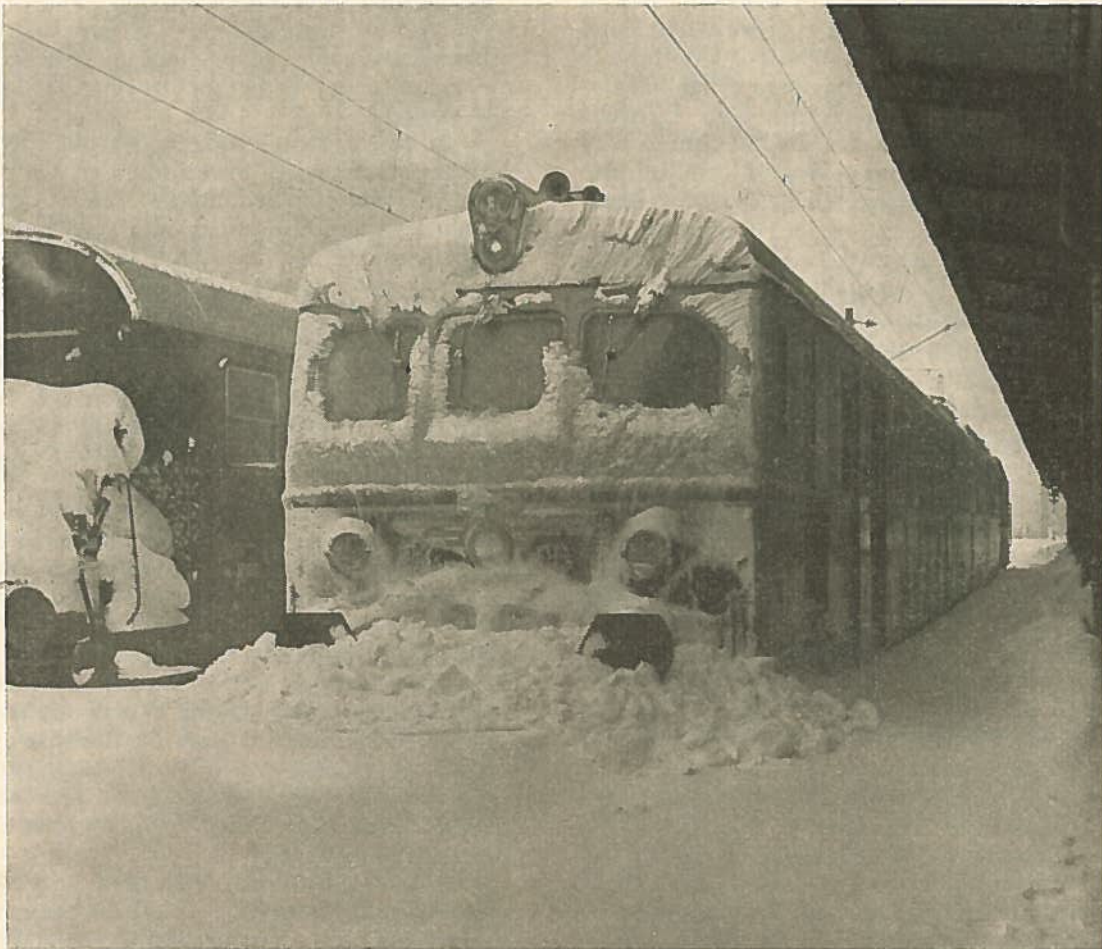
Wien, am 1. Februar 1970

Jahrgang 1970

- Inhalt: 7. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
8. Das verbindliche Abmelden der Züge
9. Etwas für jeden
10. Eröffnung des neuen Westtraktes des Aufnahmegebäudes St. Pölten am 27. November 1969
11. Man schrieb uns
12. Unfallverhütung
13. Lösung des 38. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Auch der Winter 1969/70

stellt an unsere Bediensteten außerordentliche Anforderungen!



Daß der Verkehr bisher trotz ungeheurer Schneemassen dennoch abgewickelt werden konnte, ist dem vorbildlichen Einsatz aller zu danken. Sie gaben ein vorbildliches Beispiel bester Pflichterfüllung und dokumentierten damit eindeutig ihre Einstellung zum Unternehmen ÖBB!

7. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr mit oder ohne Folgen

a) Unerlaubte Einfahrt eines Personenzuges in einen Geschäftsführerbüf

Gf-Bf R. besitzt keine Einfahrtsignale sondern Trapeztafeln. Gemäß einer Faplo war Zug 4212 während der Dauer dieser Faplo wegen einer im Gf-Bf R. abzuwickelnden Kreuzung durch den Fdl des Befehlsbf M. vom Anhalten vor der Trapeztafel des Bf R. mit A-Befehl zu verständigen.

Am Ereignistag vergaß der Fdl des Befehlsbf M. den Zug 4212, wie angeordnet, schriftlich zu verständigen.

Nach Beendigung der Verschubarbeiten des Kreuzungszuges im Gf-Bf R. und unmittelbar nachdem die Fahrstraße für den zu erwartenden Zug 4212 nach Gleis 1 gestellt und gesichert war, fuhr dieser, ohne bei der Trapeztafel angehalten zu haben, auf das für ihn vorgesehene freie Gleis ein.

Der folgenlose Anstand beweist, daß gerade auf Nebenbahnen der Dienst manchmal sehr nachlässig ausgeübt wird. 3 Bedienstete trugen zum Zustandekommen des Ereignisses bei. Der

Fdl des Zugausgangsbf M. hatte auf die Befehlsbeigabe vergessen. Er hatte eine der Voraussetzungen für den Abfahrtauftrag nicht beachtet und verstieß dadurch gegen die Bestimmungen des Punktes 287 der DV V 3. Nun hätte es bei vorschriftsmäßiger Handlungsweise des Zugführers und Geschäftsführers noch nicht zum Ereignis kommen müssen. Der Zugführer unterließ es aber, den Fdl gemäß Punkt 463 der DV V 3 anläßlich der Meldung über die Abfahrtsbereitschaft des Zuges an die Beigabe schriftlicher Befehle zu erinnern.

Der Geschäftsführer verstieß gegen Punkt 164 der DV V 28. Er wußte, daß Zug 4212 mit A-Befehl vom Anhalten vor der Trapeztafel zu verständigen und darüber eine Vollzugsmeldung zu geben war. Da er diese nicht erhalten hatte, wäre er verpflichtet gewesen, dem Zug auf Bremsweglänge vor der Trapeztafel Haltsignale zu geben oder den Verschub des Kreuzungszuges rechtzeitig einzustellen.

b) Beschädigung eines Tiefladewagens

Am 30. Dezember 1969 um 8.20 Uhr wurde im Vbf P. beim Verschub der leere 10-achsige Privat-Tiefladewagen 21 81 0969101-2 durch starkes Anfahren an eine Wagengruppe erheblich beschädigt (Drehzapfen abgerissen). Die Einstellfirma wurde sofort von der Beschädigung des Wagens verständigt. Der Wagen mußte der Hauptwerkstätte Jedlersdorf zur Reparatur überstellt werden.

Wegen Ausfahrt eines Gütereilzuges aus Gleis 14 mußte ein davor gestellter aus 10 Wagen bestehender Verschubteil mit dem Tiefladewagen nach dem besetzten Gleis 22 überstellt werden. Der Verschubaufseher führte diese Verschubbewegung ohne Wissen des Aufsichtsverschubmeisters durch, wiewohl dieser gemäß Fernschreibens der Dion die Durchführung des Verschubes mit dem Tiefladewagen persönlich zu überwachen hatte. Überdies gab der Verschubaufseher die Signale zum Anhalten des Verschubteiles zu spät, sodaß es zu einem starken Anfahren des an der Spitze gereihten Tiefladewagens an den ersten stehenden Wagen kam.

Der Vorfall bietet Anlaß, an die Ausführungen im Verkehrs-Unterrichtsblatt 5. Stück aus 1963 zu erinnern. Darin ist u. a. folgendes festgehalten:

„Um Beschädigungen weitestgehend auszuschließen, wird von den Dionen für jeden Fall gesondert besondere Überwachung des Verschubes mit Tiefladewagen (beladene und leere Wagen) durch BK, Bf-Vorstände, Bf-Aufsichtsbeamte und Fdl angeordnet.

Zu diesem Zweck haben die Versandbf (Grenzbf, Anschlußbf) alle beladenen und leeren ÖBB-Tiefladewagen (eigene Wagen und Privatwagen), die auf diesem Bf aufgegeben bzw. abver-

fügt werden oder eintreten, bei der zuständigen Dion (Beförderungsdienst, Zl) zur Instradierung **anzumelden**, sofern eine solche nicht bereits wegen einer auf dem Wagen beförderten Sendung mit LÜ vorliegt.

In den Instradierungen ist auf die für den Verschub geltenden Bestimmungen der DV V 3 bzw. auf die für Sendungen mit LÜ erlassenen besonderen Bestimmungen und stets auch auf die Verpflichtung, den Verschub besonders zu überwachen, hinzuweisen. Auch ist Anweisung zu geben, welchem Organ im einzelnen Falle die besondere Überwachungspflicht obliegt.

Während des Laufes von Tiefladewagen auftretende Beschädigungen sind von den Bf unverzüglich — anschließend an die der Zl zu gebenden Meldung — direkt an die ZVÜ (Klappe 3600) zu melden.“

Darüber hinaus muß darauf hingewiesen werden, daß unabhängig von der meist hohen Schadenssumme (Transportgut bzw. am Wagen), der ideelle Verlust nicht übersehen werden darf, der dadurch entsteht, daß sich die von den Kunden gehegte Hoffnung auf termingemäße und schadenfreie Beförderung der von uns übernommenen Spezialgüter durch solche Vorkommnisse nicht erfüllte. Hiezu kommt auch der Verlust an Transporten durch den Ausfall an Spezialwagen während ihrer Wiederherstellung, der sich wegen der beschränkten Anzahl an Tiefladewagen stets sehr ungünstig auswirkt.

Abschließend wird auch noch an Punkt 12.01 des Bedingnisheftes BH 506 „Bedingungen für die Einstellung von Privatwagen in den Wagenpark der ÖBB (Einstellungsbedingungen)“ erinnert, wonach zur Feststellung des Schadens, soweit möglich, der Einsteller zuzuziehen ist. Dieser erhält eine Abschrift der TA.

c) Fehlausfahrt eines Güterzuges in der Abzw St.



Dem Fdl der Abzw St. war am Ereignistag ein Fdl-Einschüler zugeteilt. Der planmäßig nach Bf P. verkehrende Güterzug — nennen wir ihn 7976 — war 147 Minuten verspätet. Überdies war ein Bedarfszug 2676 nach Bf H. eingeleitet worden. Die Reihenfolge der Züge war Zug 7976, Zug 2676.

Um 14.29 Uhr meldete der Fdl des Bf M. nach Abgabe des Fahrsignals den Str-Bediensteten und der Abzw St. die voraussichtliche Durchfahrt des Zuges 7976 um 14.30 Uhr ab.

Obwohl dem Fdl-Einschüler der Verkehr des Bedarfszuges 2676 seit 14.12 Uhr bekannt war, hatte er diesen den Str-Bediensteten noch nicht angekündigt, weshalb sich auch die Abgabe einer Reihenfolge durch den Fdl des Bf M. erübrigte.

Während der Entgegennahme der Abmeldung verwechselte jedoch der Einschüler — angeblich infolge eines Hörfehlers — die Zugnummern und will „2676“ verstanden haben, wobei er einerseits den Wortlaut der Abmeldung nicht wiederholte, andererseits auch vom Fdl des Bf M. auf die Wiederholung nicht bestanden wurde. Gleichzeitig verabsäumte es der Fdl der Abzw St. dieses Ferngespräch am Parallelfersprecher mitzuhören und verließ sich auf die Angaben des Einschülers, obwohl er der Sachlage nach hätte wissen müssen, daß als nächste Fahrt Zug 7976 zu erwarten war.

Ohne den Einschüler wegen unterlassener Wiederholung der Abmeldung bzw. verspäteter Zugankündigung für Zug 2676, die der Genannte erst im Anschluß an die Abmeldung abgab, beanstandet zu haben und sich selbst über die tatsächliche Reihenfolge der Züge zu vergewissern, ließ der Fdl der Abzw St. bedenkenlos zu, daß der Einschüler die Prüfung und Sicherung der Fahrstraße zur Fahrt nach Bf H. — statt P. — durchführte und anschließend das Deckungssignal Z in die Freistellung brachte.

Erst während der Vorbeifahrt des Zuges merkte der Fdl der Abzw, daß es sich um Zug 7976 handelte und meldete die Fehlleitung sofort fernmündlich dem Fdl des Bf H.

Die Zugmannschaft des Zuges 7976 beachtete das für ihren Fahrweg unrichtige Signalbild des Deckungssignales der Abzw nicht, ausgenommen der Tzf-Führer des Vorspann-Tzf, der annahm, der Zug werde wegen betrieblicher Schwierigkeiten nach Bf H. umgeleitet. Auch der Zugführer unternahm keinerlei Anhaltmaßnahmen. So fuhr Zug 7976 bis Bf H. weiter und mußte von dort nach Bf P. überstellt werden.

Eine ganze Reihe von Bediensteten war an dieser Fehlleitung des Zuges 7976 schuldhaft beteiligt:

1. Der Fdl der Abzw St., weil er als verantwortlicher Fdl die Handlungen des ihm zur Einschulung beigegebenen Fdl nicht genauestens überwacht und es verabsäumt hatte, sich Gewißheit über die tatsächliche Reihenfolge der Züge zu verschaffen (DV V 3, Punkte 185, 204 und 221).

2. Der Fdl des Bf M., weil er die Abmeldung des Zuges 7976 vom Fdl-Einschüler der Abzw nicht wiederholen ließ (DV V 3, Punkt 221).

3. Die Tzf-Führer sowie Heizer des Vorspann- und Zug-Tzf des Zuges 7976, weil sie es verabsäumt hatten, nach Einlassen des Zuges in den unrichtigen Fahrweg sofort anzuhalten; der gleiche Vorwurf muß dem Zugführer gemacht werden (DV V 3, Punkt 472).

4. Der Fdl-Einschüler hat als geprüfter Fdl durch seine nachlässige Dienstausbildung grundlegende Bestimmungen der DV V 3 nicht beachtet und insbesondere verabsäumt, die Zugankündigung des Zuges 2676 rechtzeitig an die Str-Bediensteten zu geben sowie die Abmeldung des Zuges 7976 zu wiederholen (DV V 3, Punkte 204 und 221).

8. Das verbindliche Abmelden der Züge

Mit 1. März 1970 tritt gemäß DA. (164), verlautbart im GD-NBl. 12. Stück aus 1969, die ZSV-Verfügung, Ordnungsnummer 28, mit den Bestimmungen über das verbindliche Abmelden der Züge in Kraft. Diese Bestimmungen gelten jedoch nicht allgemein für den gesamten Bereich der Österreichischen Bundesbahnen sondern nur auf den von den Dienen bestimmten Strecken, die allerdings dem Großteil des Streckennetzes

der Österreichischen Bundesbahnen gleichkommen.

Unter verbindlichem Abmelden der Züge ist ein Vorgang zu verstehen, der abweichend von den Bestimmungen der DV V 3, Punkt 222, den Fdl verpflichtet, die Bediener von Schranken- und Blinklichtanlagen sowie die Bewacher von Eisenbahnkreuzungen auf der Strecke unter allen Umständen von der voraussichtlichen Abfahrt- bzw.

Durchfahrzeit eines Zuges zu verständigen. Gelingt dies nicht, so hat er wie bei einer Störung der Sicherungsanlage der betreffenden Eisenbahnkreuzung vorzugehen und die Zugmannschaft mit Vorsichtsbefehl gemäß DV V 3, Punkt 320 bzw. DV V 28, Punkt 192 von der Störung zu verständigen. Ein Durchfahrzug muß hiezu natürlich angehalten werden.

Die Notwendigkeit zu einem solchen Verfahren ergab sich aus den ständig steigenden Schwierigkeiten in der Abwicklung des Dienstes der Schrankenwärter infolge der andauernden starken Zunahme des Straßenverkehrs. In Verbindung mit dem Fahrplan für Schrankenposten soll das verbindliche Abmelden der Züge die Bediensteten in die Lage versetzen, den Bestimmungen der DV V 3, Punkte 315 und 316 über das Offenhalten bzw. zeitgerechte Schließen der Schranken besser entsprechen zu können.

Voraussetzung für die nutzbringende Anwendung der neuen Bestimmungen ist äußerste Fernsprechdisziplin durch alle am verbindlichen Abmelden beteiligten Bediensteten. Darunter ist vor allem rasches Melden, die Einhaltung der Reihenfolge beim Melden und zweifelsfreie Bezeichnung der meldenden Stelle zu verstehen. Es wird daher besonders darauf zu achten sein, daß die durch einmaliges bzw. zweimaliges langes Läuten aufgerufenen Bediensteten sich unverzüglich nacheinander in der vorgeschriebenen Weise melden und daß nach einwandfreier Wiederholung der Abmeldung durch den hierfür vorgesehenen Bediensteten die übrigen nacheinander die Kenntnisnahme mit dem vorgeschriebenen Wortlaut bestätigen.

Um ein Verhalten von Zügen, insbesondere solcher, die planmäßig oder befehlsmäßig im Bf durchzufahren haben, soweit als möglich auszuschalten, wurde der Fdl verpflichtet, einen Schrankenwärter oder Bewacher einer EK, der sich auf das einmalige bzw. zweimalige lange Läuten

zur Entgegennahme der Abmeldung nicht einstellte, mit seinem Rufzeichen besonders zu rufen. In einem solchen Falle hat der gerufene Bedienstete zu trachten, sich so rasch wie möglich am Fernsprecher zu melden.

Selbstverständlich ist dem Fdl für die Durchführung der verbindlichen Abmeldung genügend Zeit einzuräumen, da der Fall vorkommen kann, daß der Fdl einen Schrankenwärter oder Bewacher einer EK nicht erreicht und den Zug diesfalls zur Verständigung mit Vorsichtsbefehl anhalten muß. Der Zeitpunkt für die verbindliche Abmeldung konnte daher nicht vom Einlangen der Rückmeldung für einen vorausgefahrenen Zug oder von der Annahme des Zuges durch den Nachbarbf abhängig gemacht werden. Außerdem wurde der Möglichkeit Rechnung getragen, bei kurzer Zugfolge die voraussichtliche Abfahrtszeit von 2 Zügen gleichzeitig bekanntzugeben.

Die neuen Bestimmungen für das verbindliche Abmelden der Züge auf bestimmten Strecken werden bei gewissenhafter Beachtung somit ausreichend Gewähr bieten, daß aus ihrer Anwendung neben dem Nutzen für die Ausübung des Schrankendienstes keine Nachteile für den Zugverkehr entstehen. Sicherlich erfordert der neue Vorgang erhöhte Aufmerksamkeit der beteiligten Bediensteten, vor allem des Fdl.

Neben den erwähnten Vorteilen sind mit dem verbindlichen Abmelden der Züge aber auch eine Reihe von Erleichterungen und Vereinfachungen, u. a. hinsichtlich der Vormerkung von fernmündlichen Meldungen und Anzeigen verbunden, die ansonsten nicht möglich gewesen wären. Im besonderen wird auf den Entfall der Bekanntgabe von Verspätungen sowie der geänderten Reihenfolgen an die Streckenbediensteten und Arbeiterotten hingewiesen. Daher wird gewissenhafte Führung des Abmeldevormerkes allen Schrankenwärttern zur Pflicht gemacht.

Beförderungsverzögerungen

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

unmittelbare

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

9. Etwas für jeden

Wagenlauf und Nummernschilder

Aus gegebenem Anlaß wird neuerlich daran erinnert, daß laut RIC, § 51, Punkte 2 und 7 bei Regelwagen des internationalen Verkehrs auch im Inneren der Wagen Wagenlauf- und Nummernschildern anzubringen sind.

In letzter Zeit immer häufiger vorgebrachte Beschwerden fremder Bahnverwaltungen lassen erkennen, daß dieser Bestimmung vielfach nicht entsprochen wird.

Es darf erwartet werden, daß dieser Verpflichtung künftig mehr Augenmerk zugewendet wird, um so mehr, als es sich hier um eine Maßnahme echten Kundendienstes handelt.

(GD. Z. 18607/5/69 vom 15. Dezember 1969)

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes

betr.: Außentür eines Eisenbahnwaggon i. S. des § 44 Abs. 3 EG 1957

„Weder die Verbindungstür vom Waggoninneren zur Plattform noch diejenige von einem Waggon zum anderen ist eine Außentür i. S. des § 44 Abs. 3 EG 1957.“

(OGH vom 6. Februar 1969, 2 Ob 368/68)

Und wieder Verletzung von Postbediensteten!

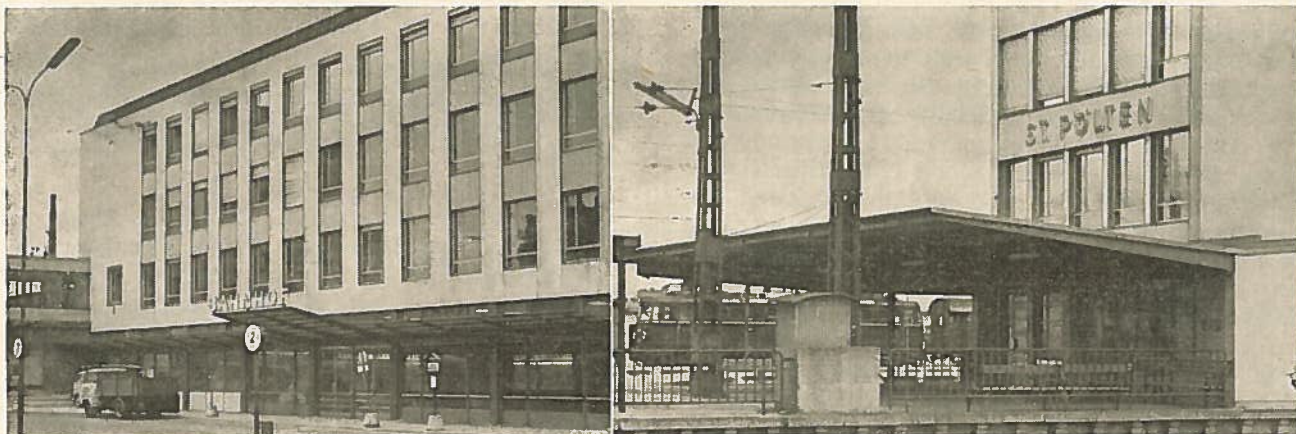
Am 17. Dezember 1969 um 1.40 Uhr wurden beim Vershub im Bf B. zwei Postbedienstete anlässlich eines Verschubzusammenstoßes leicht verletzt.

Im Rahmen der Zerlegung des Wagensatzes eines um 0.30 Uhr angekommenen Personenzuges wurden die Personenwagen nach Gleis 5 abgestoßen, 1 Post- und 2 Postbeiwagen (alle 3 besetzt) nach Gleis 6 gestellt, ein Kurswagen nach Gleis 2 und 2 weitere Postbeiwagen (unbesetzt) nach Gleis 6 abgestoßen. Diese 2 Postbeiwagen wurden jedoch nicht mit Handbremse angehalten. Da die beiden — zum Auffangen der 2 Wagen — 30 m vor dem besetzten Postwagen aufgelegten Hemmschuhe auf Grund ungünstiger Witterungsverhältnisse abgeschleudert wurden, kam es zum Anprall mit mehr als Schrittgeschwindigkeit und damit zur Verletzung der Postbediensteten. Schuld an dem Unfall waren Vershubleiter und Hemmschuhleger.

Was nützt es, die besetzten Post- und Postbeiwagen nach Gleis 6 zu stellen, wenn dann 2 Wagen nach dem besetzten Gleis 6 abgestoßen werden, ohne daß für rechtzeitiges Anhalten dieser Wagen gesorgt ist?

10. Eröffnung des neuen Westtraktes des Aufnahmegebäudes St. Pölten am 27. November 1969

(Aus der Rede des Herrn Generaldirektors anlässlich der Eröffnung)



Über die Bedeutung des Bahnhofes und des Bahnhofsbereiches St. Pölten für den gesamten Eisenbahnverkehr brauche ich nicht allzu viele Worte verlieren. Täglich bevölkern ihn etwa sie-

bentausend, an Spitzentagen bis zu zehntausend Menschen, davon allein etwa dreitausend Berufstätige und etwa 1500 Schüler; täglich passieren ihn 66 Schnell-, Eil- und Personenzüge, und für

80 Züge nach Traisen, Mariazell, Tulln und Krems bildet er die Ausgangs- bzw. Zielstation.

St. Pölten, mit 42.000 Einwohnern die größte Stadt Niederösterreichs, Verkehrsknotenpunkt mit einem enormen Einzugsgebiet, Standort großer Industrien und vielfältiger Gewerbebezüge, nimmt sowohl im Rahmen unseres Reisezug-, als auch unseres Güter- und Verschubverkehrs einen wichtigen Platz ein. Daß St. Pölten — neben seiner Eigenschaft als Knotenbahnhof auch Sitz einer — für die Reparatur von Diesel-Tfz und Personenwagen zuständigen — Hauptwerkstätte und eines Lehrlingsheimes ist, mag die Bedeutung dieser Stadt für die ÖBB noch unterstreichen. Aufgabe der Bundesbahnen ist es daher, nicht nur für ein ausreichendes Verkehrsangebot im Großraum St. Pölten vorzusorgen, sondern auch die internationalen Verbindungen weiter zu verbessern. Derzeit ist es möglich, von hier aus direkte Kurswagen in die Deutsche Bundesrepublik, nach den Niederlanden, nach Belgien, in die Schweiz und nach Dänemark, nach Ungarn und Rumänien zu benutzen.

Aber auch im Güterverkehr haben unsere Bemühungen, unterstützt von einer günstigen Wirtschaftsentwicklung, in letzter Zeit Erfolge gezeitigt, wie die steigende Tendenz der Frachtbewegung beweist. In den ersten 9 Monaten dieses Jahres stieg die durchschnittliche monatliche Wagenbewegung gegenüber dem gleichen Zeitraum des vergangenen Jahres von 12.133 auf 13.316 Waggons, das bedeutet eine Zunahme

von 9,7 %. Diese Entwicklung ist umso bemerkenswerter, als im Raum St. Pölten die Konkurrenz des Straßengüterverkehrs infolge der unmittelbaren Nähe der Autobahn besonders stark ist. Leistungssteigerungen im Bahnverkehr können also nur dann erreicht werden, wenn unser Beförderungsangebot genügend attraktiv ist. Der Verschubdienst hat allmonatlich an die 11.000 Wagen zu behandeln. Im Wagenladungsverkehr wurden in St. Pölten im Jahre 1968 auf dem Frachten- und auf dem Alpenbf insgesamt mehr als 5000 Güterwagen manipuliert, auf der Umladebühne mehr als 10.000 Stückgutwagen abgefertigt und dabei 25.000 t Fracht umgeschlagen. Auch der Expresgutverkehr erreicht einen beachtlichen Umfang; im vergangenen Jahr wurden im Monatsdurchschnitt mehr als 9700 Expres-Stückgut-Sendungen behandelt. Ebenfalls im Monatsdurchschnitt wurden im Jahre 1968 an die 49.000 Fahrkarten verkauft, 682 Reisegepäcksendungen abgefertigt und fast 3000 Gepäckaufbewahrungen vorgenommen.

Diese wenigen Zahlen lassen die Größe und Intensität der Betriebsabwicklung auf dem Bf St. Pölten deutlich erkennen. Mit umso größerer Freude und Genugtuung können die ÖBB daher die Fertigstellung des Westtraktes des Aufnahmsgebäudes begehen. Damit wurde ein Vorhaben in seinen wesentlichsten Teilen abgeschlossen, das sowohl der Modernisierung der Baulichkeiten als auch der Rationalisierung und technischen Vervollkommnung der Anlagen und Einrichtungen dieses Bahnhofes gilt.“

11. Man schrieb uns

„... Leider sehr spät, aber deshalb nicht weniger lobend möchte ich Ihnen von einer Begebenheit berichten, bei der sich 2 Schaffner als verständnisvoll und hilfsbereit gezeigt haben. Es war am 6. September 1969. Meine Tochter und ich wollten vom Südbf Richtung Mürzzuschlag mit dem 7.55 Uhr abgehenden Zug verreisen. Ich ging, als meine Tochter schon eingestiegen war, noch um Zeitungen, übersah am Rückweg die Gleisnummer und stieg in den an diesem Tag mit Verspätung ausfahrenden „Rom-Expres“ ein. Im Zug am Nebengleis wartete meine Tochter. Meine Aufregung können Sie sich vorstellen. Hierzu kam, daß meine Tochter vor der Entbindung und mit einem schweren Koffer allein war. Der diensthabende Schaffner zeigte sich sofort hilfsbereit und beruhigte mich. Er erreichte es, daß der Zug am Semmering kurz hielt, ich konnte aussteigen und in den nachkommenden Zug, in dem meine Tochter fuhr, zusteigen. Inzwischen hatte sich der Schaffner in diesem Zug um meine Tochter bemüht, da er ihren Zustand sah. Er wollte meiner Tochter nicht einmal den

Namen sagen und meinte, diese Hilfeleistungen wären selbstverständlich ...

S. S. Wien 1160“

Es handelte sich um Oberschaffner Rudolf Jonas des Zuges D 531 und Oberschaffner Herbert Meier des Zuges Ex 511, beide Bf Wien Südbf.

„... Ich fuhr am 2. Dezember 1969 mit Zug Ex 52 von Linz nach Wien. Der Zug war gut besetzt. Ein Abteil, in welchem ich Platz nehmen wollte, war jedoch durch den Inhalt einer herumkollernden Bierdose stark verunreinigt. Ich ersuchte den Schaffner, nach Möglichkeit eine Reinigungsfrau zu besorgen. Er erklärte, diese hätte den Zug bereits verlassen und machte sich sofort persönlich an die Arbeit, dieses Abteil zu säubern, was in rühmlicher Weise hervorzuheben ist, da dies ja keinesfalls zu seinen Pflichten gehört.

Irrtümlich hatte mir der Schalterbeamte in Linz 2 Fahrkarten nach Wien mitgegeben und

auch berechnet. Der gleiche Schaffner erklärte sich sofort bereit, in Wien zur Fahrdienstleitung mitzukommen, um dort zu bezeugen, daß dieser Fahrschein nicht benützt wurde. In seiner dienstfreien Zeit wartete er auf die Rückkehr des Fdl, welcher gerade am Bahnsteig beschäftigt war. Ich möchte mich auf diesem Wege für das ungewöhnliche Entgegenkommen des Schaffners bedanken . . .

Ing. E. P. Kühlanlagenbau Linz“

Hier war es Schaffner Emmerich Schön des Bf Linz Hbf, der vorzüglichen Kundendienst übte.

„ . . . Anlässlich meiner Fahrt am 27. November 1969 nach Lienz und zurück im 1. Klas-

sewagen konnte ich die Feststellung machen, daß der in diesem Zug eingesetzte junge Schaffner nicht nur eine erfreuliche Agilität an den Tag legte, sondern sich um die Reisenden in einer Weise kümmerte, die nicht in jedem Zug anzutreffen ist. Ich möchte diese Beobachtung an Sie mit der Bitte weiterleiten, diesen Bediensteten als Vorbild für das Schaffnerpersonal herauszustellen. Wenn alle Schaffner so wären, könnte das Reisen mit den ÖBB tatsächlich zum Vergnügen werden! . . .

T. K. Villach“

Es war Oberschaffner Erich Weissensteiner des Bf Villach Hbf, der dem Fahrgast auf angenehmste Weise auffiel.

12. Unfallverhütung

Wie bereits im Verkehrs-Unterrichtsblatt 1. Stück aus 1970 angekündigt, wird nunmehr fortlaufend ein Teil der jeweils während eines Monats (diesmal ein längerer Abschnitt) eingetretenen persönlichen Unfälle mit schwereren Folgen veröffentlicht, um die Bediensteten auf vorkommende Unfallgefahren hinzuweisen. Aus Platzmangel wird sich die Schilderung der Unfälle auf das Wesentlichste beschränken:

1. Am 11. November um 21.51 Uhr wurde in der Hst Silberwald (Blockposten Straßhof 1) der Blockwärter J. G. vom Tfz des mit zirka 35 km/h fahrenden Zuges 2372 niedergestoßen, überrollt und so schwer verletzt, daß er noch während des Transportes in das Krankenhaus verstarb.

G. war im Begriff die beiden Streckengleise zu überqueren, um von dem auf Gleis 1 zu erwartenden Zug 2319 die Dienstpost abzuholen. Dabei übersah und überhörte er den im dichten Nebel auf Gleis 2 herannahenden Güterzug.

2. Am 12. November um 17.37 Uhr wurde im km 34,203 zwischen den Bf Golling-Abtenau und Sulzau der Blockwärter J. N. vom Tfz des mit zirka 75 km/h fahrenden Zuges D 220 zur Seite geschleudert und getötet.

N. hatte am Blockposten Golling-Abtenau Tagdienst und begab sich nach Ablösung in Richtung zu dem zirka 1 km entfernten Wärterhaus 30. Er benutzte für diesen Weg Gleis 1, wobei er in der einen Hand seine Aktentasche und in der anderen die weiß leuchtende Laterne hielt. Wegen des starken Föhns ging er gebückt und bemerkte daher den aus einem Rechtsbogen ihm entgegenkommenden Zug erst auf zirka 30 m Entfernung. Sein Versuch, noch nach Gleis 2 auszuweichen, mißlang.

3. Am 16. Dezember um 17.10 Uhr wurde im Bf Kefermarkt beim Verschub des Zuges 3899 der als Verschubleiter eingeteilte Schaffner J. R. schwer verletzt (Oberschenkel- und

Beckenprellung, Platzwunde und Hautabschürfungen am Kopf). Er wurde in das Unfallkrankenhaus Linz eingeliefert.

R. sollte von einem Vershubteil 2 Wagen abkuppeln. Als dies wegen des Gefälles nicht möglich war, gab er Auftrag zum Aufdrücken. Das Abkuppeln erfolgte auf einer EK. R. kam, als er aus dem Gleis treten wollte, auf der schneeglatten EK zum Sturz und wurde vom Vershubteil einen halben Meter weit mitgeschleift.

4. Am 20. Dezember um 16.33 Uhr geriet im Bf Wien Matzleinsdorf auf Gleis 40 der Lokheizer H. S. in den Stromkreis der Fahrleitung und erlitt schwere Verbrennungen. Er wurde mit der Rettung in das Arbeitsunfallkrankenhaus Meidling eingeliefert und von dort sofort auf die Hautklinik des Allgemeinen Krankenhauses überstellt.

S. war vom Tfz-Führer zur Wasserstandskontrolle beauftragt worden und hatte sich — ohne auf den neben dem Aufstieg angebrachten ⚡ zu achten — auf den Tender begeben, wo er der eingeschalteten Fahrleitung zu nahe kam.

5. Am 30. Dezember um 9.25 Uhr wurde im Bf Wien West der Gleismeister L. W. von der 2. Vershubreserve ins Gleis geschleudert und so schwer verletzt, daß er noch während des Transportes in das Arbeitsunfallkrankenhaus Meidling verstarb.

Der Verunglückte hatte 5 jugoslawische Gastarbeiter beaufsichtigt, die mit der Säuberung der Weiche 21 beschäftigt waren. Als das Vershub-Tfz herannahte, verließ W. mit seinen Leuten die Weiche. Ein zur gleichen Zeit vorbeigehender Bediensteter beobachtete die Fahrt des Vershub-Tfz und sah, wie der Mantel des W. vom Trittbrett des hinteren Verschieberaufstieges erfaßt und der Bedienstete hinter dem Tfz ins Gleis geschleudert wurde.

13. Lösung des 38. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Die richtige Lösung lautet:

DV V 2, Punkte 29 und 40.

Wurden die Punkte 26 (27) und 34 (35) in der Lösung mitangeführt, so sind auch diese Einsendungen als richtig beurteilt worden, weil durch das in diesen Punkten enthaltene Zeichen „60“ eine bestimmte Geschwindigkeitsbeschränkung angezeigt wird.

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 2000,—):
Adjunkt Karl Seyfried, Fdl, Bf Wien Donaukaibf;
2. Preis (S 1000,—):
Josef Einspieler, Verschieber, Bf Villach Hbf;
3. Preis (S 500,—):
Assistent Heinz Bartos, Fernschreiber, Bf Villach Hbf;
4. Preis (S 250,—):
Revident Johann Janka, Fdl, Bf Gänserndorf;
5. Preis (S 250,—):
Franz Wölle, Verschubaufseher, Bf Villach Hbf;
1. Trostpreis (S 100,—):
Herbert Hebenstreit, Lohnbed., Fernschreiber, Bf Wien Brigittenau;
2. Trostpreis (S 100,—):
Revident Friedrich Schiller, Fdl, Bf Zeltweg;
3. Trostpreis (S 100,—):
Friedrich Wieser, Stellwerkswärter, Bf Villach Hbf;
4. Trostpreis (S 100,—):
Siegfried Müller, Bf Zeltweg;
5. Trostpreis (S 100,—):
Revident Othmar Kolitscher, Fdl, Bf Gänserndorf;
6. Trostpreis (S 100,—):
Adjunkt Peter Ott, Stellwerksmeister, Bf Villach Hbf;
7. Trostpreis (S 100,—):
Revident Gottfried Kofler, Lokomotivführer, Zgfltg Villach;
8. Trostpreis (S 100,—):
Albert Ogriz, Bf Zeltweg;
9. Trostpreis (S 100,—):
Friedrich Rauscher, Fdl, Bf Amstetten;
10. Trostpreis (S 100,—):
Karl Fellner, Bf Zeltweg.

Die Preise gehen den Gewinnern umgehend zu.

Schwerpunktprogramm Jänner—März 1970

- Bf-Vorstände: Reinhaltung der sanitären Anlagen
 Fdl, Block- und Stellwerkswärter: Anbringen von Hilfssperren und Warnschildern
 Zugbegleiter und Verschieber: Verschub auf Hauptgleisen
 Reisezugschaffner: Vereiste Trittbretter
 Schrankenbediener: Rechtzeitiges Schließen der Schranken

Druckfehlerberichtigung

Im VUB 1. Stück aus 1970 ist auf Seite 8 im Artikel „Der Winter ist da!“ im 2. Absatz in der 6. Zeile „10 Grad Celsius“ auf „15 Grad Celsius“ zu berichtigen.