



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

12. Stück

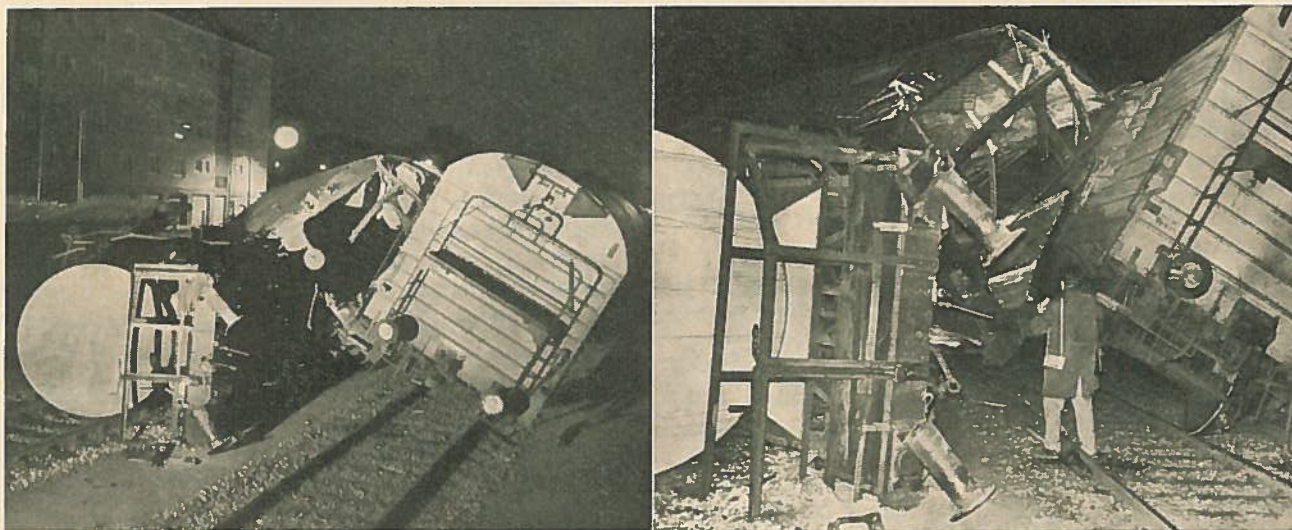
Wien, am 1. Dezember 1970

Jahrgang 1970

Inhalt: 57. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen  
58. Maßnahmen zur Verspätungsbekämpfung  
59. Etwas für jeden  
60. Worte bewegen — Beispiele spornen an  
61. Kundendienst  
62. Persönliche Unfälle der letzten Zeit

## Das ist das Ergebnis

(Zusammenstoß eines einfahrenden Güterzuges mit einem stehenden Güterzug; Entgleisung von 7 Wagen, davon 4 umgestürzt und zertrümmert; Verletzung eines Tfz-Führers und eines Lokheizers; Sachschaden zirka S 500.000,—!),



**wenn**

ein Fdl das Zurückstellen des Einfahrsignals für einen eingefahrenen Güterzug unterläßt, die Rückmeldung für diesen Zug abgibt und einen nachfolgenden Güterzug vom Nachbarbf annimmt.

EIGENE VORSICHT —

BESTER UNFALLSCHUTZ!



## 57. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

### a) Entrollen von 12 Wagen beim Verschub

Am 23. September um 15.50 Uhr entrollten beim Verschub eines Bedienungszuges in der Anschlußbahn der Fa. A. zwischen Bf F. und B. 12 Wagen vom km 3,443 im Gefälle von 8 ‰ bis Bf B.; dort entgleisten im km 6,485 nach Zertrümmerung eines leeren Bahnwagens und Überfahren des aus einem Erdkegel gebildeten Gleisabschlusses 9 Wagen (3 beladene und 5 leere Güter- sowie 1 Gepäckwagen) mit allen Achsen.

diese durch Betätigung der Lösevorrichtung entlüftet, jedoch nicht vorschriftsmäßig gesichert. Schließlich wurden 3 Wagen aus der Anschlußbahn ausgezogen und diese in Richtung der am Streckengleis stehenden Wagen abgestoßen.

Ein Schaffner hielt die 3 Wagen mittels Hemmschuhes an und ließ sie anschließend an die stehende Wagengruppe — 12 Wagen — anlau-



Die entrollten Fahrzeuge befuhren 7 unabgeschrankte EK, jedoch trat glücklicherweise keine Gefährdung von Straßenbenützern ein, da das Tzf des Bedienungszuges den entrollten Fahrzeugen sofort nachgefahren war und zur Warnung von Straßenbenützern ständig Achtungssignale abgegeben hatte.

Vom Bedienungszug (durchgehend druckluftgebremst) sollten aus der Anschlußbahn der Fa. A. 13 Wagen abgeholt und 7 Wagen beigestellt werden. Der Verschubleiter ließ vor Beginn der Verschubbewegung die letzten beiden Wagen des Zuges, die mittels durchgehender Bremse eingebremst waren, am Streckengleis stehen, um sodann in die Anschlußbahn zu fahren. Anschließend wurden mehrere Wagen an die 2 abgestellten Fahrzeuge gestellt; da es sich dabei wegen Platzmangels als notwendig erwies, die zuerst stehengelassenen Wagen weiter zurückzuschieben, wurden

fen, deren Sicherung er unterlassen hatte. Als letztere zu entrollen begann, war es dem Schaffner nicht mehr möglich, Anhaltemaßnahmen zu treffen.

DV V 3, Punkt 98 h): „Auf der Strecke, auf Anschlußbahngleisen und auf den von der Strecke abzweigenden Ladegleisen ist Abstoßen und Abrollen verboten.“

DV V 3, Punkt 115: „... Besondere Vorsicht erfordert . . . jeder Verschub in Verkehrsstellen, die in einem Gefälle von mehr als 2,5 ‰ liegen oder an die ein solches anschließt . . .; das gilt auch bei Verschubbewegungen auf der Strecke, wenn diese in einem Gefälle von mehr als 2,5 ‰ liegt . . .“

Im übrigen lagen noch Verstöße gegen die Punkte 57, 62 und 67 der DV V 3 sowie der Punkte 156, 164, 202 und 223 der DV M 26 vor.

### b) Zum Rufsignal „Grenzfrei“

Am 8. Oktober um 0.13 Uhr kam es im Bf O. zum Zusammenstoß eines aus Gleis 3 ausfahrenden Lz mit dem bei Weiche 52 auf Gleis 1 nicht grenzfrei stehenden letzten Wagen eines um 0.11 Uhr eingefahrenen Bezirksgüterzuges (64 Achsen, Zub 1 : 3). Der Schlußwagen des Bezirksgüterzuges entgleiste mit einer Achse und wurde ebenso wie das ausfahrende Tzf leicht beschädigt.

Während der Einfahrt des erwähnten Bezirksgüterzuges war dessen Zugbegleitmannschaft in Höhe der Fahrdienstleitung abgesprungen. Dabei befand sich auch der Schlußschaffner, der sich wegen Fehlens einer geschlossenen Bremserhütte beim Zug im Gepäckwagen aufgehalten hatte. Da der Fdl sofort nach Stillstand des Bezirksgüterzuges mit dem Lz aus Gleis 3 ausfahren wollte, urgierte er



die laut Tafel B 11 des Besonderen Anhanges im Bf O. vorgeschriebene Meldung über die grenzfreie Einfahrt des Zuges. Der Zugführer erstattete ihm diese, wiewohl er nur von einem der Schaffner folgende Äußerung gehört hatte: „ . . . Wir müssen eigentlich eine Grenze haben.“

Der 1. Schaffner gab in seiner Einvernahme an: „Ich sagte, als wir zur Fahrdienstleitung gingen und ich von dort aus zum Zugschluß zurückblickte, daß wir eigentlich grenzfrei stehen mußten . . .“

Der Schlußschaffner: „ . . . Da der Zugführer und ein Schaffner die Grenzfreimeldung besorgten, habe ich mich nicht darum gekümmert . . .“

Der Zugführer verließ sich auf die Worte des ersten Schaffners; er gab überdies hiezu selbst an: „ . . . Meine Annahme, daß der Zug grenzfrei stehe,

stützte sich nur auf den Augenschein von der Fahrdienstleitung aus . . .“. Den gleichen Fehler beging der 1. Schaffner, der den Zugführer durch seine Äußerung zu einer unrichtigen Meldung an den Fdl verleitet hatte.

Der Fdl wußte bei Erstattung der Grenzfreimeldung, daß sich niemand am Zugschluß befunden hatte. Es konnte somit die grenzfreie Einfahrt des Zuges auch nicht eindeutig festgestellt worden sein.

Der Fall zeigt klar, wie wichtig die Einhaltung sowohl der Bestimmungen des Punktes 282 der DV V 3 als auch des Punktes 109 der DV V 2 ist, wonach in den in Tafel B 11 bezeichneten Bf das Signal 60 „Grenzfrei“ dann zu geben ist, sobald das letzte Fahrzeug mit Zugschlußsignal grenzfrei (große Grenzmarke) steht.

### c) Starkstromunfall eines Firmenarbeiters

Am 9. Oktober um 12.25 Uhr traf im Bf St. ein Bezirksgüterzug auf Gleis 2 ein. Da ein Wagen auf das Gleis 4 — Ladegleis — abgestellt werden sollte, schaltete der Fdl als Schaltbefugter den Ladegleisschalter (zirka 100 m von der Fahrdienstleitung entfernt) ein und stimmte dem Verschubbeginn zu. Nachdem der mit Heizöl beladene Kesselwagen auf Gleis 4 beigestellt worden war, verständigte der Fdl um 13.00 Uhr die Empfängerfirma von der Ankunft des Wagens.

Um 13.12 Uhr fuhr der Bezirksgüterzug vom Bf St. ab. Der Fdl war anschließend mit kommerziellen Arbeiten beschäftigt und unterließ deshalb die sofortige Abschaltung des Ladegleises.

Um zirka 13.40 Uhr traf ein Tankwagen der Empfängerfirma am Bf ein, um das Heizöl zu entladen. Ein Firmenarbeiter bestieg zwecks Öffnens der Lucke den Kesselwagen, ohne vorher den Fdl von seiner Ankunft zu verständigen; er achtete

weder auf den Schaltzeiger des Ladegleisschalters noch auf den beim Aufstieg des Kesselwagens angebrachten Blitzpfeil. Als der Arbeiter den Luckendeckel öffnete, kam er der Fahrleitung zu nahe, wodurch ein Überschlag erfolgte. Dabei geriet seine Kleidung in Brand, er selbst stürzte vom Kesselwagen und wurde mit Verbrennungen aller 3 Grade in ein Krankenhaus eingeliefert.

Wenn auch der Arbeiter seinen Unfall in erster Linie selbst verschuldete, lag dennoch ein Verstoß des Fdl gegen die Bestimmungen des Punktes 133 c) der DV V 3 sowie des Punktes 88 der DV EI 52 vor: „ . . . Wegen eines Verschlusses eingeschaltete Fahrleitungen müssen nach Beendigung sofort abgeschaltet werden.“

„Ladegleisschalter dürfen nur auf die Dauer des Befahrens der zugehörigen Gleise mit elektrischen Tfz eingeschaltet werden . . .“

### d) Tod eines Weichenreinigers

Am 15. Oktober um 11.17 Uhr wurde im Bf S. auf Gleis 21 bei Weiche 64 ein Weichenreiniger von einem aus Tfz und 2 geschobenen Wagen bestehender Verschubteil niedergestoßen und so schwer verletzt, daß er nach Einlieferung in ein Krankenhaus verstarb. Der Unfall war lediglich von einem Stellwerk aus beobachtet und der Verschubteil daraufhin angehalten worden.

Außer Selbstverschulden des Verunglückten lag hier eindeutig Mitverschulden des Verschubleiters und des „Spitzenverschiebers“ vor; wir haben deshalb den Unfall an dieser Stelle und nicht unter „Unfallverhütung“ geschildert.

Zur Verschuldensfrage äußerten sich Verschubleiter und Spitzenverschieber wie folgt: „ . . . Vor Beginn der schiebenden Verschubfahrt habe ich den Verschieber . . . beauftragt, als Spitzenverschieber am vordersten geschobenen Fahrzeug vorne mitzufahren. Ich begab mich mit den anderen Verschiebern auf das Tfz . . . Ich habe mich nicht davon

überzeugt, ob der Spitzenverschieber tatsächlich meinen Auftrag ausgeführt und sich am 1. geschobenen Fahrzeug vorne aufgehalten hat. Ich habe keine Wahrnehmungen bis zum Stellwerk 2 gemacht . . . Ich gebe zu, daß ich den Unfall verhindern hätte können, wenn ich mich überzeugt hätte, daß der Spitzenverschieber laut meinem Auftrag sich tatsächlich am 1. geschobenen Fahrzeug vorne aufgehalten hat. Ich kann nicht angeben, wo er sich aufgehalten hat und ob er den Verschubweg beobachten konnte . . .“.

Und der Verschieber: „ . . . Verschubleiter hat mich beauftragt, am 1. geschobenen Wagen als Spitzenverschieber mitzufahren . . . Ich habe den Auftrag des Verschubleiters nicht befolgt und stieg auf das vordere Trittbrett des 2. Wagens. Ich muß zugeben, daß sich am 1. Wagen vorne ein Verschiebertrittbrett in gutem Zustand befand und ich von dort den Verschubweg einwandfrei beobachten hätte können . . .“.



Obwohl eigentlich ein Kommentar hiezu überflüssig wäre, müssen wir doch daran erinnern, daß wir das Thema „Spitzenverschieber“ im Verkehrs-Unterrichtsblatt wiederholt behandelt und auf die Wichtigkeit der Bestimmungen der Punkte 64 und 71 der DV V 3 hingewiesen haben. Aufgabe der Bf-Vorstände und Überwachungsorgane ist es, stets auf Einhaltung dieser Bestimmungen zu dringen und bei Nichtbeachtung strenge vorzugehen. Es geht nicht an, daß trotz Vorhandenseins eines in gutem Zustand befindlichen Verschiebertrittbrettes am vordersten Fahrzeug der

Verschieber willkürlich einen anderen Wagen besteigt, wodurch er seiner eigentlichen Aufgabe als Spitzenverschieber nicht mehr gerecht werden kann.

Wir möchten darauf hinweisen, daß sich im gleichen Bf, und zwar am 4. 6. 1970, ein ähnlicher Unfall ereignet hatte, wobei ein Firmenarbeiter von einem einfahrenden, geschobenen Personewagenleerzug zur Seite geschleudert und verletzt worden war. Auch hier hatte die Zugbegleitmannschaft den Unfall nicht bemerkt!

#### e) Verbotener Verschub mit Traktor

Am 20. Oktober um 14.40 Uhr stieß im Bf D. ein Traktor beim Verschub mit einer aus 6 leeren Güterwagen bestehenden Wagengruppe gegen den Mast des zwischen den Gleisen 4 und 6 stehenden Ausfahrsignals, wobei dieses umgerissen und das Straßenfahrzeug erheblich beschädigt wurde. Der Traktorlenker wurde nach Gleis 4 geschleudert und verletzt.

Die sechs auf Gleis 6 stehenden leeren Güterwagen sollten zwecks Verladung von Zuckerrüben mit einem Traktor nach Gleis 8 überstellt werden. Der Traktorlenker holte für diesen Verschub vom Fdl die Zustimmung ein. Es war beabsichtigt, die Fahrzeuggruppe unter Leitung eines Verschubaufsehers mit dem zwischen den Gleisen 4 und 6 fahrenden Traktor vorzuziehen, danach das 4 m lange Drahtseil auszuklinken, den Verschubteil mittels Handbremse nach der Weiche 58 anzuhalten und schließlich mit dem Traktor nach Gleis 8 zurückzuziehen.

Während der Verschubleiter nach Erprobung der Handbremse auf dem 3. Wagen von vorne die Handbremse bediente und den Verschubweg auf der rechten Seite beobachtete, sollte ein Bahnfremder das im Zughaken des linken Langträgers eingehängte Drahtseil lösen. Da ihm dies vermut-

lich infolge Spannung mißlang, wurde der Traktor um die eigene Achse gedreht, umgeworfen und mitgeschleift; er prallte nach zirka 100 m gegen den Mast des Ausfahrsignals. Als der Verschubleiter endlich die drohende Gefahr bemerkte, konnte er den Unfall trotz sofortiger Bedienung der Handbremse nicht mehr verhindern.

„Jeder Verschub bedarf einer Aufsicht.“ Diese hatte im Bf D. der Fdl. Er hätte deshalb auf Einhaltung der Bestimmungen des Punktes 106 der DV V 3 dringen müssen, der u. a. besagt, daß Kraftfahrzeuge nur zum Verschub auf Ladegleisen verwendet werden dürfen.

Auch darf nur ein Wagen mit Schrittgeschwindigkeit unter Leitung eines Verschubleiters bewegt werden. Zum Bewegen der Wagen ist ein mindestens 5 m langes Seil oder eine mindestens 3,5 m lange Druck- oder Schleppstange zu verwenden. Alle diese Vorschriften ließ der Fdl, aber auch der Verschubleiter außer acht, der hiedurch auch einen Verstoß gegen die Bestimmungen des Punktes 62 der DV V 3 beging.

Der Unfall beweist, daß auch beim Verschub mit Kraftfahrzeugen die Einhaltung der Vorschrift unbedingt erforderlich ist.

#### 58. Maßnahmen zur Verspätungsbekämpfung

Auf Grund der von den Bf über die Zl an die ZVÜ ergehenden Meldungen über den Lauf der Schnell- und Eilzüge sowie wichtiger Güterzüge werden bei der ZVÜ gemäß DV V 23 Zuglaufblätter erstellt. Diese sind in Verbindung mit den Auszügen aus dem Fahrtbericht eine wichtige Grundlage u. a. für die Fahrplanerstellung und die Zugbildung. Täglich werden im Ausgangs-, Grenzübergangs- oder Endbf alle über 15 Minuten verspäteten Züge gesondert erfaßt und ihre Anzahl getrennt nach Verspätungsursachen ermittelt.

Dabei zeigte sich besonders in den letzten Monaten — Juni bis Oktober — ein starkes Absinken des Pünktlichkeitsgrades. Diese Tatsache ist

in nachstehender Gegenüberstellung der Vergleichszahlen der gleichen Monate des Vorjahres deutlich erkennbar.

Mit den Buchstaben A—F sind folgende Gründe für die Verspätungen bezeichnet:

- A = durch Nachbarbahnen verursachte Verspätungen
- B = durch technische Ursachen
- C = durch betriebliche Ursachen
- D = durch Drittverschulden
- E = durch Witterungsumstände
- F = durch Zusammenwirken mehrerer der vorgenannten Ursachen



		A	B	C	D	E	F	Summe	Vermehrung in %
Juni	1969	418	95	86	26	0	107	732	+ 73,6
	1970	835	132	185	14	4	101	1271	
Juli	1969	826	117	177	22	50	186	1378	+ 32,8
	1970	1083	168	322	23	12	222	1830	
August	1969	852	100	197	48	6	193	1396	+ 41,2
	1970	1114	170	377	32	46	232	1971	
September	1969	640	94	76	28	2	117	957	+ 63,3
	1970	708	340	241	19	0	255	1563	
Oktober	1969	434	89	57	18	0	63	661	+ 73,2
	1970	501	242	201	23	5	173	1145	

Aus der Übersicht ist u. a. das starke Ansteigen der durch die Nachbarverwaltungen (vornehmlich durch die JZ, aber auch durch die DB) verspätet übergebenen Züge zu ersehen. Es ist daher erfreulich, daß ab Juni 1970 bestimmte Reisezüge in einer internationalen Zuglaufüberwachung erfaßt werden, um dann auf gemeinsamer Basis wirksam eingreifen zu können. An dem Überwachungsverfahren sind die Österreichischen Bundesbahnen und folgende ausländische Verwaltungen beteiligt: CFL, DB, DSB, FS, NS, SNCB, SNCF und SBB. Die Koordinierung der von den nationalen Verwaltungen vorgelegten Daten erfolgt bei der Oberbetriebsleitung Süd der DB in Stuttgart. Von den die Österreichischen Bundesbahnen berührenden Zügen sind gegenwärtig 16 Zugpaare in die zentrale Überwachung des Laufes internationaler Reisezüge einbezogen.

Dem Abbau der Verspätungen, die auf unpünktliche Übergabe der Züge durch die Nachbarbahnen zurückgehen, wird durch Einflußnahme auf die Fahrplangestaltung bei internationalen Fahrplankonferenzen besonderes Augenmerk zuzuwenden sein.

Besonders wichtig ist es, bei Ergreifen von Maßnahmen zur Verspätungsbekämpfung über den Lauf der Züge (Laufüberwachung) und ihren Pünktlichkeitsgrad informiert zu sein. Es werden daher ähnlich wie bei anderen europäischen Bahnverwaltungen auch bei den Österreichischen Bundesbahnen Sondererhebungen mittels eigens aufgelegter Laufzettel durchgeführt.

Seit nunmehr 19 Jahren werden solche Laufüberwachungen — dzt. für 6 repräsentative Tage des Jahres — durchgeführt, und zwar an 3 bestimmten Feiertagen sowie an 3 Werktagen. Die Eintragungen in den Laufzetteln — trotz wiederholter Beanstandungen noch immer mangelhaft — werden auf Lochkarten übertragen und ermöglichen so ihre rasche maschinelle Auswertung, die getrennt nach Zuggattungen erfolgt. Bei Vergleich zeitlich analoger Laufüberwachung verschiedener Jahre ergibt sich ein Überblick über die Entwicklung der Pünktlichkeit, allfällige Verschiebungen hauptsächlichlicher Verspätungsursachen, die Ausmaße der Verspätungen u. dgl. Dadurch können entsprechende Schlüsse gezogen und notwendige Maßnahmen getroffen werden.

Bei Vergleich der Auswertungsergebnisse der Laufüberwachung vom 15. August 1970 mit jenen des Jahres 1969 ist eine besonders augenfällige Verschlechterung der Pünktlichkeitsgrade bei nahezu allen Zuggattungen festzustellen. Dies betrifft nicht nur den Reiseverkehr — erhöhte sich doch die Zahl der mit mehr als 15 Minuten Verspätung ankommenden Züge um rund 120 % —, sondern auch den Güterverkehr, wo die durchschnittlichen Ankunftsverspätungen von 23,3 auf 41,8 Minuten anstiegen.

Aus dieser kurzen, bei weitem nicht erschöpfenden Darstellung geht hervor, daß aus den Laufüberwachungen vor allem betriebs- und fahrplantechnische Folgerungen gezogen werden müssen. Daneben dienen die Angaben in den Laufzetteln auch statistischen Zwecken. Eine brauchbare Auswertung der Laufüberwachungen ist jedoch nur dann gewährleistet, wenn die Ausfertigung der Laufzettel ordnungsgemäß und gewissenhaft durch die damit befaßten Bediensteten erfolgt.

Ein Großteil der Verspätungsursachen liegt im Einflußbereich des Betriebsdienstes. Durch entsprechende Einflußnahme ist zu trachten, gerade in diesem Bereich eine wesentliche Besserung des Pünktlichkeitsgrades zu erreichen. Die am häufigsten festgestellten Verspätungsursachen, wie Nichtbeachtung der Rangordnung der Züge, verspätete Verschiebeinstellung, unterlassene Befehlsbeigabe, säumige Ladetätigkeit und schleppende Abgabe des Signals 54 durch die Zugbegleitmannschaften, um nur die wichtigsten anzuführen, lassen erkennen, daß es sich überwiegend um Verspätungen, die durch nachlässige Dienstleistung verursacht werden, handelt.

Es muß Aufgabe aller am Betrieb beteiligten Bediensteten sein, entsprechend an der Beseitigung der vermeidbaren Verspätungen mitzuarbeiten, um wieder einen zufriedenstellenden Pünktlichkeitsgrad zu errichten.

#### KAMPF DER VERSPÄTUNG!

Es ist daher zu trachten, daß durch die Bemühungen aller beteiligten Bediensteten die Verspätungen wieder auf ein erträgliches Ausmaß zurückgeführt werden.



## 59. Etwas für jeden

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 9. Stk. aus 1970 haben wir über das nächst dem Bf Amstetten in Erprobung befindliche Gerät zur Anzeige von heißgelaufenen Achslagern berichtet und dabei erwähnt, daß durch dieses Gerät bis 1. August 1970 bereits 6 Heißläufer und 3 verbremste Wagen angezeigt wurden. Nunmehr liegen weitere Ergebnisse vor:

8. September 1970	1.45 Uhr	Zug G 22
1 Heißläufer abgestellt		
12. September 1970	10.00 "	" G 892
1 Heißläufer abgestellt		
21. September 1970	5.32 "	" 2002
1 Heißläufer abgestellt		
8. Oktober 1970	16.10 "	" 1674
1 Heißläufer abgestellt		
19. Oktober 1970	19.00 "	" 2044
1 Heißläufer abgestellt		
22. Oktober 1970	1.15 "	" 2070
1 Wg stark verbremst; Bremse ausgeschaltet		

Dabei ist wohl eindeutig bewiesen, wie wertvoll dieses Gerät für die Österreichischen Bundesbahnen ist!

## Zur Information

Im Bereich des Landesfeuerwehrkommandos Tirol befindet sich die Ausstattung der örtlichen Feuerwehren mit Öl-Alarmfahrzeugen, Öl-Abfüllpumpen und sonstigen Öl-Unfallbekämpfungseinrichtungen erst im Planungsstadium; Vorarlberg hat diese Standorte nun bekanntgegeben.

## Vorarlberg:

## Standorte der Öl-Alarmfahrzeuge:

FF Bregenz-Vorkloster  
FF Hard  
FF Feldkirch Stadt

## FF mit Öl-Bindemittel (Ekoperl 33):

FF Bregenz-Vorkloster	FF Klösterle
FF Dornbirn	FF Schruns
FF Egg	FF Lustenau
FF Hittisau	FF Hohenems
FF Bludenz	FF Feldkirch Stadt

## Neuerliche Beschwerde der PTV

„In letzter Zeit haben die Verschubunfälle von Bahnpostwagen einen außergewöhnlich großen Umfang angenommen. So wurden uns in den letzten Wochen allein nicht weniger als sieben Beschädigungen von Bahnpostwagen durch Bahnverschulden gemeldet. Hierbei wurden auch drei Postbedienstete verletzt.

Alle vorgenannten Schäden entstanden innerhalb eines Monats. Da diese Häufung von Unfällen nicht nur die Sicherheit unseres fahrenden

Personals schwer gefährdet, sondern auch betrieblich erhebliche Schwierigkeiten verursacht, ersuchen wir alles zu unternehmen, damit solche Vorkommnisse in Zukunft nach Tunlichkeit vermieden werden.“

Diese neuerliche Beschwerde der PTV zwingt dazu, alle Beteiligten daran zu erinnern, daß wir bereits in den Verkehrs-Unterrichtsblättern 5/1969, 9/1969, 11/1969, 2/1970 und 11/1970 Einschaltungen über Postwagenbeschädigungen bzw. Behandlung von Bahnpostwagen beim Verschub veröffentlicht haben. Darin wurde u. a. darauf verwiesen, daß hinkünftig die Verletzung von Postbediensteten sowie die Beschädigung von Bahnpostwagen strenge geahndet und auch als grobfahrlässige Handlung gewertet wird und der schuldtragende Bedienstete gemäß DO § 33 zum teilweisen Schadenersatz herangezogen werden soll.

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst werden daher aufgefordert, im Dienstunterricht nochmals das Thema „Bahnpostwagen“ eingehend zu behandeln.

## Fernschreiben; schriftl. Ersatzmeldung

Am 4. November ging bei SDW folgendes Fernschreiben ein:

„An die Zl Wien, BK . . ., Bf S.

Mittwoch, 4. November um 18.30 Uhr kam Zug . . . bei Ausfahrt aus Gleis 1 infolge vorzeitigen Zurückstellen des Ausfahrtsignals R 1—5 zum Stehen. Weiterfahrt nach Rücksprache mit dem Fdl. Bf S.: i. A. . .“

Die Erhebungen ergaben, daß der Zug das vorzeitig auf „Halt“ zurückgestellte Ausfahrtsignal überfahren hatte. Im Fernschreiben hätte dies natürlich zum Ausdruck gebracht werden müssen. Überdies war die Anschrift im Kopf des Fernschreibens falsch. Da es sich um ein Ereignis gemäß Punkt 8 a) der „Richtlinien“ gehandelt hatte, wären GD und Dion und die beteiligten Stellen anzuführen gewesen.

Das Fernschreiben hätte daher richtig lauten müssen:

„Genbandion Wien, BBD Wien,  
Bf Praterstern, ZgfLtg . . .“

Mittwoch, 4. November 1970, 18.30 Uhr, haltzeitiges Ausfahrtsignal R 1—5 durch Z 2221 mit ganzem Zug überfahren. Ursache: Vorzeitiges Zurückstellen des Signals durch den Fdl. Z 2221 4 Min. mehr verspätet.

Bf S.: i. A. . .“

Am 24. Oktober um 16.40 Uhr wurde im Bf G. ein Bediensteter bei Arbeiten an einem Lichtmast von der Verschubreserve gestreift und abgeschleudert. Der Bf hatte das Ereignis nicht fernschriftlich gemeldet und war deshalb aufgefordert worden, darüber eine schriftliche Ersatzmeldung abzugeben. Er tat dies aber in der Form, daß er am 27. Oktober ein Fernschreiben an die GD und Dion richtete.



Wir weisen deshalb darauf hin, daß in jenen Fällen, in denen die vorgeschriebene Abgabe der fernschriftlichen Meldung unterlassen worden ist, unverzüglich eine schriftliche Ersatzmeldung zu erstatten ist.

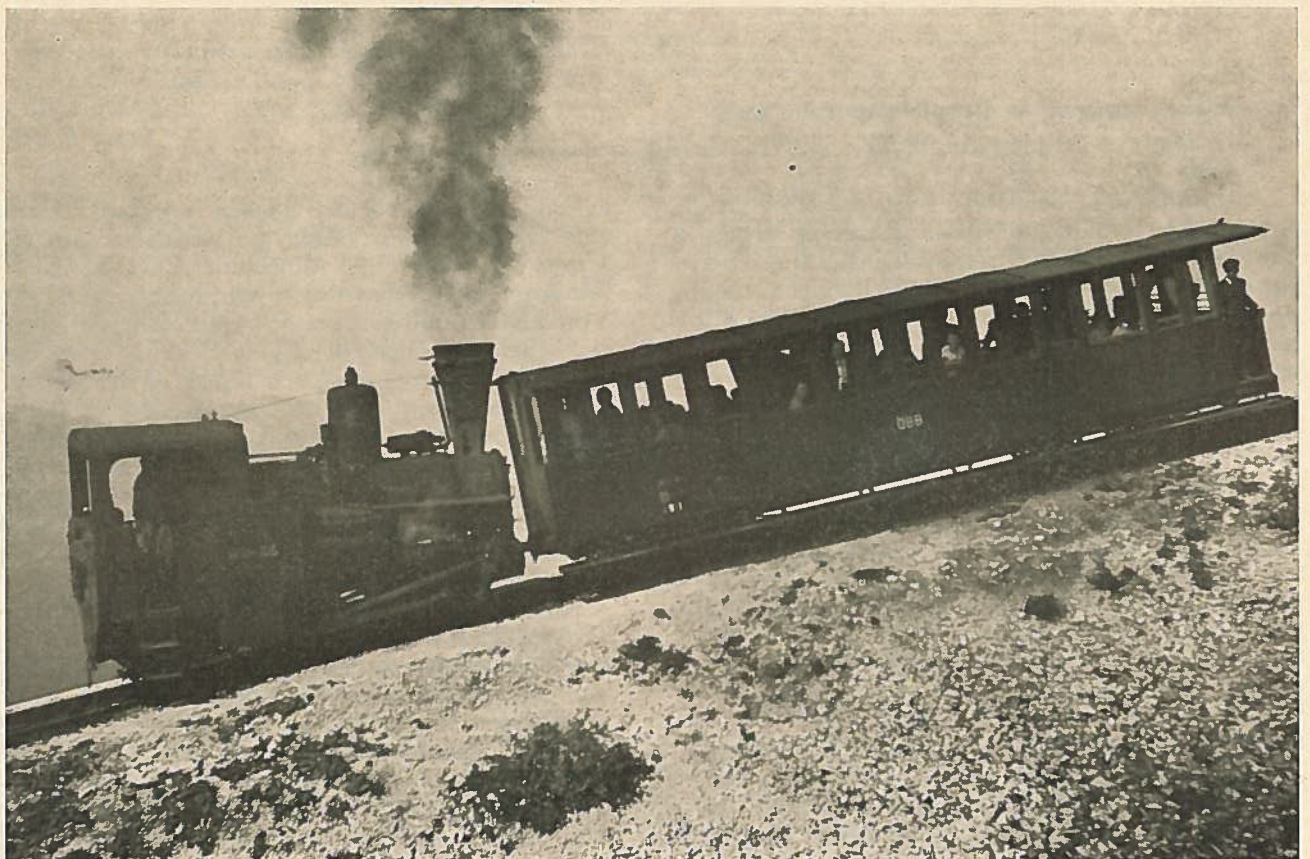
Diese Regelung wird auch in den „Richtlinien“ der Neuauflage der DV V 26 Berücksichtigung finden.

### Ein Lob der Schafbergbahn

(Aus der „Salzkammergut-Zeitung“)

„ . . . Die gute alte Schafbergbahn gehört immer noch mit zu den beliebtesten Ausflugszielen in unseren Regionen, wie nachstehende Rekordziffern eindrucksvoll beweisen:

In der heurigen Saison wurden 190.619 Personen befördert, um 32.351 mehr als im Vorjahr,





was einen absoluten Rekord im fast 80jährigen Bestehen dieser Anlage bedeutet. Die dazugehörige Wolfgangsee-Schiffahrt der Österreichischen Bundesbahnen beförderte im gleichen Zeitraum, d. h. vom 7. Mai bis 11. Oktober, 386.126 Personen, um 51.637 mehr als 1969. Damit wurde für den Gesamtbetrieb eine Steigerung von 83.988 Fahrgästen erzielt. Es wurden daher heuer 576.745 Touristen durch die Umsichtigkeit des Personals und der technischen Betriebssicherheit unfallfrei auf den österreichischen Rigi befördert. Vorstand Josef Schobersberger, der seit 5 Jahren vorbildlich und verantwortungsbewußt den Betrieb leitet, kann mit diesem stolzen Ergebnis zufrieden sein. Außerdem verzeichnete man heuer über eine Million Schilling Mehreinnahmen gegenüber 1969.

Aus dieser Bilanz geht außerdem hervor, daß die Schafbergbahn nicht nur eine Fremdenverkehrs-Attraktion ersten Ranges für das gesamte Salzkammergut bedeutet, sondern deren Kapazität auch einer entsprechenden Erweiterung bedarf.

Die Einstellung eines weiteren Linienschiffes in der Größenordnung für 250 Passagiere soll bereits 1972 erfolgen. Auf Grund der ständig steigenden Frequenzen erscheint auch die Anschaffung weiterer Dieseltriebwagen zu den bisher bestehenden 4 Dampfloks und 2 Dieseltriebwagen unbedingt erforderlich.

Auch im Winter ruht hier die Arbeit keineswegs. Immer noch rollen Materialzüge und in der großen Werkshalle werden die Maschinen wieder auf Hochglanz gebracht, um in bestem Zustand in den nächsten Sommer starten zu können.

Ein Lob jedenfalls der fleißigen und treuen Belegschaft, die in Stoßzeiten oftmals mehr als ihre reguläre Pflicht erfüllt und damit ihre enge Verbundenheit mit der historischen Schafbergbahn in bester Weise dokumentiert.

#### Aus einem Beschwerdebrief

„ . . . Nun pflegt der Bedienstete die dem Eisenbahngesetz (unerlaubtes Überschreiten der Gleise) zuwiderhandelnden Personen nicht höflich, wenn auch bestimmt, auf die Unrichtigkeit ihrer Handlungsweise hinzuweisen, sondern spricht das Verbot etwa in dieser Form aus: ‚Hatschn’s nicht da drüber‘ oder ‚Was kräuln’s denn da auf de Gleis’ umanand“.

Als am 29. Oktober um 6.55 Uhr ein Fahrgast den gleichen Bediensteten zum Öffnen des Fußgängerschrankens höflich aufforderte, reagierte dieser zuerst gar nicht und wies ihn mit den Worten: „Lassen’s mich in Ruah“ zurecht. Dazu äußerte er noch: „Sie hab’n mir überhaupt nix zum sagen, Se Kasperl. I drah den Schranken auf, wann i wü.“

Sicherlich ist es richtig, daß der Bedienstete auf Einhaltung des Eisenbahngesetzes dringt und sich auch bezüglich Öffnens des Schrankens keine Vorschriften machen lassen kann. Er kann aber seine Antworten, wenn auch bestimmt, so doch höflich geben; er vermeidet damit eine Verärgerung unserer Kunden!

#### 60. Worte bewegen — Beispiele spornen an

(Beitrag des Schulungsbeamten f. d. Verkehrsdienst des Bf Leoben Hbf)

Der Punkt 68 der DV V 3 sagt: „Verschubaufsicht und Vershubleiter haben darauf zu dringen, daß die Vershubbediensteten die Bestimmungen für den Vershubdienst und die Unfallverhütungsvorschrift beachten.“ Vershubmeister, Vershubleiter und Zugführer, Ihr seid die Ausbilder unseres Nachwuchses! Was nützt es, wenn der Schulungsbeamte bei der theoretischen Ausbildung noch so genau die Vorschriften vorträgt und auf deren Wichtigkeit in puncto Sicherheit für Menschen und Güter hinweist, wenn Ihr, die praktischen Ausbilder, Nachlässigkeiten von Anfang an duldet! Wo bleibt z. B. bei vielen Verschiebern die Signalfahne, wo bleiben die in der UVV verlangten, hohen festen Schuhe, wie sieht das so gefährliche Kuppeln aus, wie steht es mit der Wiederholung der mündlich oder fernmündlich gegebenen Vershubaufträge, ganz zu schweigen von der unsachgemäßen Behandlung von Hemmschuhen und wie sträflich wird oft die Sicherung stillstehender Fahrzeuge vernachlässigt! Wo befindet sich in vielen Fällen der Vershubleiter überhaupt? Leitet nicht oftmals unberechtigt ein nicht

befugter Verschieber den ganzen Vershub? Hand aufs Herz, wer te Kollegen, gibt es nicht auch auf Eurem Bahnhof solche Mißstände? Eines ist natürlich klar: Ihr müßt selbst in der Beherrschung der Vorschriften und in Eurem persönlichen Verhalten ein lebendiges Beispiel abgeben! Nicht der, der überall zuschaut, ohne zu ermahnen, ist der „Klasse-Bursch“, sondern der, der trotz Strenge in Bezug auf die Einhaltung der Vorschriften, ein Mensch, ein Arbeitskamerad bleibt. Erfreulicherweise gibt es deren viele! Aber was nützt es, einem jungen Verschieber die Wichtigkeit von hohen, festen Schuhen zu erklären, wenn sein Vershubleiter mit Sandalen Dienst versieht!

Die letzten Unfälle haben sowohl den Unfallverhütungsdienst der Personalvertretung als auch die Verwaltung dazu veranlaßt, die Ausbildung von Verschiebern und Güterzugschaffnern neu zu gestalten. Es wurden keine Kosten gescheut, es wird aber wieder ein Schlag ins Wasser werden, wenn der örtlich Aufsichtführende sich seiner Verantwortung als Ausbilder nicht bewußt ist. Darum ein nochmaliger Appel an Euch Vershubmeister,



Verschubleiter und Zugführer: Ihr seid neben den Schulungsbeamten und Kontrollorganen für die richtige Ausbildung unserer Nachwuchskräfte verantwortlich! Seid hart zu Euch selbst und zu Euren Untergebenen, aber bleibt menschlich, dann werdet Ihr zweierlei sein: Vorgesetzte und Arbeitskameraden!

Es wird sich nicht nur günstig in Eurer Verschubmannschaft auswirken, sondern davon auch das uns alle am Herzen liegende Unternehmen ÖBB profitieren!

Vergeßt also nicht: Worte bewegen, Beispiele spornen an!

## 61. Kundendienst

### Man schrieb uns:

„Sie haben auf dem Hauptbahnhof Villach einen Gepäckmeister namens Viktor Burgstaller, dessen Dienstauffassung einmalig und vorbildlich ist. Davon konnte ich mich überzeugen, als ich am 13. Juni morgens nach Caorle (Udine) fuhr. In Villach Hbf mußte ich den Spätnachmittagszug nach Udine abwarten. Herr Burgstaller kam selbst auf den Bahnsteig, um mein Gepäck in Empfang zu nehmen und mich samt demselben in einem Abteil des gleichen Zuges unterzubringen. Herr Burgstaller, dem ich für seine Hilfe nach Rückkehr vom Urlaub mit einer kleinen Geldsendung danken wollte, schickte diese zurück, weil er meint, daß ich sie selber brauchen kann' und weil er ‚glücklich ist, wenn er für seine (wie die Kollegen sagen oft und gern gewährte) Hilfe zufriedene Gesichter sieht‘. Diese bescheidene, selbstverständliche Hilfsbereitschaft ist heutzutage so selten, daß man sie als Wunder empfindet, von dem ich Ihnen erzähle, damit sich die Bundesbahn mit mir darüber freut.

F. K., Wien“



Es handelt sich um Magazinsmeister Ass. Viktor Burgstaller des Bf Villach Hbf.

„Ein Danke den freundlichen Beamten

Es ist bereits einige Wochen her, seit ich mit meiner Freundin sehr urlaubswillig in Ihrer Stadt per Eisenbahn eintraf. Unser Reiseziel sollte ein kleines Dorf in der weiteren Umgebung von Wels sein. Unser Gastwirt hatte versprochen, uns mit seinem Pkw vom Bahnhof Wels abzuholen, doch als wir an jenem heißen Samstagmittag, mit schwe-

ren Koffern beladen, aus dem überfüllten Zug stiegen, warteten wir vergeblich.

Der Fahrdienstleiter rief den gesuchten Gastwirt mehrere Male aus, doch der erschien nicht. Die Bahnbeamten empfahlen uns deshalb einen Personenzug nach Eferding, das unserem Ziel nicht mehr allzu fern war. Die Sache hatte nur einen Haken: Der Zug sollte eben in diesem Augenblick abfahren, während wir mit allem Gepäck und ohne Fahrkarten auf einem falschen Bahnsteig standen. Aber für die freundlichen und hilfsbereiten Bahnbeamten war auch das kein Problem. Der Zugführer wurde benachrichtigt, unsere Koffer zum Abteil gebracht, wir beide mit Fahrkarten versorgt und schließlich, begleitet von guten Wünschen, in den wartenden Zug gesetzt.

Als ob dieses außerordentliche Maß an Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit nicht schon genug Dienst am Kunden gewesen wäre, sollten wir das Welser Bahn-Service noch genauer kennenlernen. Um mit unserer Pension zu telefonieren, wandten wir uns nämlich in Eferding neuerlich an die Bahnbeamten. Dort wurde uns sofort erzählt, das ‚die Welser‘ ohnehin schon unser Eintreffen telefonisch angekündigt hätten und man deshalb den Wirt, der von einer Verkehrsstockung aufgehalten worden war, umgehend verständigt habe. Dieser würde uns dann auch sofort abholen. Und so war es auch.

So begann unser wirklich schöner Urlaub in Oberösterreich mit Hilfe dieser netten Bahnbeamten. Sie tragen durch ihre freundliche Hilfsbereitschaft und ihr vorbildliches Verhalten zweifellos ganz wesentlich dazu bei, daß Reisende schon auf den Bahnhöfen einen sehr angenehmen Eindruck von ihrem Land gewinnen.

G. B., Regensburg“

„Muß Ihnen mitteilen, daß ich sehr viel mit der Bahn fahre (Loosdorf—Wien), aber so ein Fahrdienstleiter, wie Herr Reiter, war noch nie in Loosdorf und wird auch nie mehr kommen. Herr Reiter ruft jede Verspätung aus, er hilft den Fahrgästen beim Ein- und Aussteigen, jedenfalls er legt zu jeder Tageszeit so ein freundliches und höfliches Benehmen an den Tag, daß einem das Reisen wirklich Freude macht.

Wenn die ÖBB lauter solche Beamte hätte, wäre das Zufahren direkt ein Genuß.

G. M., Loosdorf“



Es handelte sich um Fdl Rev. Rudolf Reither des Bf Loosdorf, der vorzüglichen Kundendienst leistet.

„Am 24. September 1970 erreichten wir mit Mühe nachmittags den Zug nach Villach, der um 16.56 Uhr Velden passiert. Die diensthabenden Beamten sowohl des Bahnhofes als auch das Zugpersonal haben uns in überaus entgegenkommender Weise noch das Einsteigen ermöglicht. Wir bitten, diesem Personal nochmals unseren besonderen Dank und eine belobende Anerkennung auszusprechen.“

H. K., Wien“

„Aus besonderem Anlaß möchte ich Ihnen sowie dem Herrn Beamten, welcher am 1. August zwischen 19.00 Uhr und 21.00 Uhr in Leoben Dienst hatte, besonders danken.“

Seit 9 Jahren fahre ich alljährlich in die Steiermark auf Urlaub. Diesmal benützte ich den Zug ab Lindau 7.00 Uhr mit Anschluß in Leoben nach Neumarkt. Leider gab es bei dem Andrang Verspätung. In Leoben war mein Zug weg; da gab es nun diesen herrlichen Beamten, welcher es ermöglichte, daß der ‚Romulus‘, TS 191, für mich in Neumarkt hielt. Soviel Entgegenkommen möchte ich daher nochmals dankend erwähnen.

Ich wäre Ihnen sehr verbunden, wenn Sie mir den Namen dieses Herrn mitteilen könnten, damit ich mich bei ihm auch schriftlich bedanken könnte.

K. E., Mühlen“

Es handelte sich um Fdl Rev. Karl Rottenmanner, Bf Leoben Hbf, der mit Zustimmung der Zugleitung das außerplanmäßige Anhalten des Zuges TS 191 (nicht des ‚Romulus‘) im Bf Neumarkt i. Steiermark veranlaßt hatte.

„Unglaublich — aber wahr!“

Als die Hitzespitze vergangenen Donnerstag die elektr. Fahrleitungen lahmlegte und deswegen arge Verspätungen entstanden, ereignete sich auf dem Linzer Hauptbahnhof etwas, was man heutzutage als eine Art Wunder bezeichnen muß. Es widerfuhr einem Linzer Fahrgast, dem durch langes Warten zwischen Linz und Wien sämtliche Anschlüsse davongefahren waren, der aber dringend nach Hinterstoder mußte. Begreiflicherweise

verärgert, verhandelte er mit dem Fdl über eine Fahrgelegenheit. Dieser reichte ihn an Vorstand-Stellvertreter BB-Insp. Sommer weiter, der — obwohl in keiner Weise dazu verpflichtet — plötzlich spontan erklärte: ‚Mein Dienst ist in einer halben Stunde aus, ich fahre Sie mit dem Auto hin.‘ Gesagt, getan. Diese völlig privat geleistete Gefälligkeit eines Bahnbeamten gegenüber einem ihm völlig Unbekannten, wiegt viel Ärger auf. Auch den, den viele Reisende verspürt hatten, als ihnen während der Donnerstag-Wartezeiten trotz vielmahliger Fragen deren Ursache nicht bekanntgegeben wurde.

P. St., Hinterstoder“

„Gestern kam ich nachmittags mit dem Eilzug aus Richtung Innsbruck in Schwarzach mit Verspätung an. Der Zug Richtung Mallnitz wartete darauf. Ich war im letzten Wagen und mußte mit 2 schweren Koffern zum Mallnitzer Zug. Da ich gehbehindert bin, ging das Eilen schwer. Der diensthabende Fdl kam mir liebenswürdig entgegen, trug einen Koffer zum Zug und half mir beim Einsteigen. Leider kenne ich seinen Namen nicht. Bitte sagen Sie ihm nochmals meinen herzlichsten Dank für seine Umsicht und Hilfsbereitschaft, die mich sehr freute. Sie, Herr Vorstand, möchte ich beglückwünschen, zu so vorbildlichem Fahrdienstleiter.“

Hochachtungsvoll  
H. S., Hopfgarten“

Hier war es Fdl Ob. Rev. Gerhard Happ, der dem Fahrgast einen guten Dienst erwies.

„Weil es mir nicht gelingt, telefonisch zu Ihnen durchzudringen, möchte ich mich auf diesem Wege sehr herzlich für Ihre Mühe bedanken, die Sie mit der Nachsendung meines Reisegepäckes gehabt haben. Es war ein merkwürdiges Gefühl, nur mit der Handtasche in den ‚Blauen Enzian‘ zu steigen, aber dank Ihrer freundlichen Hilfsbereitschaft hat alles aufs beste geklappt und ich bin wieder im Besitz meiner beiden Koffer und der Reisetasche. Nochmals herzlichen Dank.“

R. A., Hannover“

Fdl Adjunkt Herbert Karlbauer des Bf Gumern hat dazu beigetragen, das Image der Österreichischen Bundesbahnen im Ausland zu heben.

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

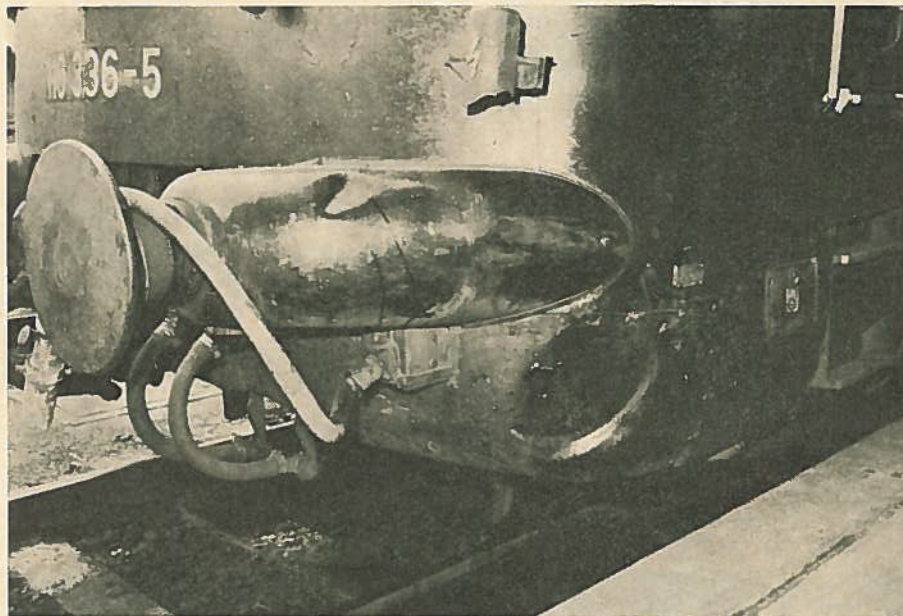


## 62. Persönliche Unfälle der letzten Zeit

Am 9. September um 6.42 Uhr wurden zwischen den Bf Matrei und Patsch im km 86,0 des Mühlalbertunnels der Gleisfahrbauer H. J. und dessen Ziehtochter vom Zug D 70 „Italicus“ zur Seite gegen die Tunnelwand geschleudert und auf der Stelle getötet.

J. hatte auf dem Weg vom Wohnort zur Arbeits-

stelle gemeinsam mit seiner Ziehtochter unerlaubt den Tunnel durchqueren wollen. Der Tzf-Führer konnte die beiden Personen erst auf kürzester Entfernung wahrnehmen und somit den Unfall nicht mehr verhindern. Wieso J. und seine Ziehtochter den entgegenkommenden Zug nicht bemerkt hatten, bleibt für immer ungeklärt.



(Anprallstellen der beiden Körper am Tzf)

Am 24. September um 19.50 Uhr wurde beim Verschub im Bf St. Pölten Alpenbf der Verschubaufseher K. Sch. zwischen einem langsam rollenden Wagen und der Magazinsrampe eingeklemmt. Er erlitt einen Beckenbruch sowie einen Bruch des rechten Oberschenkels und wurde mit der Rettung in das KH St. Pölten eingeliefert.

Während des Verschubes wurden 2 Wagen nach dem Rampengleis abgestoßen und von Sch. mittels Hemmschuhes angehalten. Da die Wagen zu früh zum Stillstand kamen — es war beabsichtigt, sie an die Rampe zu stellen — bewegte sie Sch. mittels Beissers weiter. Als die Wagen im anschließenden Gefälle von selbst weiterrollten, eilte der Bedienstete vor und kuppelte sie an einen knapp vor der Rampe stehenden Wagen. Als er aus dem Gleis treten wollte, befanden sich die 2 Wagen bereits unmittelbar an der Rampe. Sch. versuchte noch, sich an der Bordwand des Wagens

hochzuziehen, wurde aber unterdessen eingeklemmt.

Am 15. Oktober um 18.30 Uhr erschien im Bf Salzburg Hbf der Verschieber R. O. in der Unterkunft und bat die anwesenden Kollegen um Verständigung der Rettung; dann brach er bewusstlos zusammen. Er hatte Rippenbrüche, einen Bruch des linken Schulterblattes und eine Lungenverletzung erlitten und verstarb 3 Tage nach dem Unfall.

O. war als Hemmschuhleger bzw. Kuppler eingeteilt und hatte die von der 6. Reserve abgestoßenen Wagen aufzufangen bzw. zu kuppeln. Da der Unfall keine Zeugen hatte, muß angenommen werden, daß er beim Auffangen von Wagen den Hemmschuh zu nahe der stehenden Wagengruppe aufgelegt hatte, beim anschließenden Kuppeln aufrecht ins Gleis getreten und dabei zwischen die Puffer geraten war.

---

*Rechtzeitige Bremsbedienung verhinderte schon viel Unheil! Sei darauf bedacht!*

---





Am 24. Oktober um 22.00 Uhr wurde im Bf Heiligenstadt dem Verschieber F. K. auf Gleis 10 von einem Vershubteil der rechte Oberschenkel und der linke Unterschenkel abgetrennt. Der Bedienstete verstarb noch an der Unfallstelle.

K. dürfte beim Aufspringen auf einen Wagen keinen richtigen Halt gefunden haben und ins Gleis gestürzt sein.

## Schwerpunktprogramm Oktober—Dezember 1970

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