



Verkehrs-Unterrichtsblatt

8. Stück

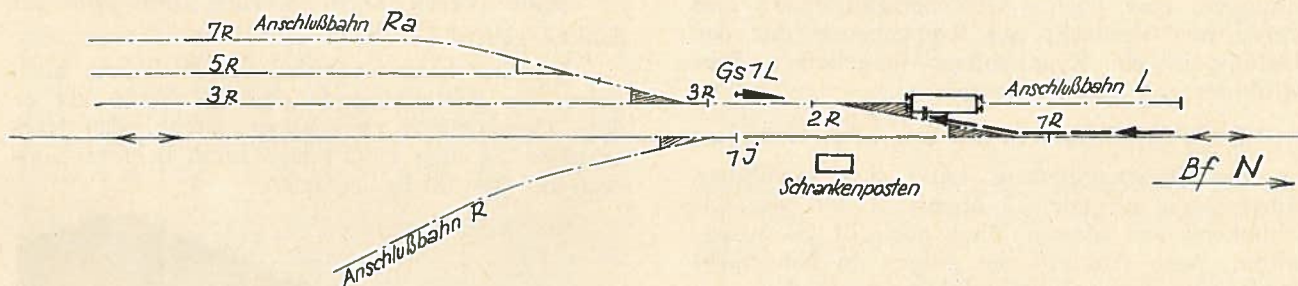
Wien, am 1. August 1969

Jahrgang 1969

Inhalt: 42. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 43. Etwas für jeden
 44. TEEM-Züge (Trans-Europ-Express-Güterzüge)
 45. Unfallverhütung

42. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Verschubzusammenstoß in einer Anschlußbahn



Dem Anschlußbahnunternehmer der Anschlußbahn L. ist es gestattet, die Wagen außerhalb der planmäßigen Bedienungszeiten auch über die Grenzmarke der Weiche 2 R bis zum Gleissperrschuh GS 1 L aufzustellen. Der Zugführer des Bedienungszuges ist verpflichtet, dem AB-Unternehmer eine vorzeitige Bedienung der AB anzukündigen.

Am Ereignistag wurde vom Bf N. die Bedienungsfahrt als Lz mit 70 Min. Vorsprung abgefertigt. Das Tzf war außer mit dem Tzf-Führer nur mit dem Zugführer und einem Schaffner besetzt. Nach Stillstand der Sperrfahrt beim Schrankenposten sperrte der Zugführer das elektrische Festlegeschloß auf und entnahm dem Zentralschloß die Schlüssel für die Weichen 1 J und 2 R.

Nachdem von der AB R 5 Wagen abgeholt worden waren, gab der Zugführer dem Schaffner den Auftrag, mit den 5 Wagen geschoben nach Gleis 3 R zu fahren und überreichte ihm dabei die Schlüssel für die Weiche 2 R sowie den GS 1 L. Während der Schaffner mit dem Verschubteil über die Weiche 1 R vorzog, besprach der Zugführer mit dem örtlichen Magazinsmeister die weiteren Verschubarbeiten. Der Schaffner sperrte unterdessen den GS 1 L sowie die Weichen 2 R und 1 R auf und brachte sie in die erforderliche Stellung.

Wiewohl der Schaffner bei dieser Tätigkeit zweimal an dem an der Rampe der Anschlußbahn L und weit über die Grenzmarke der Weiche 2 R stehenden Wagen vorbeigehen mußte, achtete er nicht auf das Besetztsein des beabsichtigten Verschubweges; überdies erkundigte er sich nicht, ob die Bediensteten des AB-Unternehmers von der vorzeitigen Bedienung der AB verständigt worden waren.

Beim Schieben des Verschubteiles in die AB kam es zum unvermeidlichen Zusammenstoß, wobei der nicht grenzfrei stehende Wagen gegen die Rampe gedrückt wurde, der vorderste Wagen des Verschubteiles umstürzte und der nachfolgende Wagen mit einer Achse entgleiste. Der Zugführer war zum Zeitpunkt des Ereignisses noch im Gespräch mit dem Magazinsmeister!

Den Unfall verschuldeten Schaffner und Zugführer des Bedienungszuges.

Der Schaffner, dessen Fehlhandlungen wohl nicht näher besprochen werden müssen, handelte grobfahrlässig! Er verstieß nicht nur gegen die Bestimmungen der Punkte 57, 62, 63 a), 64, 71 und 82 der DV V 3, sondern auch gegen das Schwerpunktprogramm April—Juni.

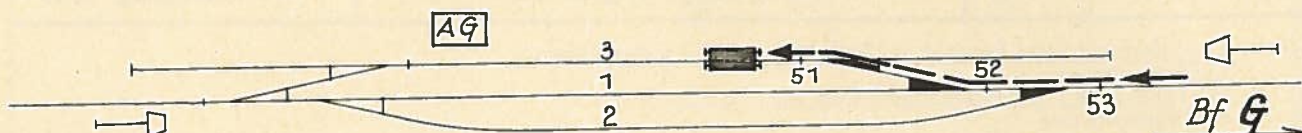
Auch scheinen die wiederholten Hinweise und eindringlichen Ermahnungen im VUB bezüglich

der Bedeutung der Beobachtung des Verschubweges bei diesem Bediensteten fruchtlos geblieben zu sein. Es ist nur zu hoffen, daß die über ihn verhängte hohe Ordnungsstrafe und die beantragte Heranziehung zum teilweisen Schadenersatz ihre Wirkung nicht verfehlen werden!

Der Zugführer hatte die Leitung des Verschubes in der Anschlußbahn dem Schaffner übertragen und außerdem die Bediensteten des AB-

Unternehmers von der vorzeitigen Bedienung nicht verständigt. Erst im VUB 1/1969 haben wir an Hand der Schilderung eines folgenschweren Unfalles auf die Bestimmungen des Punktes 60 der DV V 3 verwiesen. Wir wiederholen, daß die Verschubleitung nur in Bf, nicht aber auf der Strecke, z. B. beim Verschub in einer AB einem Schaffner übertragen werden darf!

b) Anfahren eines Kl an Güterwagen



Im dargestellten Bf stieß ein vom Bf G. kommender und auf Gleis 3 einfahrender Kl so heftig an einen dort abgestellten Güterwagen, daß der Kl beschädigt wurde. Der Kl-Führer erlitt Quetschungen, eine leichte Gehirnerschütterung und wurde mit Verdacht auf Rippenbruch mit der Rettung in ein Krankenhaus eingeliefert. Sein Mitfahrer zog sich Prellungen zu.

Zum Unfall kam es aus folgenden Gründen:

Ein Bezirksgüterzug hatte den erwähnten Güterwagen auf Gleis 3 abgestellt und war anschließend von diesem Gleis nach Bf G. ausgefahren; nach Ankunft des Zuges im Nachbarbf vereinbarte dessen FdL die Kl-Fahrt.

Da es der FdL im skizzierten Bf unterlassen hatte, die Weichen 51 und 52 nach Ausfahrt des Bezirksgüterzuges in die Grundstellung zu bringen, stand der Fahrweg für die Kl-Fahrt nach dem besetzten Gleis 3. Der Kl-Führer hielt weder bei der Trapeztafel noch bei der Einfahrweiche an, sondern fuhr — überdies mit erhöhter Geschwindigkeit — in den Bf ein. Als er die Gefahr erkannte, war es auch zum Abspringen bereits zu spät!

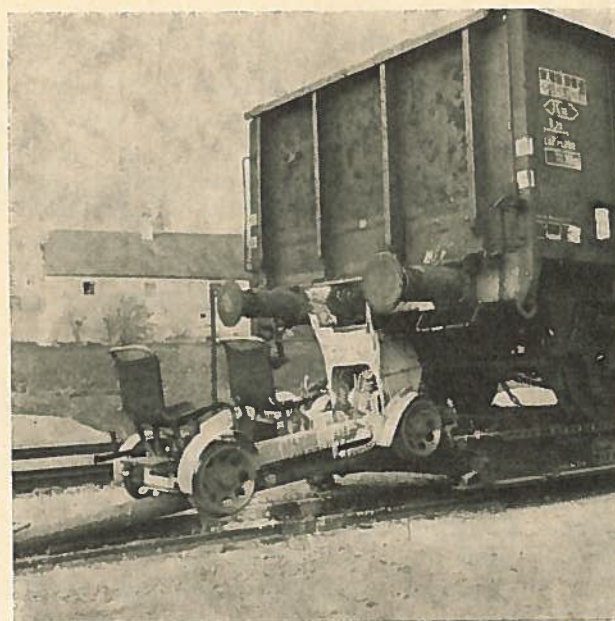
Was bewog der Kl-Führer dazu, sich über die Bestimmungen der Punkte 532, 546 und 547 der DV V 3 sowie des Punktes 6.2.1.1 der DV A 40, Heft 6, hinwegzusetzen?

Die Angaben des Bediensteten bei seiner Einvernahme geben hierüber eindeutigen Aufschluß: „... Ich nahm an, daß die Weichen in meinem

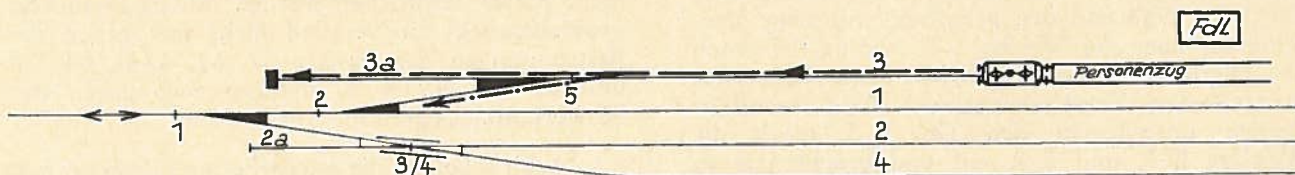
Fahrweg in der Grundstellung wären ... Mir war bekannt, daß sich im Bf kein Zug, Tfz oder Kl befand und dadurch kein Hindernis für die Einfahrt des Kl bestand ...“.

Seine Verletzungen werden ihn wohl zu denken geben!

Darüber hinaus verstieß der Kl-Führer auch gegen die Bestimmungen der DV V 26, da er der Gendarmerie gegenüber angab, das Verschulden an dem Unfall läge nicht bei ihm sondern bei den Bf-Bediensteten.



c) Entgleisung eines Tfz beim Verschub



Am 1. Juni um 5.15 Uhr entgleiste im Bf B. einer eingleisigen Hauptbahn das Tfz 1110.24 nach Anfahren an den Stumpfgleisabschluß des Gleises 3 a mit dem vorderen Drehgestell, schob den eisernen Prellbock einige Meter vor und beschädigte die Stützmauer einer Straßenunterführung. Verletzt wurde niemand.



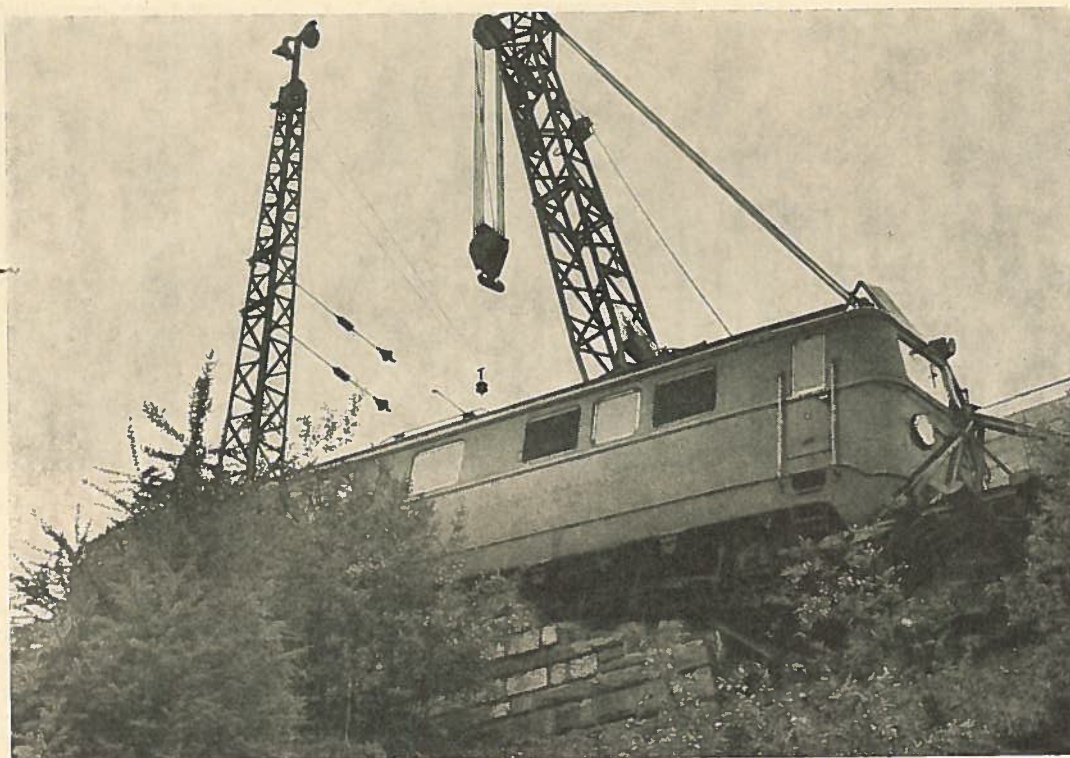
Das Tfz war um 5.10 Uhr als Vorspann-Tfz mit einem Personenzug auf Gleis 3 angekommen.

Anschließend verständigte der Fdl (Mittelstellwerk) den Tfz-Führer, den angekommenen Zug über Gleis 1 zu umfahren und auf Gleis 3 einen neuerlichen Vorspann-Dienst abzuwarten. Unmittelbar darauf gab der Fdl trotz der eben gegebenen Anordnung die Einfahrt für einen Lz am DrS-Stellwerk nach Gleis 1 frei. Hiedurch stellte sich die Weiche 5, die für die geplante Verschiebung von Gleis 3 nach Gleis 1 stand, in die Gerade nach dem nur zirka 30 m langen Stumpfgleis 3 a um. Der Tfz-Führer des bereits fahrenden Vorspann-Tfz bemerkte knapp vor der Weiche 5 deren Umstellung und leitete Schnellbremsung ein. Hierauf sprang er ab, da er sah, daß ein Überfahren des Stumpfgleisabschlusses nicht zu vermeiden und ein Abstürzen des Tfz auf die Straßenunterführung nicht auszuschließen war.

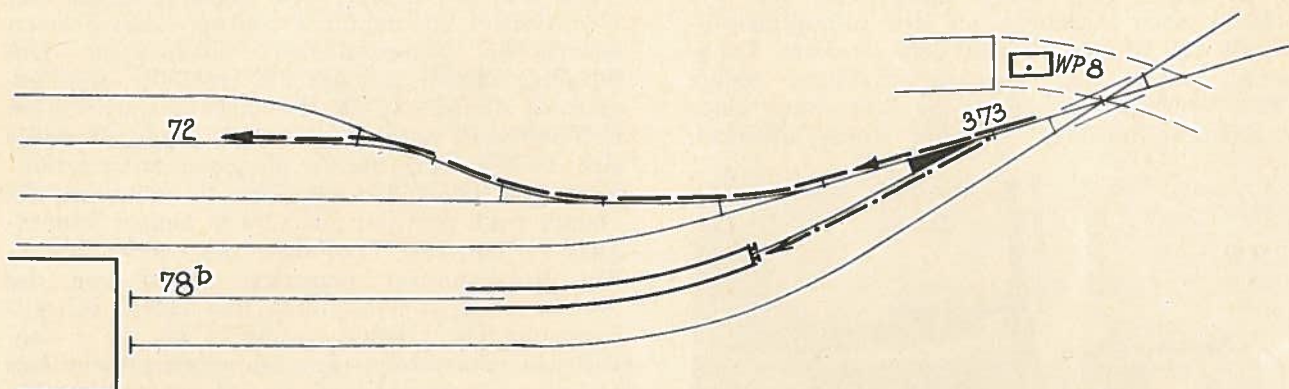
Welche Folgen der Fehler des Fdl und die damit verbundene Entgleisung des Tfz nach sich zog, möge aus Nachstehendem entnommen werden:

Da die Aufgleisung mit einem 45-t Kran ohne weitere Beschädigung der Stützmauer nicht möglich war, mußte von einer 400 km entfernt liegenden Einsatzstelle ein 80-t Kran zugeführt werden.

Die Aufgleisung selbst erfolgte 2 Tage nach dem Unfall, wobei 4 Teilsperren auf dem Einfahrgleis 1 und damit Unterbrechung des durchgehenden Verkehrs notwendig waren. Während der Sperrzeiten bestand Schienenersatzverkehr. 13 Güterzüge wurden bis zu 9 Stunden verspätet, 2 Güterzüge mußten umgeleitet werden!



d) Zusammenstoß eines einfahrenden Güterzuges mit Wagengruppe



Am 4. Juni um 4.15 Uhr stieß im dargestellten Bf ein irrig nach Gleis 78 b einfahrender Bezirksgüterzug mit einer in diesem Gleis stehenden Gruppe von 6 Güterwagen zusammen. Dabei entgleisten das Zug-Tfz sowie 2 mit Koks beladene Wagen der abgestellten Wagengruppe mit allen Achsen; letztere stürzten um, einer davon wurde zertrümmert. Zwei am Nachbargleis stehende Wagen wurden aus dem Gleis gedrückt. Sachschaden: zirka S 300.000!

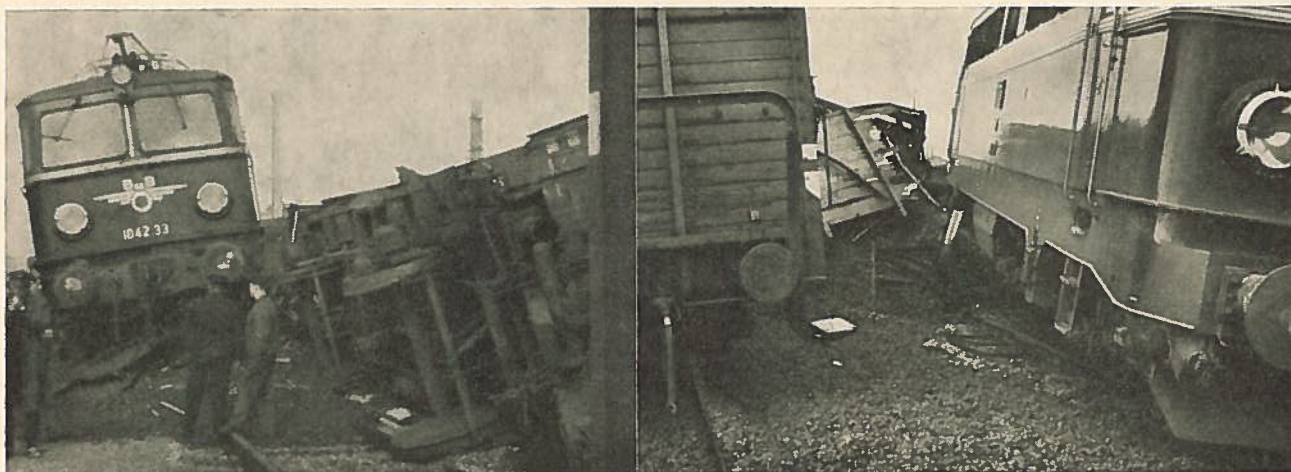
Der Bezirksgüterzug sollte laut Zugverzeichnis auf das freie Gleis 72 einfahren. Der Weichenwärter des Weichenpostens 8 hatte einige Zeit vorher einer Verschiebung nach Gleis 78 b zugestimmt, wonach die schloßgesperrte Weiche 373 in der Stellung nach diesem Gleis verblieb.

Nachdem der Weichenwärter um 4.08 Uhr vom Fdl fernmündlich zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Einfahrt des Bezirksgüter-

zuges nach Gleis 72 aufgefordert worden war, begab er sich auf den Platz. Dort prüfte er zwar die Stellung der für die Zugfahrt erforderlichen übrigen Weichen, achtete aber nicht auf jene der Weiche 373, neben der er stand. Ohne die Weichenschlüssel am Schlüsselbrett zu verwahren, meldete er dem Fdl den Vollzug.

Daß hier wieder grobfahrlässiges Handeln vorlag, braucht nicht betont zu werden. Auch lag ein schwerer Verstoß gegen das bestehende Schwerpunktprogramm vor, das für Fdl, Weichenwärter und Gleisfreimelder „Fahrstraßenprüfung und -sicherung“ zum Inhalt hatte.

Der Bedienstete wurde sofort vom Dienst abgezogen. Wegen seiner vielen Vorstrafen verschiedener Art erfolgte die Überstellung zu einem anderen Dienstzweig und hat der Bedienstete bei einem neuerlichen Anstand die Ausscheidung zu gewärtigen!



e) Vorzeitige Abfertigung eines Personenzuges

Am 24. Juni um 8.02 Uhr kamen in der Hst E. 3 Schülerinnen beim Aussteigen vom letzten Wagen eines eben anfahren Personenzuges (Zub 1 : 2, ein zweiachsiger und sechs vierachsige Personenwagen, 450 Reisende) zum Sturz und erlitten leichte Verletzungen. Sie wurden nach

Erster Hilfeleistung in häusliche Pflege entlassen. Die Mädchen waren Angehörige einer Hauptschule und hatten sich auf einem Schulausflug befunden. Die insgesamt 40 Ausflugsteilnehmer waren alle im letzten Wagen des Personenzuges untergebracht.

Zum Unfall kam es, weil der Zugführer den in einem Gleisbogen stehenden Zug auf Grund des vom 1. Schaffner gegebenen Signals 54 „Abfahrtsbereit“, der vom 2. Schaffner (Schlußschaffner) dieses Signal noch nicht erhalten hatte, abfertigte. Beim Anfahren des Zuges waren erst etwa die Hälfte der Schülerinnen ausgestiegen. Die noch im Zug verbliebenen Mädchen mußten bis zum benachbarten Bf weiterfahren. Der in der Hst zurückgebliebene Schlußschaffner, dessen Haltsignale nicht aufgenommen worden waren, wurde mit einem privaten Pkw dem Zug nachgeführt.

Der schuldtragende 1. Schaffner gab bei der Einvernahme zu seiner Rechtfertigung an, daß sich zum Zeitpunkt des Ereignisses sehr viele

Leute am Bahnsteig befunden hätten. Er schloß jedoch nicht aus, daß nicht der Schlußschaffner sondern ein davor oder dahinter stehender Reisender die Hand gehoben und er dies als Signal 54 des Schlußschaffners angesehen hatte.

Wieder ein Beweis mehr dafür, wie wichtig die Bestimmungen des Punktes 10 der DV V 2 sind, die u. a. besagen: „... Wird ein Signal nicht eindeutig wahrgenommen, ist die Bedeutung eines vollständig oder teilweise erloschenen Signals nicht zweifelsfrei erkennbar oder ergeben sich bei Wahrnehmung eines Signals sonstige Zweifel, so ist ein solches Signal stets im bedenklichen Sinne aufzufassen und daher vorsichtig vorzugehen.“

43. Etwas für jeden

Änderungen von Lagerdrucksorten

Lagerdrucksorte V 3-07 „V-Befehl“

In der seit Herausgabe der DV V 3 mehrmals abgeänderten Lagerdrucksorte V 3-07 „V-Befehl“ wurde der Vordruck für das Anhalten vor EK mit gestörter Sicherungsanlage derart erweitert, daß aus der Vorschreibung ersehen werden kann, zwischen welchen Verkehrsstellen bzw. in welcher Verkehrsstelle die betreffende EK liegt.

Weiters wurde durch entsprechenden Vordruck der Möglichkeit zur Vorschreibung des Fahrens mit besonderer Vorsicht ohne gleichzeitige Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf ein bestimmtes Ausmaß Rechnung getragen.

Nebenstehend ein Abdruck der letzten Auflage (1968) des V-Befehles.

Osterrösterreichische Bundesbahnen

Verkehrsstelle

V-Befehl

für Zug-Sperrfahrt *) am _____ 19 _____

a) zwischen _____ in _____ (Verkehrsstelle) und _____ (Verkehrsstelle) anhalten vor EK in km _____	Weiterfahrt nach Abgabe des Achtungssignals.
b) fährt im Bf _____	
fährt zwischen _____ (Verkehrsstelle) und _____ (Verkehrsstelle)	
von _____ km _____ in _____ bis km _____	
vorsichtig — vorsichtig mit Höchstgeschwindigkeit *) _____ km/h	
Grund Nr. _____	

- 1) Fahrthindernis zu gewärtigen
- 2) Gestörte Schrankenanlage — Blinklichtanlage *) Ab km _____ Achtungssignale wiederholt geben!
- 3) Schrankenwärter, Bewacher von Eisenbahnkreuzungen, Führer von Gleiswechselgeräten oder Arbeiterrollen vom Verkehr des Zuges — vom Fahren auf dem falschen Gleis *) nicht verständigt
- 4) Gleis durch Kleinwagen besetzt
- 5) Völlig gestörte Verständigung
- 6) Andere Sperrfahrten im Gleis
- 7) _____

Benützung des Empfängers: _____ Aussteller: _____

(Unterschrift) (Unterschrift)

*) Näheres im Anhang zu sehen!

V 3-07 V-Befehl - A 5 h - Bk/100 - G 50 - II/68 - 3000 - HD Wien 3382

Indusi-Auswertung

Am 9. April 1969 wurde Zug 1584 drei Minuten beim haltzeigenden ES des Bf Tullnerbach-Preßbaum verhalten. Der Zugführer unterließ die Eintragung im Fahrtbericht.

Am 11. April wurde Zug G 21 im Bf Prinzerdorf angehalten. Der Zugführer unterließ ebenfalls die Eintragung im Fahrtbericht.

Am 8. Mai wurde Zug E 735 eine Minute beim haltzeigenden Blocksignal des Bf Unter Purkersdorf 1 verhalten. Der Zugführer unterließ gleichfalls die Eintragung im Fahrtbericht.

Anhalten von Zügen auf Steilstrecken

Nachdem in den ersten Monaten des Jahres 1969 nur ein Fall einer Zugverhaltung auf Steilstrecken zu verzeichnen war, trat in der 2. Maihälfte eine Häufung solcher Fälle auf:

Am 16. Mai 1969 Zug G 29 beim ES des Bf St. Anton am Arlberg,

am 24. Mai 1969 Nz D 67 beim BS des Bl Patsch 1,

am 28. Mai 1969 Zug 2673 beim ES des Bf Patsch.

Im 2. und 3. Fall mußte zum Ermöglichen des Anfahrens in günstigere Streckenabschnitte zurückgeschoben werden.

Wie wirken sich solche Fehldispositionen auf E-Tfz aus?

Die Belastung wird nach dem Reibungsgewicht und der Leistungsfähigkeit der Triebfahrzeuge festgesetzt. Während der Fahrt hat die Zugkraft des Tfz den normalen Laufwiderstand einschließlich jenen der Steigungen und Krümmungen zu überwinden. Wird jedoch ein Zug angehalten, so ist noch zusätzliche Kraft zur Überwindung des sogenannten Losbrechwiderstandes und des Beschleunigungswiderstandes notwendig, um den Zug vom Stillstand auf die erforderliche Geschwindigkeit zu bringen.

In großen Steigungen und bei ungünstigen Verhältnissen können sich beim Anfahren große Schwierigkeiten ergeben und mehrmalige Anfahrversuche notwendig werden. Bei ausgelasteten Zügen mit Nachschiebe-Tfz, namentlich auf unübersichtlichen Strecken, die eine Zusammenarbeit zwischen Zug- und Nachschiebe-Tfz erschwert, kann es zu Zugtrennungen kommen.

Das Anfahren schwerer Züge auf großen Steigungen wirkt sich auf die Motoren des Tfz überaus ungünstig aus, übermäßige Erwärmungen und Anfahrbrandstellen an den Kollektoren sind oft die Folge. Zwecks Instandsetzung fallen die Triebfahrzeuge oft auf viele Tage aus und bei Bewältigung des Verkehrs entstehen größte Schwierigkeiten. Hiezu kommen noch erhebliche Instandsetzungskosten. Auch bei starken Geschwindigkeitsverminderungen ist es oft schwierig, dem Zug wieder rasch seine fahrplanmäßige Geschwindigkeit zu geben, so daß auch dabei erhöhter Verschleiß der Triebfahrzeuge auftritt. Je schneller der Zug bergwärts fährt, desto kürzer ist die Belastungsdauer der Triebmotoren durch den hohen Fahrstrom.

V-Bedienstete !

Achtet darauf, daß die Züge in Steigungen nicht unnötig angehalten oder in ihrem Lauf beeinträchtigt werden. In Zweifelsfällen ist es besser, einen schweren Zug in einem rückliegenden Bf warten zu lassen, als sein Anhalten auf der Bergstrecke zu riskieren.

Disponiert überlegt und richtig! Ihr helft damit, die Betriebstauglichkeit unserer kostbaren

Tfz zu erhalten, sichert rechtzeitige Bespannung der Züge, ermöglicht rasche Abfuhr der Güter und — hilft, erhebliche Kosten sparen!

Verletzungen von Reisenden

Am 5. und 6. Juli 1969 sprangen in 4 Fällen Fahrgäste von ausfahrenden Personenzügen ab und zogen sich teils leichte, teils schwere Verletzungen zu: Am 5. Juli im Bf Obertraundachsteinhöhlen, am 6. Juli im Bf Goisern-Jodscheffelbad, Bf Frauenberg a. d. Enns und Bf St. Johann im Pongau. In 3 Fällen hatten die Fahrgäste ihren Zielbf übersehen. Im 4. Fall hatte der Fahrgast 2 große Koffer bei sich, konnte aber nur einen tragen und auf den Bahnsteig stellen; während er den 2. Koffer holte, fuhr der Zug an.

Ob die Schaffner hier wohl ihrer Verpflichtung gemäß Punkt 496 der DV K 1 nachgekommen sind und zeitgerecht den nächsten Anhaltebf bekanntgegeben haben, um den Fahrgästen die Möglichkeit zu geben, sich zum Aussteigen vorzubereiten? Haben sie auch nach Ankunft ihres Zuges gemäß Punkt 485 der DV V 3 in den Bf ihre Wagengruppe abgegangen und in Verkehrsstellen ohne Lautsprecher wiederholt den Namen der Verkehrsstelle ausgerufen?

Vermutlich nicht, denn sonst wären die Unfälle wohl kaum eingetreten! Hätte nicht im 4. Fall der Schaffner dem Fahrgast behilflich sein können?

Stellwerkswärter verschuldet Streckenunterbrechung

Am 5. Juli überfuhr ein Güterzug (ZUB 1:0, Zugführer am letzten Wagen) im Bf D. unerlaubt das haltzeigende Ausfahrtsignal mit Tfz und 7 Wagen und schnitt dabei eine verriegelte Weiche auf.

Der Wärter des Stellwerkes 2 hatte das Aufschneiden der Weiche sofort wahrgenommen; anstatt nun dem Fdl gemäß Punkt 43 der DV V 3 unverzüglich Meldung hierüber zu erstatten, wollte er vorerst die Weiche besichtigen. Unterdessen hatte jedoch der Fdl dem nach vorn kommenden Zugführer den Auftrag erteilt, den Zug zurückzuschieben, worauf der Zugführer die Verschiebung einleitete. Dabei kam es zur Entgleisung eines Wagens auf der aufgeschnittenen Weiche und damit zur Unterbrechung des durchgehenden Verkehrs auf der eingleisigen stark befahrenen Hauptbahn.

Abgesehen von der unterlassenen Meldung hätte der Unfall vermieden werden können, wenn der Stellwerkswärter die erwähnte Weiche nach Ankunft des aus der Gegenrichtung kurz vorher eingefahrenen Zuges sofort entriegelt und für den Güterzug in die vorgeschriebene Stellung gebracht hätte.

Wie lautete nun der Inhalt des Fernschreibens, das der Fdl des Bf D. abgab: „Samstag, 5. Juli um 13,12 Uhr im Bf D. 1 Wagen mit

1 Achse entgleist. Streckenunterbrechung bis 14.20 Uhr. Entgleister Wagen leicht beschädigt. Ergänzungsmeldung folgt.

Bf D. Unterschrift“

Es fehlte somit das Überfahren des haltzeigenden Ausfahrtsignals, die Zugnummer und die Ursache der Entgleisung. Überdies wurde das Fernschreiben erst um 19.30 Uhr abgegeben. Auf die im Fernschreiben angekündigte Ergänzungsmeldung warten GD und Dion noch heute!

So kann man Fernschreiben nicht abfassen! Noch dazu handelt es sich bei diesem Fdl nicht etwa um einen jungen unerfahrenen Bediensteten!

Man schrieb uns:

„... Ich fuhr am 24. Mai mit meiner 11-jährigen Tochter um 2.35 Uhr mit dem Zug D 259 von Linz nach Badgastein. Da es im Abteil ziemlich warm war, wurde meiner Tochter nach Salzburg übel. Der Schaffner, der in der Nähe war, nahm sich liebenswürdiger Weise unserer an und besorgte gleich Mineralwasser. Als ich dies bezahlen wollte, lehnte er höflich ab.

Ich fahre öfters mit der Bahn, aber dies war der freundlichste und hilfreichste Schaffner, der mir bis jetzt begegnet ist. Vielleicht können Sie diesen Schaffner ermitteln und ihm nochmals meinen Dank aussprechen...

O. Sch., Linz“

Es handelte sich um Oberschaffner Rudolf Weber des Bf Wien West.

„... Ich habe mit der 5. Klasse des Realgymnasiums Waidhofen a. d. Ybbs einen Schulausflug nach Lunz am See unternommen. Wir benutzten die Ybbstalbahn. Durch ein Mißverständnis wurden für alle Schülerinnen Fahrkarten für Personen über 15 Jahre beantragt und bezahlt. Kurz vor der Abfahrt stellte sich jedoch heraus, daß mehrere Schülerinnen das 15. Lebensjahr noch nicht überschritten hatten. Diesen Irrtum haben wir sofort dem diensthabenden Zugführer gemeldet. In vorbildlicher Weise nahm er sich der Sache an, so daß wir bereits vor Beginn der Rückfahrt im Besitz eines neuen Beförderungsscheines waren. Zu unserer Überraschung bekamen wir den Differenzbetrag im Bf Waidhofen a. d. Ybbs zurück. Auch dem Bf-Vorstand von Waidhofen a. d. Ybbs möchten wir für sein Entgegenkommen danken...

Unterschrift“

Diesfalls handelte es sich um Zugführer Ass. Anton Pölz des Bf Waidhofen a. d. Ybbs.

Vorbildliche Zugbeobachtung

Am 10. Mai um 0.44 Uhr wurde vom Fdl Ob.Rev. Franz Reiter des Bf Unzmarkt beim durchfahrenden Zug U 985 am 5. Wagen vom Zugschluß Rauchentwicklung an einer Achse

wahrgenommen. Da sich die Zugspitze dem Ausfahrtsignal bereits näherte, hätte ein Zurückstellen desselben keinen Erfolg versprochen. Reiter beauftragte daher den Wärter des Blockpostens Thalheim-Pöls 1 zum Anhalten des Zuges. Die Untersuchung des Wagens ergab, daß dieser wegen Heißlaufens nicht mehr lauffähig war. Der Wagen wurde mit den vier danach gereihten abgekuppelt und gesichert abgestellt. Der herbeigerufene Hilfszug schemelte die heißgelaufene Achse auf und brachte die 5 Wagen nach Bf Thalheim-Pöls.

Der Schadwagen war mit 20 t Benzin beladen und hätte nach Ansicht der technischen Organe Bf Thalheim-Pöls ohne Entgleisung nicht mehr erreicht.

Die Zugbeobachtung durch Fdl Reiter wurde sicherlich mit besonderer Aufmerksamkeit durchgeführt, wenn man bedenkt, daß die Sicht in den Nachtstunden und durch den bei Vorbeifahrt des Zuges aufgewirbelten Staub stark behindert war. Die Folgen einer Entgleisung eines mit Benzin beladenen Wagens kann wohl jedermann ermessen!

Fdl Reiter wurde deshalb vom Herrn Präsidenten der BBD Villach die belobende Anerkennung ausgesprochen und ihm eine geldliche Belohnung zuerkannt.

Wieder Ansteigen der Trunkenheitsanstände

Wir haben erst im VUB 7/1969 drei Trunkenheitsanstände von V-Bediensteten veröffentlicht. Seither waren 10 weitere Fälle zu verzeichnen! Da es zu weit führen würde, hier jeden einzelnen Fall zu schildern, begnügen wir uns mit der Angabe der Verkehrsstellen, in denen sich die Anstöße zutrugen:

7. Juni Unfallbereichsbf ~~Zentralfriedhof~~ ^{Simmering Abspangbf} (Schrankenwärter)
8. Juni Unfallbereichsbf Lend (Blockwärter)
13. Juni Unfallbereichsbf Salzburg Gnigl (Verschieber)
16. Juni Unfallbereichsbf Wien Süd (Oberschaffner)
17. Juni Unfallbereichsbf Böckstein (Fdl)
19. Juni Strecke Kienberg-Gaming—Waidhofen a. d. Ybbs (Tfz-Führer)
28. Juni Unfallbereichsbf Linz Vbf (Verschieber)
30. Juni Bf Jesenice (Transiteur)
3. Juli Unfallbereichsbf Wien Süd (Verschieber)
6. Juli Unfallbereichsbf Wien Süd (1 Zugführer, 1 Schaffner).

Der schwerste Fall war wohl der vom 6. Juli bei dem 2 stark alkoholisierte, im Dienst stehende Zugbegleiter einen Wagenmeister zu Boden schlugen und schwer verletzten. Der Vorfall trug sich angesichts zahlreicher Fahrgäste, die eben einen ankommenden D-Zug verließen, zu. So wird das Ansehen der ÖBB geschädigt!

44. TEEM-Züge (Trans-Europ-Expres-Güterzüge)

TEEM-Züge sind internationale Schnellgüterzüge, die wichtigste Produktion- und Verbrauchszentren Europas miteinander verbinden. Sie ermöglichen die schnellste durchgehende Beförderung der Güter ohne Einhebung eines besonderen Frachtzuschlages. Die TEEM-Züge dienen vornehmlich der Beförderung eilbedürftiger und leicht

verderblicher Güter. Massengut (Kohle, Schrott, Steine usw.) ist von der Beförderung mit solchen Zügen ausgeschlossen.

Zu der im VUB 5/1969 beigelegten bildlichen Darstellung der TEEM-Verbindungen bringen wir nun eine Zusammenstellung der auf ÖBB-Strecken verkehrenden TEEM-Züge.

Zusammenstellung

Relations-Nr.	Ausgangsbf	Zielbf	als Zug-Nr.	befahrene ÖBB-Strecke	Verkehrstage
338	Stockholm	Salzburg Hbf	5594	endet in Salzburg Hbf	Di
340	Oslo	Salzburg Hbf	5594	endet in Salzburg Hbf	Di
342	Köln-Gereon	Salzburg Hbf	5434	endet in Salzburg Hbf	Di
354	Hannover-Linden	Penzing Vbf	G 818	Passau Rbf—Penzing Vbf	tgl.
601	Bologna	Zeebrügge	G 14	Brennero/Brenner— Kufstein	1. 6.—31. 8. 1970 15. 1.—30. 5. 1970
603	Bologna	Rotterdam RMO	G 14	Brennero/Brenner— Kufstein	1. 6.—31. 8. 1970 15. 1.—30. 5. 1970
605	Bolzano	Zeebrügge	G 16	Brennero/Brenner— Kufstein	n †
607	Bolzano	Rotterdam RMO	G 16	Brennero/Brenner— Kufstein	n †
611	Bologna	Malmö	G 18	Brennero/Brenner— Kufstein	tgl.
613	Bologna	München Süd	G 10	Brennero/Brenner— Kufstein	während der Früchtesaison
615	Bologna	Stockholm	G 12	Brennero/Brenner— Kufstein	tgl.
616	München Ost	Trento	G 13	Kufstein— Brennero/Brenner	Mo
619	Bologna	Oslo	G 12	Brennero/Brenner— Kufstein	tgl.
631	Thessaloniki	München Süd	G 8	Jesenice—Salzburg	10. 6.—10. 9. 1969
633	Beograd	München Süd	G 6	Jesenice—Salzburg	1. 7.—15. 10. 1969
635	Beograd	München Süd	G 808	Jesenice—Salzburg	10. 6.—10. 9. 1969
637	Thessaloniki	München Süd	G 806	Jesenice—Salzburg	10. 7.—31. 8. 1969
640	Budapest-Ferencvaros	Passau Rbf	G 5 G 35	Hegyeshalom— Passau Rbf	tgl.
642	Penzing Vbf	Nürnberg Rbf	G 9	Penzing Vbf—Passau Rbf	Mo
650	Budapest-Ferencvaros	Salzburg Hbf	G 5 S 82	Hegyeshalom— Salzburg Hbf	tgl.
682	Budapest-Ferencvaros	München Süd	G 805	Hegyeshalom— Salzburg Hbf	1. 7.—31. 10. 1969
670	Budapest-Ferencvaros	Buchs (SG)	G 5	Hegyeshalom— Buchs (SG)	tgl.
682	Zebrzydowice	Tarvisio Centrale	G 7	Břeclav— Tarvisio Centrale	tgl.
684	Warszawa	Hohenau	G 4	Břeclav—Hohenau	1. 3.—15. 5. 1970
690	Curtici	München Süd	G 815	Hegyeshalom— Salzburg Hbf	15. 6.—15. 9. 1969
692	Curtici	München Süd	G 803	Hegyeshalom— Salzburg Hbf	1. 6.—31. 10. 1969

Die in der bildlichen Darstellung bzw. der 1. Spalte der obigen Zusammenstellung angeführten Nummern sind die Relationsnummern des Zuges, die im Gegensatz zur Zugnummer vom Ausgangsbf bis zum Zielbf des Zuges beibehalten werden.

Nicht nur das Ansehen der ÖBB, sondern vor allem die Erhaltung ihrer Konkurrenzfähigkeit

erfordert die planmäßige Führung der TEEM-Züge auf unseren Strecken mit allen zu Gebote stehenden Mitteln, zumal den Fahrplänen der TEEM-Züge eine kommerzielle Beförderungsgeschwindigkeit zu Grunde gelegt wurde, welche jener im Güterfernverkehr auf der Straße in der Regel erzielen, entspricht.

45. Unfallverhütung

Am 11. April um 7.10 Uhr streifte im Bf A. ein auf Gleis 6 einfahrender Personenzug die vordere Kante des 4. Anhängers eines Diesellokomotivkarrens, wobei der Anhänger gegen Gleis 8 geschleudert und schwer beschädigt wurde. Der sich zwischen dem 3. und 4. Anhänger aufhaltende und den einfahrenden Zug beobachtende Karrenfahrer U. O. wurde in Gleis 6 gestoßen und getötet.

Der Verunglückte war mit dem Diesellokomotivkarren und 4 Anhängern knapp vor Einfahrt des Personenzuges auf den Bahnsteig zwischen Gleis 6 und 8 gefahren, um die Zuladung in den Gepäckwagen eines auf Gleis 8 stehenden Personenzuges durchzuführen. Als der Personenzug auf Gleis 6 einfuhr, beobachtete O. — sich zwischen 3. und 4. Anhänger aufhaltend — den heranahenden Zug. Dabei verdeckte er, indem er sich nach Gleis 6 neigte, dem Tzf-Führer die Sicht auf den in den lichten Raum ragenden 4. Anhänger.

Der bedauerliche Unfall kam zustande, weil der Verunglückte eigenmächtig und ohne Begleitung mit dem Jenbacher Büffel und 4 Anhängern über die Gleise fuhr und nach Stillstand der Karren nicht mit der notwendigen Sorgfalt darauf achtete, ob die Karren lichtraumfrei aufgestellt waren.

Wir rufen daher die Bestimmungen der Punkte 51 und 52 der DV M 13 in Erinnerung, die u. a. besagen:

„Beim Mitführen von Anhängern im Bf-Bereich ist dem Fahrer stets ein Begleiter beizugeben, der tunlichst auf den letzten Anhänger Platz zu nehmen hat.

... Beim Fahren neben den Gleisen ist von diesen ein solcher Abstand zu wahren, daß eine Streifung mit Schienenfahrzeugen ausgeschlossen ist . . .“ (sinngemäß).

Ein Fremdverschulden war demnach auszuschließen.

Schwerpunktprogramm der Monate Juli—September 1969:

Für FdL:	Kundendienst,
für Weichen- und Stellwerkswärter:	Umstellen der Weichen,
für Verschieber:	Behandlung der Fahrzeuge beim Verschub,
für Zugbegleiter:	Vorbereitung zur Fahrt.

Alkohol ist ein Gehirngift!

Er begünstigt:

Herabsetzung des Bewußtseins, der Selbsteinschätzung, der Selbstkritik.

Umschlagen der Aufmerksamkeit in Sorglosigkeit und Abnahme des Urteilsvermögens.

Überschätzung der eigenen Fähigkeiten und Unterschätzung der Gefahren.

Verlangsamung von komplizierten Reflexen und Reaktionen . . .

Darum, Eisenbahner des ausübenden Verkehrsdienstes, meide den Alkohol! Dir ist die Sicherheit tausender Bahnbenützer überantwortet; diese Aufgabe kann nur ein vollkommen nüchterner Eisenbahner lösen.