



Verkehrs-Unterrichtsblatt

3. Stück

Wien, am 1. März 1970

Jahrgang 1970

Inhalt: 14. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
15. Störungen an Indusi-Einrichtungen der Strecke
16. Der SGP-Niederflurwagen
17. Etwas für jeden
18. Unfallverhütung

Ausreichende Unterrichtung unserer Fahrgäste — ein Gebot des Kundendienstes!

Im Wettbewerb um die Gunst des Reisenden entscheiden nicht allein moderne Ausstattung der Reisezugwagen und gesteigerte Geschwindigkeit, vielmehr muß zum äußeren Komfort dem Fahrgast das Gefühl gegeben werden, sich während der Fahrt, aber auch in den Bf und Verkehrsstellen umsorgt zu wissen. Dazu gehört selbstverständlich eine befriedigende Unterrichtung und Beratung der Fahrgäste bei Vorkommnissen, die ihre Reise störend beeinflussen. Nur dadurch ist es möglich, bei den Fahrgästen Verständnis für aus Betriebsstörungen u. dgl. resultierende unliebsame Änderungen ihres Reiseablaufes zu wecken und sie ggf. zu beruhigen.

Zur Verständigung der Fahrgäste über Vorkommnisse, die ihre Reise störend beeinflussen, sind die Eisenbahnen nicht nur im Sinne der EVO § 24 (5) verpflichtet, sie sind darüber hinaus auch aus den vorerwähnten kundendienstlichen Erwägungen verhalten, dieser Verpflichtung im weitestmöglichen Umfang nachzukommen.

Wie aus zahlreichen Zuschriften sowie aus Verlautbarungen in Presse und Rundfunk hervorgeht, fordern die Bahnbenützer kategorisch ausreichende Information. Zum Beweis diene nachstehender Zeitungsauszug:

„Daß sich ein Speisewagen in der Mitte des Städteschnellzuges befindet, erfährt man in 3 Sprachen. Nicht dagegen erfährt man, warum dieser oder ein anderer Zug auf offener Strecke plötzlich 1/2 Stunde stehen bleibt. Da ist der Lautsprecher stumm. Echte Information wird nämlich bei den Bundesbahnen noch immer klein geschrieben.

Haben nicht alle Reisenden ein Anrecht darauf, den Grund einer Verspätung zu erfahren? Es sollte eine Selbstverständlichkeit sein, diesen zusammen mit der Mitteilung der Verspätung auf allen Bahnhöfen bekanntzugeben. Die erwähnte Information über die Ursache außerplanmäßiger Verspätungen im Zug selbst hätte dazuzukommen, desgleichen vor Einfahrt in eine Station die Mitteilung, wieviele Minuten Verspätung der Zug schon hat.

Manche sachlichen Hinweise könnte unaufgefordert auch der Schaffner in jedem Wagen oder Abteil geben, wenn im Zug keine Lautsprecheranlage installiert ist. Wie wäre es gar mit einer Entschuldigung, wenn einmal (was leider keine Seltenheit ist) eine Heizung nicht richtig funktioniert? Information ist überall die 1. Stufe zu einer Anerkennung des Menschen als Subjekt und nicht als bloßes Objekt.“

Andererseits aber quittieren unsere Fahrgäste auch dankbar jede Aufmerksamkeit und unterziehen sich nicht selten der Mühe, dies in einem Dank- oder Anerkennungsschreiben, wie sie immer wieder im Verkehrs-Unterrichtsblatt veröffentlicht werden, zum Ausdruck zu bringen.

Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen sieht in dieser Haltung der Bahnbenutzer eine große Chance, der Bahn neue Freunde zu gewinnen, und richtet daher an alle Bediensteten, die mit der Abwicklung des Reiseverkehrs befaßt sind, den dringenden Appell, der ausreichenden Information der Fahrgäste besonderes Augenmerk zu schenken.

Hiezu ist es eben notwendig, daß die Bediensteten sich stets vor Augen halten müssen, in den Fahrgästen **K u n d e n** zu sehen, um die wir werben müssen. Mit dieser Erkenntnis wird aber auch die Forderung nach befriedigender Unterrichtung und Beratung unserer Fahrgäste bei Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr erfüllt werden.

Die Information muß bei den laut EVO vorgeschriebenen Bekanntmachungen über Tarife, Fahrpläne, Fahrpreise usw. beginnen und muß dort ihre Erweiterung erfahren, wo besondere Vorkommnisse besondere Maßnahmen erfordern oder Abweichungen von der planmäßigen Verkehrsabwicklung zur Folge haben.

In diesem Zusammenhang werden nachfolgende Vorschriftenbestimmungen in Erinnerung gerufen:

DV K 1, Punkt 585:

Anschreiben der Verspätungen über 10 Minuten an Verspätungstafeln und — soweit vorhanden — Ansage über Lautsprecher.

DV V 3, Punkt 181:

Unterrichtung der Fahrgäste über Verspätungen und außergewöhnliche Vorkommnisse, die den Reisezug beeinflussen, mit Angabe des Grundes, der Dauer und der allfälligen Ersatzmaßnahme.

Punkt 195:

Bei Teilung von Zügen ist den Reisenden der Zielbf jedes Zugteiles bekanntzugeben.

Punkt 292:

Über Ein- und Ausfahränderungen müssen die Fahrgäste rechtzeitig verständigt werden.

Punkt 336:

Zwecks Einbringung von Zugverspätungen sind den Fahrgästen entsprechende Weisungen zu geben. Aus- und Einsteigen beschleunigen!

Punkt 337:

Notwendige Aufenthaltsverkürzungen sind den Fahrgästen bekanntzugeben. Desgleichen sind den Fahrgästen Abfahrtsverzögerungen bekanntzumachen, wenn diese 10 Minuten überschreiten (Ursache, Dauer).

Punkt 341:

Anschreiben und Ansage von Verspätungen, die 10 Minuten oder mehr betragen. Bei Verspätungen von 15 Minuten und mehr sind die Reisenden in geeigneter Form auch über die Ursache zu unterrichten (also unaufgefordert). Auch Verspätungsänderungen von 10 Minuten und mehr sind neuerlich bekanntzugeben (Anschriften ändern).

Punkt 468:

Unvorhergesehenes Abstellen von Wagen ist den Reisenden möglichst frühzeitig mitzuteilen.

Punkt 474:

Beim Fahren auf dem falschen Gleis sind die Fahrgäste auf die geänderte Aussteigeseite aufmerksam zu machen.

Punkt 485:

Bei Aufenthaltsüberschreitungen von mehr als 10 Minuten: Die Schaffner haben durch die Wagen zu gehen und den Fahrgästen die voraussichtliche Dauer, auf Anfrage auch die Ursache der Verspätung und die Möglichkeit von Anschlußversäumnissen bekanntzugeben (genügend oft).

Punkt 496:

Bei längerem unvorhergesehenem Aufenthalt (etwa 10 Minuten) auf der Strecke müssen die Schaffner die Fahrgäste über den Sachverhalt aufklären.

ZSV 19:

Unterrichtung der Fahrgäste im Sinne der DV V 3 mit Lautsprecheinrichtung in Bf, wobei für immer wiederkehrende gleichartige Ansagen bestimmte Ansagetexte vorgeschrieben sind. Dies gilt auch für Ansagen an Fahrgäste, die sich in dem betreffenden Bf in den Zügen befinden (Bereitstellung vor Abfahrt, Aufenthalt), wobei u. a. ausdrücklich auf außergewöhnliche Ereignisse (z. B. größere Laufunregelmäßigkeiten, Dauer der Verspätung oder Behinderung, Umleitung usw.) hinzuweisen ist.

Dazu gehört aber auch die Verständigung der Fahrgäste über vom Zugbildeplan abweichende Kurswagenführung und über die Führung von Verstärkungswagen sowie z. B. über verspätete Bereitstellung von Wagensätzen. Weiters die laufende genaue Unterrichtung der Zentralen Zugsauskunft durch die Bf im Wiener Raum und der Auskunftsstellen größerer Bf über Verspätungen und Besonderheiten im Reisezugverkehr — insbesondere bei außergewöhnlichen Ereignissen (Umleitungen).

Die Unterrichtung und Beratung der Fahrgäste gehört in erster Linie zu den Aufgaben des Bf. Neben der Kenntnis der bereits zitierten Bestimmungen bildet die Grundlage für die Unterrichtung der Fahrgäste u. a. auch die genaue Kenntnis der Verspätung zulaufender Züge. Sie stützt sich vor allem auf die Meldungen gemäß DV V 3. Ein Bf muß sich aber nach dem Lauf eines Zuges selbst erkundigen, wenn bei Verspätungen Maßnahmen getroffen werden müssen. Zu diesen Maßnahmen gehört aber auch die möglichst frühzeitige Bekanntgabe der Verspätungen an Fahrgäste und Wartende.

Neben den Bf haben vor allem die Zugführer und Schaffner die Aufgabe, den Fahrgästen bei allen Unregelmäßigkeiten beratend zur Seite zu stehen. Sie haben den längsten und engsten Kontakt mit den Fahrgästen. Ihr Verhalten wird daher das Urteil über den von den Österreichischen Bundesbahnen geübten Dienst am Kunden maßgeblich beeinflussen!

Ihnen muß es selbstverständliche Pflicht sein, die Fahrgäste über die Ursache von Unregelmäßigkeiten im Zuglauf zu unterrichten und über spätere Anschlüsse zu beraten. Bei außerplanmäßigem Anhalten ist es notwendig, daß sich Zugführer und Schaffner sofort selbst über die Ursache der Störung erkundigen und anschließend auch die Fahrgäste kurz über Ursache und voraussichtliche Dauer des Aufenthaltes unterrichten.

Auf die Notwendigkeit der Vormeldung von Anschlußreisenden muß erneut hingewiesen werden. Hiezu sind alle Möglichkeiten auszuschöpfen.

Bei größeren Verspätungen können die Bf allein die Lage nicht im notwendigen Umfang überblicken. Hier wird es Aufgabe der Zugleitungen, ggf. der Zugüberwachungen sein, die Bf bei Unterrichtung und Beratung der Fahrgäste unaufgefordert zu unterstützen. Dies gilt ganz besonders bei Störungen weiträumiger Art. In solchen Fällen sind die Bf vor allem über den Ausfall von Zügen, die Führung von Ersatzzügen, über Änderungen in den Kurswagenläufen sowie über günstige Umweg- und Anschlußmöglichkeiten zu unterrichten.

Auf lange Sicht kommt der Auswahl der Bediensteten für kundendienstliche Aufgaben besondere Bedeutung zu. Notwendig erscheint dies gerade für die Zugbegleitbediensteten. Die Kontakte zwischen diesen und den Fahrgästen sind — wie erwähnt — besonders eng, die Erwartung der Fahrgäste und ihre Enttäuschung bei Fehlreaktionen entsprechend groß. Alle Bemühungen der Bf und sonstigen Stellen um die Unterrichtung und Beratung der Fahrgäste bei Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr sind zum Scheitern verurteilt, wenn es hier an der notwendigen Aufgeschlossenheit und Kontaktfähigkeit fehlt!

Das anerkannt kundenfreundliche Verhalten der großen Mehrheit unserer Bediensteten erfordert — um das Bemühen dieser Bediensteten nicht erlahmen zu lassen — die intensive Einflußnahme auf jene Bediensteten, die trotz sonstiger guter Dienstleistung noch nicht begriffen haben, daß das Ziel ihrer Arbeit — wie es in einem Dienstleistungsbetrieb unbedingt notwendig ist — auf zufriedene Kunden ausgerichtet sein muß!

14. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Unerlaubte Durchfahrt eines D-Zuges

Ort: Bf P.; Zeitpunkt des Ereignisses: 20.03 Uhr, Platzbeleuchtung eingeschaltet, Sichtweite zirka 100 m.

Ein D-Zug sollte im Bf P. wegen Zusteigens zweier Anschlußreisender außerplanmäßig angehalten werden. Als sich der Fdl die Zustimmung hierzu von der Zl einholte, wurde der D-Zug bereits im letzten Anhaltebf abgefertigt, so daß eine Verständigung des Zuges mittels A-Befehles nicht mehr möglich war. Der Fdl des Bf P. entschloß sich daher zum Anhalten des D-Zuges durch Belassen des Einfahrvorsignals in Stellung „Vorsicht“. Überdies beauftragte er um 19.55 Uhr den Weichenwärter, zur Kennzeichnung des außergewöhnlichen Haltepunktes für den D-Zug rechts neben dem Einfahrgleis in Höhe des K 108 eine Haltescheibe aufzustellen. Der Weichenwärter kam dem Auftrag nach, unterließ es jedoch, die Haltescheibe mit dem bei Dunkelheit vorgeschriebenen roten Licht auszustatten.

Ohne sich von der ordnungsgemäßen Aufstellung der Haltescheibe überzeugt zu haben, stellte der Fdl im Mittelstellwerk das Einfahrsignal für den D-Zug auf „Frei“. Um den Zug möglichst wenig zusätzlich zu verspäten — der Fdl war auf dem Weg von und zu der Fahrdienstleitung durch einen anderen Zug behindert — brachte der Fdl das Ausfahrtsignal bereits nach Vorbeifahrt des Zuges an dem auf Bremsweglänge aufgestellten Ausfahrtsignal in Freistellung und begab sich dann auf den Platz. Als er bei Annäherung des Zuges wahrnahm, daß vom Tfz-Führer keine Anhaltemaßnahmen getroffen wurden, gab er mit der rotgeblendeten Handlaterne Haltsignale, die jedoch nicht mehr aufgenommen wurden.

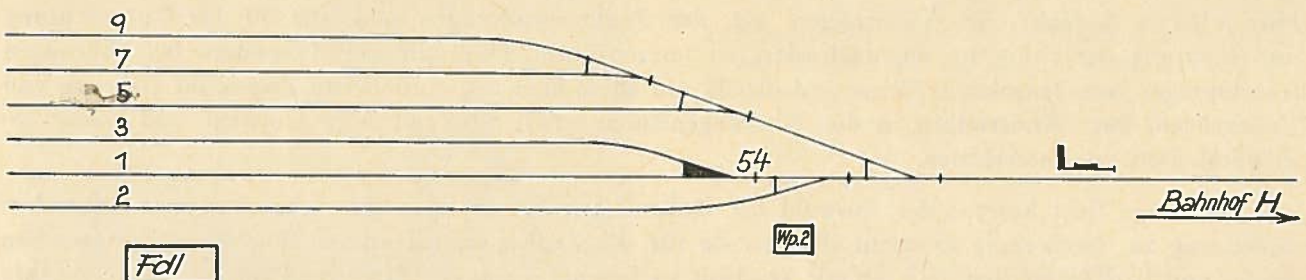
Obwohl der Fdl angab, daß seine Handlaterne vor Abgabe der Haltsignale nur weißes Licht ge-

zeigt habe, sahen sowohl der Tfz- als auch der Zugführer nach ihren Angaben ein geringfügig bewegtes grünes Licht, das, obwohl nicht einwandfrei als Signal 30 a erkennbar, von beiden als solches aufgefaßt wurde. Da überdies der Signalnachahmer die Stellung „Das Hauptsignal zeigt ‚Frei‘“ und das Ausfahrtsignal die Freistellung einnahm, wurden von beiden Bediensteten keine Anhaltemaßnahmen getroffen. Die unbeleuchtete Haltescheibe nahm weder der Tfz-Führer noch der Zugführer wahr.

Den Vorfall haben 4 Bedienstete verschuldet:

1. Der Fdl des Bf P., weil er das Ausfahrtsignal vor Stillstand des Zuges freigestellt und sich nicht rechtzeitig von der ordnungsgemäßen Kennzeichnung des außergewöhnlichen Haltepunktes überzeugt hat. Sagt doch u. a. Punkt 181, a) der DV V 3: „Insbesondere hat der Fdl darauf zu achten, daß Anordnungen pünktlich befolgt werden“ und Punkt 301 der DV V 3 u. a.: „Das Ausfahrtsignal ist in allen Fällen in der Haltstellung zu belassen.“
2. Der Weichenwärter, weil er die Haltescheibe zur Kennzeichnung des außergewöhnlichen Haltepunktes trotz Dunkelheit ohne zusätzliches rotes Licht aufgestellt hat (DV V 2, Punkt 8, letzter Absatz, 9, 12, 13 und 45).
3. Tfz- und Zugführer des D-Zuges, weil sie trotz Antreffens des Einfahrvorsignals in Stellung „Vorsicht“ und ohne Erhalt eines eindeutig erkennbaren Signals 30 a den Zug im Bf P. nicht angehalten bzw. keine Anhaltemaßnahmen getroffen haben (DV V 2, Punkt 10; DV V 3, Punkte 466, 448 und 453; DV M 22, Teil A, Punkt 6).

b) Fehlausfahrt eines Güterzuges und Fehleinfahrt eines Personenzuges



Die Sicherungsanlage des skizzierten Bf besteht in der Befehlsstelle (Fahrdienstleitung) aus einem Zustimmungsblockwerk und einem vor dem Aufnahmegebäude befindlichen Stellwerk der Bauform 5007, bei dem Weichenposten 1 aus einem Zentralschloß und einem Zustimmungsblockwerk, bei dem Weichenposten 2 aus einem Zentralschloß. Ausfahrtsignale sind nicht vorhanden. Die Weiche 54 ist örtlich bedient und mit Schubriegelschlössern

sowie einem beleuchteten Signalkörper ausgestattet, dessen Beleuchtung dem Wärter des Weichenpostens 2 obliegt.

Der Bf ist in 2 Fahrstraßenprüfbereiche eingeteilt (Fdl und Weichenposten 1). Für einen aus Gleis 1 oder 3 in Richtung H. ausfahrenden Zug hat der Wärter des Weichenpostens 2 die erforderlichen Weichenschlüssel im Zentralschloß zu verwahren und sodann den freiwerdenden Fahr-

straßenschlüssel dem Fdl zu übergeben. Der Fdl hat den Fahrstraßenschlüssel im zugehörigen Apparateschloß des Stellwerkes zu verwahren.

Für einen um 17.39 Uhr aus Gleis 3 in Richtung H. ausfahrenden Personenzug brachte der Wärter des Weichenpostens 2 die Weiche 54 in die Ablenkung, gab die erforderlichen Weichenschlüssel in das Zentralschloß und nahm aus diesem den Fahrstraßenschlüssel an sich, übergab ihn jedoch nicht dem Fdl. Auch hatte es der Weichenwärter verabsäumt, den Signalkörper der Weiche 54 zu beleuchten. Der Fdl fertigte den Personenzug ab, obwohl sich der Fahrstraßenschlüssel nicht im Stellwerk befand.

Nach Ausfahrt des Personenzuges unterließ es der Wärter des Weichenpostens 2, die Weiche 54 wieder in die Grundstellung zu bringen.

Um 18.01 Uhr ließ der Fdl die Ausfahrt eines Güterzuges in Richtung H. aus Gleis 1 zu, obwohl sich der Fahrstraßenschlüssel wieder nicht im Stellwerk befand. Da die Zugmannschaft des Güterzuges die unrichtige Stellung der Weiche 54 infolge der Dunkelheit nicht wahrnahm, wurde die unbeleuchtete Weiche aufgeschnitten, das Weichenschloß zertrümmert und der Signalkörper beschädigt.

Für einen um 19.36 Uhr aus Richtung H. zu erwartenden Triebwagenpersonenzug, der nach Gleis 3 einfahren sollte, übergab der Wärter des Weichenpostens 2 den noch von der Ausfahrt des Personenzuges um 17.39 Uhr in seiner Verwahrung befindlichen Fahrstraßenschlüssel dem Fdl, wodurch das Freistellen des Einfahrsignals ermöglicht wurde.

Während der Einfahrt des Triebwagenpersonenzuges bemerkte dessen Tfz-Führer, daß die Weiche 54 zur Fahrt in Richtung auf das mit einem Personenzug der Gegenrichtung besetzte Gleis 1 stand und leitete sofort Schnellbremsung ein. Da durch das vorangegangene Aufschneiden der

Weiche 54 die Zungenschiene nicht vollständig an der Backenschiene anlag, geriet die erste Achse des vorderen Drehgestells des Triebwagens auf Gleis 1, während die hintere Achse nach Gleis 3 rollte; unmittelbar darauf kam der Zug zum Stillstand. Er wurde zurückgeschoben und setzte sodann die Fahrt in den Bf fort.

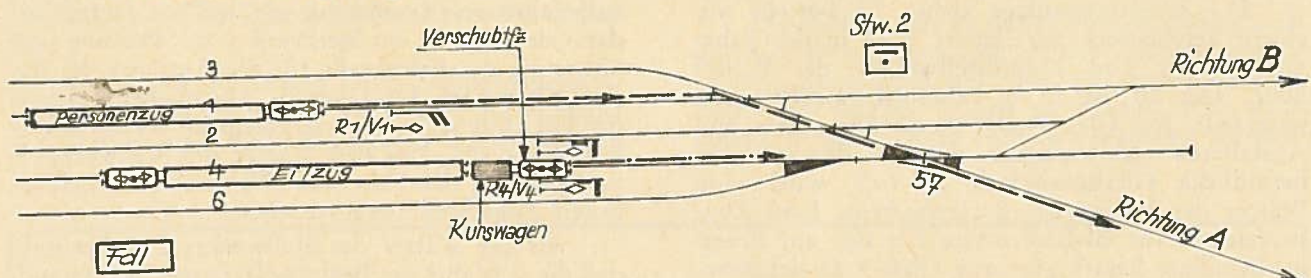
Bei diesem Vorkommnis lag wohl eindeutig äußerst nachlässige Dienstleistung der beiden Bf-Bediensteten vor. Nur dem aufmerksamen und folgerichtigen Handeln des Tfz-Führers des Triebwagenpersonenzuges ist es zu danken, daß es zu keiner Entgleisung und keinem größeren Sachschaden kam. Dem Bediensteten wurde deshalb auch die belobende Anerkennung ausgesprochen und ihm eine geldliche Belohnung zuerkannt.

Der Fdl verstieß gegen die Bestimmungen der Punkte 181 (1. Absatz), 261 und 264 b) der DV V 3 sowie der Bf-Do, weil er die Ausfahrt des Personen- und Güterzuges in Richtung H. zugelassen hatte, ohne vorher vom Wärter des Weichenpostens 2 den Fahrstraßenschlüssel erhalten und im Apparateschloß des Stellwerkes verwahrt zu haben.

Dem Weichenwärter ist vorzuwerfen, daß er es verabsäumt hat, den Signalkörper der Weiche 54 zu beleuchten, für die Ausfahrt der 2 Züge dem Fdl den Fahrstraßenschlüssel zu überbringen und nach Abfahrt des Personenzuges in Richtung H. die Weiche 54 in die Grundstellung zurückzustellen (DV V 2, Punkte 8, letzter Absatz, 12 und 58; DV V 3, Punkt 35 sowie Bf-Do).

Liegt hier nicht der Verdacht nahe, daß dieses Ereignis keinen Einzelfall darstellt, sondern daß der Dienst in diesem Bf des öfteren sehr oberflächlich gehandhabt wird? Aufgabe des Bf-Vorstandes und des BK wird es sein, die Dienstleistung der Bediensteten hinkünftig genauestens zu überwachen, um ähnliche Ereignisse zu verhindern.

c) Gefährdung eines ausfahrenden Personenzuges durch unerlaubte Verschubbewegung



Im dargestellten Bf wird einem auf Gleis 4 einfahrenden Eilzug planmäßig ein Kurswagen beigegeben. Dies wird von der Verschubreserve durchgeführt, die den Wagen von Gleis 6 an den Zugschluß des Eilzuges überstellt.

Am Ereignistag kam der Eilzug so zum Stillstand, daß der Abstand des letzten Wagens vom Ausfahrtsignal R 4 zirka 30 m betrug. Bei der Beigabe des Kurswagens kam das Verschub-Tfz so

zum Halten, daß dessen Tfz-Führer keine Sicht auf das Signalbild des Verschubsignals V 4, das am Mast des Ausfahrtsignals angebracht ist, hatte.

Der Verschubleiter war als Spitzenverschieber gefahren und hatte auch den Kurswagen an den Eilzug gekuppelt, während ein Verschieber das Verschub-Tfz vom Kurswagen abkuppelte.

Zur gleichen Zeit wurde die Ausfahrt für einen Personenzug aus Gleis 1 in Richtung A.

freigegeben. Der Stellwerkswärter im Stellwerk 2, der nur von der inzwischen beendeten Kurswagenüberstellung Gleis 6/4 verständigt worden war, sah daher keine Notwendigkeit, vor Herstellung der Fahrstraße für den Personenzug die Verschiebung anzuordnen. Der Verschieber aber wollte mit dem Tfz nach Gleis 6 zurückfahren, wiewohl ihm keine Verschiebung übertragen worden war und er auch keinen Auftrag des Verschieblers hierzu hatte. Letzterer wußte, daß die Ausfahrt des Personenzuges aus Gleis 1 bevorstand.

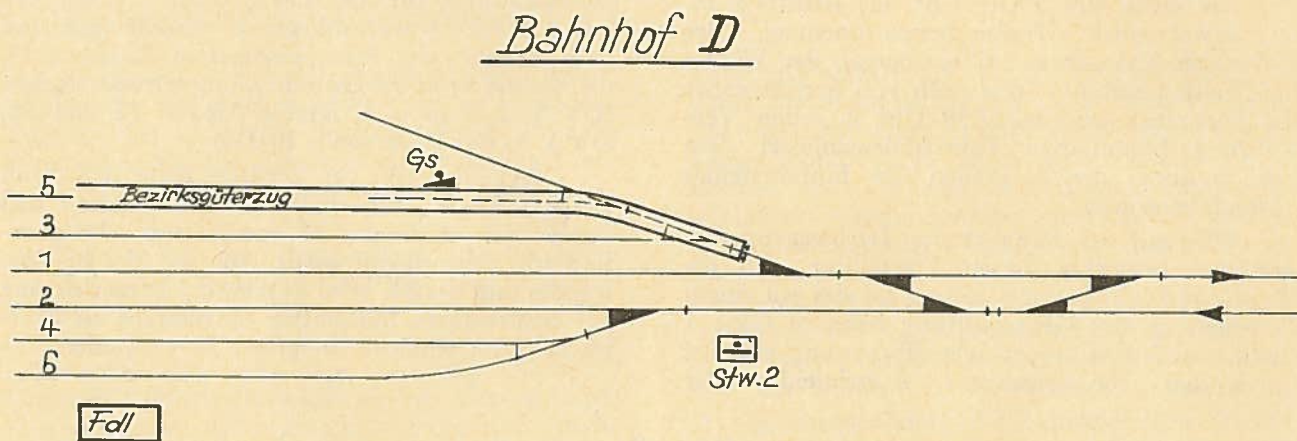
Der Verschieber „überzeugte“ sich von der Stellung des Verschiebsignals durch einen schrägen Seitenblick, übersah dabei die Verbotstellung des Signals und gab — ohne Verständigung des Wärters des Stellwerkes 2 — Signal „Wegfahren“. Dadurch kam es, daß der Personenzug und das Verschieb-Tfz gleichzeitig in Richtung Weiche 57 fuhren. Der Stellwerkswärter bemerkte die Gefährdung des Personenzuges und lief Haltsignal gebend auf den Platz. Es gelang ihm, beide Fahrten rechtzeitig anzuhalten, sodaß es zu keinem Zusammenstoß kam.

Hier lagen Verstöße des Verschiebers gegen die Bestimmungen der DV V 2, Punkte 10 und 94 sowie der DV V 3, Punkte 59, 60 und 67 vor.

Der Vorfall warf aber noch eine andere Frage auf:

Gemäß Punkt 71 der DV V 3 ist der Verschiebungsweg auch von der Tfz-Mannschaft, wenn sie sich an der Spitze des Verschiebeteiles aufhält, zu beobachten. Zum Verschiebungsweg gehören aber auch die Signale. Hätte sich nun der Tfz-Führer des Verschieb-Tfz die Stellung des Verschiebsignals, dessen Signalbild er nicht sehen konnte, weil er hinter dem Signal stand, sinngemäß zu Punkt 287 der DV V 3 vom Verschiebler melden lassen müssen? Hiezu sei erläuternd bemerkt, daß zwischen einer Verschiebung und Zugfahrt doch ein wesentlicher Unterschied besteht. Schon mit Rücksicht auf die Bedeutung des Verschieblers, dessen Aufgabe und Verantwortung können Verschiebung und Zugfahrten nicht gleich zu behandeln sein. Eine Verpflichtung zur Verständigung der Tfz-Mannschaft eines Verschieb-Tfz — analog zu Punkt 287 der DV V 3 — besteht daher nicht.

d) Entgleisung eines ausfahrenden Güterzuges



Die Sicherungsanlage dieses Bf besteht aus einem Befehlswerk der Bauart 3175 in der Fahrdienstleitung und 2 Endstellwerken der Bauart 5007. Der Bf ist in 3 Fahrstraßenprüfbereiche unterteilt. Auf Gleis 5 sind blockmäßige Ein- und Ausfahrten nicht möglich. Der in diesem Gleis befindliche Gleisperrschuh Gs 1 V wird vom Wärter des Stellwerkes 2 fernbedient. Laut Zugverzeichnis für Bf-Bedienstete hat der am Ereignis beteiligte Bezirksgüterzug Gleis 3 zu befahren.

Nach Ankunft dieses Zuges auf Gleis 3 sollten 20 Wagen abgestellt und ihm 35 Wagen beigegeben werden. Der Fdl ordnete deshalb an, daß der Zug auf Gleis 5 neu zu bilden sei, wiewohl hiezu kein zwingender Grund vorlag und — wie schon erwähnt — eine blockmäßige Ausfahrt aus diesem Gleis nicht möglich war.

Nach Beendigung der Verschiebarbeiten und nach Meldung der Abfahrbereitschaft holte der Fdl fernmündlich die Rückmeldung für einen vor-

ausgefahrenen Personenzug ein und beauftragte sodann den Wärter im Stellwerk 1 zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Ausfahrt des Bezirksgüterzuges aus Gleis 5. Anschließend prüfte der Fdl zwar seinen Fahrstraßenprüfbereich, unterließ es jedoch, auch den Wärter des Stellwerkes 2 zur Prüfung der Fahrstraße für den dort befindlichen Zugschluß heranzuziehen.

Als der Wärter des Stellwerkes 2 wahrnahm, daß die Ausfahrt des Bezirksgüterzuges bevorstand, legte er den fernbedienten Gleisperrschuh unter dem 7. Fahrzeug vom Zugschluß auf, weil er annahm, daß sich der Zugschluß nach dem Gleisperrschuh befand. Sich Gewißheit zu verschaffen, hielt der Bedienstete nicht für nötig!

Bei Ausfahrt des Güterzuges kam es zwangsläufig zur Entgleisung von 4 Wagen. Der Zug kam durch Zugtrennung unmittelbar nach der Entgleisung wieder zum Stillstand. Er erlitt durch den Unfall 185 Minuten Verspätung.

Immer wieder ereignen sich Zugentgleisungen nur deshalb, weil es Fdl unterlassen, auch für einen ausfahrenden Zug den Gleisabschnitt vom **Zugschluß** bis zur Höhe der Verschubhalttafel oder Trapeztafel prüfen zu lassen. Hier lag aber auch noch ein Verstoß gegen die Bestimmungen des Punktes 291 der DV V 3 vor, die lauten: „Eine Änderung des im Zugverzeichnis festgesetzten Ein-

fahr-(Ausfahr-)gleises für einen Zug darf durch den Fdl nur in **begründeten** Fällen verfügt werden.“

Der Wärter des Stellwerkes 2 verabsäumte es, die Bestimmungen des Punktes 34 der DV V 3 zu beachten, die u. a. lauten: „Umstellen von Weichen und Auflegen von Gleissperrschuhen unter Fahrzeugen ist strengstens verboten . . .“.

e) Verlorener Puffer — höchste Betriebsgefahr!

Aus einer Meldung der ZVÜ:

„Am 6. Jänner 1970 um 21.45 Uhr fuhr Zug 2627 im km 26,08 auf Gleis 2 zwischen den Bf Gramatneusiedl und Götzendorf an einen verlorenen Puffer. Dabei wurden der VT 5146.06 sowie 1 Personenwagen schwer beschädigt. Ersatz-Tfz-Stellung. Zug 2627 erlitt 70 Minuten Verspätung.“

Das Ereignis hätte natürlich wesentlich schwerere Folgen nach sich ziehen können. Es bietet Anlaß, nach längerer Zeit wieder einmal das Thema „Pufferprobe“ einer näheren Betrachtung zu unterziehen. Zum besseren Verständnis dieses Themas sei zuerst an die Bestimmungen der DV V 3, Punkt 451, der ZSV 23 und der DV M 31, Punkt 47, erinnert.

Die folgende Darstellung ist in erster Linie für die Zugbegleitbediensteten bzw. für Zughelfer bestimmt. Wie überzeugen sie sich vom Festsitzen der Puffer am Zugende? Wie werden persönliche Unfälle bei Durchführung der Pufferprobe vermieden?

Wie schon in den o. a. Bestimmungen erwähnt, soll durch Verdrehen, Herausziehen und Anheben des Puffers dessen ordnungsgemäßes Festsitzen festgestellt werden.

Hat ein Bediensteter die Pufferprobe vorzunehmen, so ist wichtig, sich dabei so aufzustellen, daß er bei eventuellem Losschnellen des Puffers nicht verletzt wird. Daher **außerhalb** des Gleises stehen, wobei man den der Schiene näher befindlichen Fuß vom Puffer weiter entfernt zu stellen hat.

Sodann ist durch eine Dreh-Ziehbewegung zu versuchen, den Puffer zu verdrehen. Kann dabei der Puffer auch nur geringfügig herausgezogen

werden, so ist der Wagen als Gebrechenwagen zu behandeln (Abbau schadhafter Puffer oder Puffer-teile, allenfalls Abstellen des Wagens. Entsprechender Vermerk auf dem Gebrechenvormerk (Vordruck M 31-10) über den Verbleib der abgenommenen Teile).

Stellt ein Bediensteter fest, daß die Puffer des am Zugschluß befindlichen Wagens nicht die gleiche Lage einnehmen — also der eine ganz hineingedrückt zu sein scheint, während sich der andere in der Normallage befindet — dann ist äußerste Vorsicht geboten. Auf keinen Fall den hineingedrückten Puffer berühren! Es besteht die Gefahr, daß sich die aus irgend einem Grund verklemmte und gedrückte Feder beim Bewegen des Puffertellers lösen kann. Die Folge wäre das Herausschnellen des Puffers und möglicherweise schwere Verletzung des die Pufferprobe durchführenden Bediensteten. Ein solcher Wagen ist gleichfalls als Gebrechenwagen anzusehen; es ist der Wagenmeister bzw. Tfz-Führer sofort zu verständigen.

Bemerkt ein Bediensteter anlässlich der Pufferprobe, daß eine oder mehrere der Befestigungsschrauben eines Puffers fehlen, so ist der Wagen ebenfalls als Gebrechenwagen zu behandeln.

Meist wird es aber möglich sein, den Schaden sofort oder im nächsten, mit Wagenmeister besetztem Bf beheben zu lassen. Die Entscheidung, ob ein solcher Wagen weiterrollen darf, liegt beim Wagenmeister bzw. Tfz-Führer.

Wir machen darauf aufmerksam: Ein herabfallender Puffer kann eminente Gefahr bedeuten!

Die Pufferprobe ist daher äußerst gewissenhaft durchzuführen. Aber auch bei der Zugbeobachtung ist das Augenmerk auf das Vorhandensein der Puffer am letzten Wagen zu richten. Nur dann können folgenschwere Unfälle vermieden werden!

Schaffner, Bahnhofbedienstete!

Während der Heizzeit Türen und Fenster der Personenwagen auch in den Umkehr- und Zugsbahnhöfen geschlossen halten,

Schmutz und Schnee friert sonst in den Wagen an und erschwert die Reinigung

15. Störungen an Indusi-Einrichtungen der Strecke

Störungen an Indusi-Einrichtungen der Strecke bewirken entweder eine Zwangsbremmung beim Zug, obwohl eine solche auf Grund des Signalfeldes nicht zu erwarten war, oder das Ausbleiben einer Beeinflussung des Zuges bei einem Signal, dessen Stellung eine solche erfordert hätte. In beiden Fällen ist der nach den bestehenden Dienstvorschriften vom Tzf-Führer bzw. Zugführer mit Kleiner Meldekarte (Drucksorte V 26-01) zu verständigende Fdl verpflichtet, für die Unterrichtung der in Betracht kommenden Züge mit A-Befehl und die Meldung der Störung an den zuständigen Erhaltungsbediensteten des Sicherungsdienstes nach den Bestimmungen der DV V 50 Sorge zu tragen.

Besondere Bedeutung kommt der Meldung des Tzf- bzw. Zugführers bei Störungen der Indusi-Einrichtungen auf Strecken zu, auf welchen Züge nach Dienstvorschrift Z. 15/117 c/69, gültig vom 1. Juni 1969, mit einer Höchstgeschwindigkeit von

140 km/h geführt werden. Nach Punkt 7 dieser Dienstvorschrift darf bei Ausfall der Indusi nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h gefahren werden, worüber die in Betracht kommenden Züge ebenfalls mit A-Befehl unterrichtet werden müssen.

Außer den genannten Störungsfällen, die auch durch außergewöhnliche Ereignisse hervorgerufen werden können, bewirkt die Abnahme von Gleismagneten vor der Durchführung von Erhaltungsarbeiten an den Gleisen ebenfalls einen Ausfall der Indusi. Wenn eine Verständigung der Züge durch die La in solchen Fällen nicht mehr möglich war, werden sie den Bf zur Benachrichtigung der Züge mit A-Befehl von den zuständigen Dienststellen der beteiligten Fachdienste oder vom Erhaltungsbediensteten des Sicherungsdienstes bekanntgegeben.

16. Der SGP-Niederflurwagen

(Aus der Zeitschrift „Eisenbahntechnik“)

In periodischen Abständen findet am Außeninstitut der Technischen Hochschule in Graz eine Tagung über „Moderne Schienenfahrzeuge“ statt, die sowohl für die Bahnverwaltung als auch für die Industrie besonders bemerkenswert ist.

Der aktuellste Vortrag der diesjährigen 12. Tagung, die von Teilnehmern aus 14 Nationen besucht wurde, war der Vortrag von Dipl.-Ing. F. Pelz, Direktor der Simmering-Graz-Pauker AG, über das Thema „Der SGP-Niederflurwagen, das Schienenfahrzeug mit den kleinsten Rädern“. Dieser SGP-Niederflurwagen ist vor allem dadurch bemerkenswert, daß er durch seine niedrige, durchgehende Plattform von 410/390 mm erstmals die Verladung sämtlicher Straßenfahrzeuge, die im EWG-Raum zugelassen sind, gestattet. So können auf diesem Niederflurwagen Lastkraftwagenzüge, Tankwagen und Tankwagenanhänger und Sattelaufleger mit Dolly-Achse ohne besonderer technischer Vorkehrungen auf der Schiene befördert werden. Diese Niederflurwagenkonstruktion war jedoch nur durch Verwendung von Laufwerken mit kleinsten Rädern möglich. So wurden zunächst umfangreiche Versuche mit Rädern von 320 mm ϕ durchgeführt, um die Bremsbarkeit und Entgleisungssicherheit von so kleinen Rädern bei Geschwindigkeiten von 120 km/h zu prüfen, da zum Zeitpunkt dieser Entwicklung die internationale Fachwelt die Meinung vertrat, daß es nicht möglich sei mit einem Raddurchmesser kleiner als 600 mm entgleisungsfrei mit höheren Geschwindigkeiten zu fahren.

Die ersten Prototypfahrzeuge wurden für eine Belastung von 16 t gebaut und umfangreichen Versuchen auf den wichtigsten Bergstrecken von

Osterreich und der Schweiz unterzogen. Auf Grund dieser Erfahrungen wurden dann die SGP-Niederflurwagen mit einer Tragfähigkeit von 32 t, einer Länge von 13.540 mm, einer lastabhängigen Bremse und mit zwei vierachsigen Laufwerken mit einem Raddurchmesser von 355/335 mm gebaut. Umfangreiche Versuche mit diesen Niederflurwagen durch die Osterreichischen und Schweizer Bundesbahnen sowie die Deutsche Bundesbahn bestätigen die Güte dieses neuartigen Schienenfahrzeuges, welches seit längerem in der Schweiz und seit kurzem in Deutschland eingesetzt ist.

So transportiert die Schweizerische Hucklepackgesellschaft „Hupac SA“ seit September 1968 mit 2 Prototypfahrzeugen und seit Juni 1969 mit 4 SGP-Niederflurwagen zwischen Basel und Melide, also über den Gotthard, in fahrplanmäßigen Güterzügen Lastkraftwagen, Lkw-Züge, Anhänger, Auflieger mit Dolly-Achsen und Tankwagenzüge zur Zufriedenheit der Frächter und der Schweizerischen Bundesbahnen und bestellte in Osterreich vor kurzem 12 SGP-Niederflurwagen, von welchen 6 Stück in diesem Jahr und 6 Stück im nächsten Jahr geliefert werden.

Die Deutsche Bundesbahn bestellte im Jahr 1969 30 SGP-Niederflurwagen und eröffnete zusammen mit der „Kombiverkehrs KG Frankfurt“ mit diesen Fahrzeugen am 1. Oktober 1969 die „erste rollende Landstraße Europas“.

Diese „rollende Landstraße“ wird durch einen Ganzzug von 24 SGP-Niederflurwagen gebildet und verkehrt von Montag bis Freitag täglich zwischen Köln/Eifeltor und Ludwigsburg/Stuttgart im „doppelten Nachtsprung“. Es können daher auf dieser Strecke über eine Entfernung von

358 km erstmalig Straßenlastzüge mit einem Gewicht von 38 t und mit einer Höhe bis zu 4 Metern auf der Schiene befördert werden.



Das stirnseitige Auffahren von 16 Lastzügen, d. s. 16 Lkw und 16 Anhänger, über eine leicht transprotable Auffahrtbrücke, auf die rollende Straße dauert etwa 20 Minuten. 26 Minuten nach

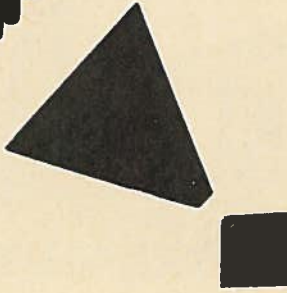
Ankunft des Zuges verläßt der letzte Lkw die rollende Landstraße. Für die Fahrer der Lastkraftfahrzeuge steht ein besonderer Liegewagen zur Verfügung, so daß die „Kapitäne der Landstraße“ ausgeruht ihre Fahrt fortsetzen können.

Durch die rollende Straße wurde eine eindrucksvolle neue Form des Huckepackverkehrs, der bis jetzt auf Sattelaufleger und Wechselkästen beschränkt war, geschaffen, die geeignet ist, nicht nur den Huckepackverkehr zur weiteren Entfaltung zu bringen, sondern auch die überlasteten Straßen zu entlasten und die Sicherheit im Straßenverkehr zu heben.

Direktor Dipl.-Ing. Pelz — im übrigen der Konstrukteur des SGP-Niederflurwagens — beschloß seinen mit großem Interesse aufgenommenen Vortrag mit Worten des Dankes an Generaldirektor-Stellvertreter Dipl.-Ing. Dr. techn. Josef Dultinger (ÖBB), dessen Idee der rollenden Straße durch den SGP-Niederflurwagen verwirklicht werden konnte, und an Direktionsrat Dipl.-Ing. Viktor Köttner, der als damaliger Leiter der ÖBB-Versuchsgruppe die Durchführung der manchmal rechtswierigen Versuche ermöglichte.

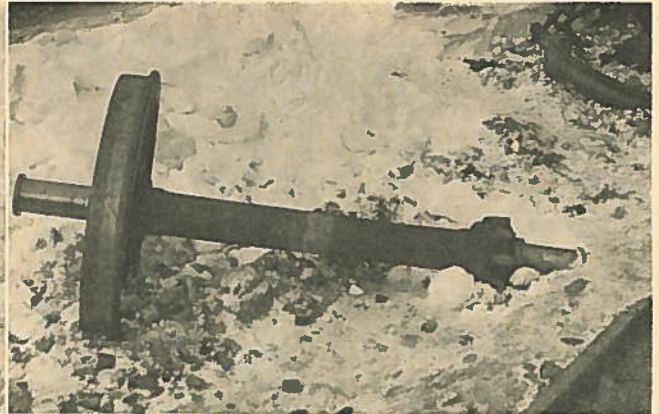
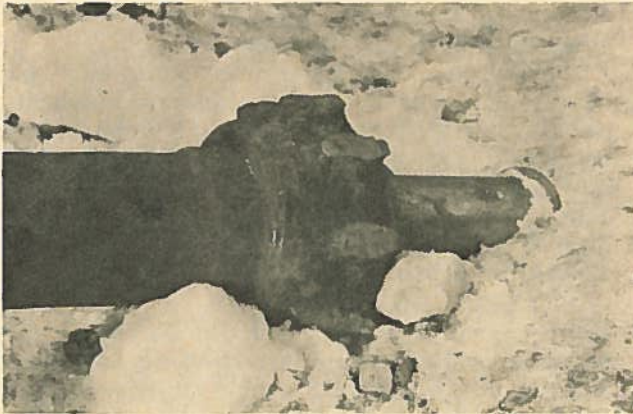
Bahnmeister,
Bauaufsichten, Gleismeister,
Gleisaufseher, Vorarbeiter
und Streckenarbeiter

Schont die Kabel

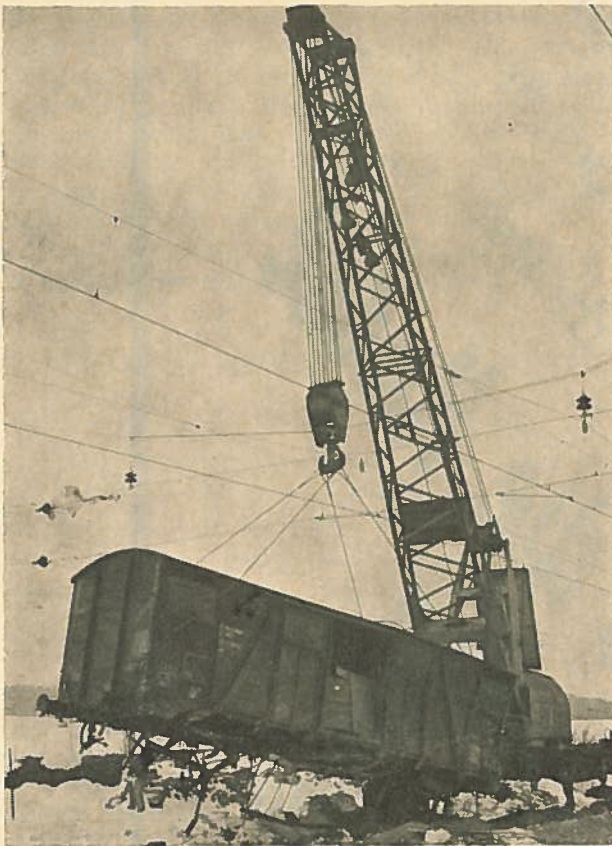


17. Etwas für jeden

Radspeichenbruch



Am 12. Dezember 1969 um 22.51 Uhr kam es im Bf Böheimkirchen bei Durchfahrt des Zuges G 885 zur Entgleisung eines Wagens einer fremden Bahnverwaltung infolge Bruches aller Speichen des rechten Rades der hinteren Achse. Der davor gereihte Wagen entgleiste ebenfalls mit beiden Achsen. Durch die Entgleisung wurden der Oberbau in einer Länge von 430 m und die Weiche 4 schwer beschädigt. An der Weiche 2 trat Schaden an der Zungenvorrichtung ein. Gesamtschadenssumme: Zirka S 500.000,—.



Wir haben diese Zugentgleisung deshalb geschildert, um die schweren Folgen eines Speichenbruches zu veranschaulichen.

Fahrleitungsschaden; Beachtung von Tfz-Führermeldungen

Am 29. Dezember 1969 erlitt das Tfz 1110.05 eines Eilzuges zwischen den Bf L. und A. einen Schaden am Stromabnehmer II. Nach Niederbinden des beschädigten Stromabnehmers setzte der Zug die Fahrt fort.

Zwischen den Bf St. und J. wurde am Tfz auch der Stromabnehmer I abgerissen, so daß das Tfz abgeschleppt und ein Ersatz-Tfz gestellt werden mußte. Dieser zweite Schadensfall und damit die große Verspätung des Eilzuges hätte vermieden werden können, wenn der Fdl des Bf St. einer Tfz-Führermeldung mehr Beachtung geschenkt hätte.

Der Tfz-Führer eines vom Bf J. nach Bf St. fahrenden Güterzuges hatte nämlich an der Fahrleitung des Nachbargleises einen Schaden bemerkt und dem Fdl im Bf St. gemeldet. Da aber der Tfz-Führer eines dem Güterzug folgenden Expreszuges keine Beobachtung machte, glaubte der Fdl im Bf St., den Eilzug ohne Bedenken in Richtung Bf J. abfertigen zu können. Die Folge war der eingangs geschilderte Untauglichkeitsfall.

Die Lehre: Der Fdl im Bf St. hätte dem Eilzug zumindest einen V-Befehl geben müssen, wenn er sich schon nicht auf andere Weise Klarheit über den Zustand der Fahrleitung verschaffen oder den Eilzug auf dem falschen Gleis abfertigen konnte.

Daher: Den Tfz-Führermeldungen mehr Beachtung schenken!

Zum Thema „Schienenbruch“

Da Schienenbrüche in der jetzigen Jahreszeit sehr häufig vorkommen, erinnern wir an folgendes:

In den Zusatzbestimmungen zur DV B 51, ZOV 37, ist enthalten, daß nur ein geprüfter Bediensteter des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes — Gleisaufseher, Gleismeister oder deren fachtechnischer Vorgesetzter — beurteilen kann, ob ein Bruchstelle befahrbar ist. Wird der Bruch von einem anderen Bediensteten aufgefunden, so gilt er als „unbefahrbar“.

Es ist selbstverständlich, daß jeder Bedienstete, der einen Schienenbruch feststellt, diesen gemäß DV V 3, Punkt 559, sofort der am schnellsten erreichbaren Verkehrsstelle (Bf, Bl, Schrp) zu melden hat. Ist ein Zug bereits unterwegs, so ist er anzuhalten und der Zugführer vom Sachverhalt zu verständigen.

Man schrieb uns

„... Ich fuhr am Vormittag des 18. Oktober 1969 von Graz über Leoben nach Eisenerz und hatte, da ich durch Gelenksentzündung gehbehindert bin, Angst vor dem Umsteigen in Leoben Hbf. Obwohl mehrere Mitreisende sich vor Leoben ebenfalls zum Aussteigen bereitmachten und sich zur Waggontüre begaben, half mir niemand beim Aussteigen. Wie ich dann nach meinem beschwerlichen Aussteigen — die Ausstiegstufen waren für mich verständlicherweise sehr hoch — hilflos am Bahnsteig stand und mich nicht vom Fleck rühren konnte, kam zu meiner Überraschung der diensthabende Fahrdienstleiter auf mich zu und fragte mich, was ich vorhabe und bot mir seine Hilfe an. Da mir bis zum nächsten Zug von Leoben nach Eisenerz noch genügend Zeit zur Verfügung stand, wollte ich in der Bahnhofswirtschaft essen und bat daher den hilfbereiten Fahrdienstleiter mich dorthin zu bringen. Im Anschluß daran sagte er dann noch in seiner zuvorkommenden Art, ich möge ruhig essen, er werde mich rechtzeitig abholen und zum Zug nach Eisenerz bringen, was auch prompt geschah. Ich hätte nie geglaubt, daß es in der heutigen Zeit noch Menschen gibt, die für einen Fahrgast so viel Zuvorkommenheit und Hilfsbereitschaft übrig haben.

Hochachtungsvoll
A. W.“

Es handelt sich dabei um den Fdl Ob. Rev. Karl Rottenmanner, Bf Leoben Hbf, der durch

sein Verhalten für das Ansehen der Österreichischen Bundesbahnen geworben hat.

„Sehr geehrte Herren!

Am Samstag, dem 17. Jänner, traf ich mit dem E 712 von Badgastein kommend im Bahnhof Schwarzach-St. Veit ein. Die Einfahrt war, wie Sie wissen, durch eine entgleiste Lokomotive blockiert, ein Umsteigerverkehr wurde organisiert.

In der kurzen Zeit, während der ich mich in Schwarzach-St. Veit aufhielt, konnte ich die besonders ruhige, zielbewußte und höfliche Art Ihres Fahrdienstleiters und seiner Herren beobachten.

Alle Umdisponierungen wurden ruhig und schnell getroffen und — soweit nötig — den Fahrgästen bekanntgegeben. Das Bahnpersonal wurde angehalten, den Fahrgästen — wenn nötig — bei Beförderung des Gepäcks, der Skier etc. zu helfen. Durch Bereitstellen zusätzlicher Wagen wurden die überzähligen Passagiere untergebracht. Kurz es wurde alles getan, um den Verkehr möglichst planmäßig abzuwickeln und um den Passagieren möglichst wenig Unannehmlichkeiten zu machen.

Gerade durch meine berufliche Tätigkeit bin ich in der Lage, die schwere Arbeit, die bei solchen Pannen entsteht, zu würdigen. Pannen kommen bei allen Verkehrsunternehmen, bei Fluglinien, wie bei Eisenbahnen vor, entscheidend ist aber wie man die erschwerte Situation meistert.

Erlauben Sie mir, Ihren Herren in Schwarzach-St. Veit in diesem Sinne meine besondere Bewunderung zu übermitteln.

Ich verbleibe mit vorzüglicher Hochachtung

OLYMPIC AIRWAY
Peter Frimmel
Direktor für Österreich“

18. Unfallverhütung

Tfz-Führer, helft mit, Unfälle zu verhüten!

(Beitrag eines Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst der BBDion Villach)

Im Winter ist die Arbeit der Verschubbediensteten durch Schnee- und Eisglätte noch viel gefährlicher als zu anderen Jahreszeiten! Besonders gefährdet sind jene Verschubleiter und Lokbeleiter, die manchmal auf den Aufstiegen zu den Führerständen oder auf dem Verschiebertrittbrett Platz nehmen müssen. Sowohl die Aufstiege als auch das Schuhwerk sind oft mit Schnee und Eis behaftet. Welche große Gefahr für die erwähnten Bediensteten!

Verwaltung und jene Kollegen, die für die Unfallverhütung zuständig sind, haben dies längst erkannt und im Punkt 3.4.3 der Vorläufigen Unfallverhütungsvorschrift DV A 40, Heft 3 bekannt-

gegeben, wie vorzugehen ist, wenn der Aufenthalt von Verschubbediensteten auf Trittbrettern bzw. Aufstiegen der Tfz eine Gefahr bedeuten würde. Der Punkt lautet: Ist sicheres und gefahrloses Stehen auf Trittbrettern, Aufstiegen u. dgl. nicht möglich, so ist ein anderer geeigneter Standort (z. B. im Vorraum, Führerstand) einzunehmen.

Der Punkt wird von der überwiegenden Mehrheit der Tfz-Führer beachtet und in gefährvollen Fällen den Verschubbediensteten der Aufenthalt auf den Führerständen gestattet. Einzelne Tfz-Führer scheinen den Punkt jedoch nicht zu kennen, sonst könnte es nicht vorkommen, daß am 5. Dezember 1969 in einem Verschubbf der Obersteier-

mark bei Schnee- und Eisglätte und dichtem Schneetreiben einem Verschieber der Aufenthalt auf dem Führerstand eines Diesel-Tfz mit der Bemerkung verweigert wurde, es kommt dadurch Schnee auf den Führerstand!

Unfälle der letzten Zeit

1. Am 19. Jänner 1970 um 20.40 Uhr stürzte im Bf Graz Hbf der Verschieber F. H. vom 11. Wagen eines aus 17 Wagen bestehenden gezogenen Vershubteiles und wurde überfahren. Er erlitt Abtrennung beider Oberarme und des rechten Unterschenkels.

H. hatte sich während der Vershubfahrt am vorderen Trittbrett eines Schemelwagenpaares aufgehalten und sich mangels eines Handgriffes an der auf diesen Wagen verladene Brücke angehalten; dabei war der nachfolgende Wagen ordnungsgemäß mit Trittbrettern und Handgriffen ausgestattet.

2. Am 23. Jänner 1970 um 13.46 Uhr sprang im Bf Wien Südbf der Werkmann J. K. auf das vordere Trittbrett des 1. Wagen des aus-

fahrenden Zuges 2913, der bereits zirka 40 m gefahren war, auf, glitt ab und kam zwischen Bahnsteigkante und Schiene zu liegen. Der Tfz-Führer hatte den Unfall beobachtet und den Zug nach 20 m durch Schnellbremsung angehalten. K. erlitt zahlreiche Prellungen und Hautabschürfungen.

3. Am 25. Jänner 1970 um 2.05 Uhr wurde im Bf Wiener Neustadt der Verschieber K. P. mit zertrümmerten Brustkorb tot aufgefunden.

P. war als Hemmschuhleger eingeteilt gewesen. Er dürfte beim Versuch, einen Hemmschuh auf Gleis 113 aufzulegen, zwischen die Puffer zweier Wagen geraten sein.

4. Am 25. Jänner 1970 um 10.40 Uhr wurde im Bf Spittal-Millstättersee Zugführer A. O. beim Vershub schwer verletzt (Schienbeinbruch und Prellungen). O. hatte sich im Wagensatz eines im Bf endenden Personenzuges aufgehalten. Er war vom Abstoßen des Wagensatzes nicht verständigt worden. Dieser fuhr infolge zu später Bremsung stark an eine stehende Wagengruppe an.

Schwerpunktprogramm Jänner—März 1970

Bf-Vorstände: Reinhaltung der sanitären Anlagen

Fdl, Block- und Stellwerkswärter: Anbringen von Hilfssperren und Warnschildern

Zugbegleiter und Verschieber: Vershub auf Hauptgleisen

Reisezugschaffner: Vereiste Trittbretter

Schrankenbediener: Rechtzeitiges Schließen der Schranken