

fr



Verkehrs-Unterrichtsblatt

7. Stück	Wien, am 1. Juli 1970	Jahrgang 1970
----------	-----------------------	---------------

- Inhalt: 33. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 34. Befehlsvorschrift in bezug auf Geschwindigkeitseinschränkungen
 35. Erlaubniserteilung zur Vorbeifahrt an untauglichen Haupt-(Gleissperrlicht-)signalen
 36. Etwas für jeden
 37. Kundendienst
 38. Persönliche Unfälle der letzten Zeit

33. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Anfahren eines Kl an Baumaschinen

Am 12. Mai um 12.20 Uhr fuhr im km 106,4 zwischen dem Bf A. und der Hst. W. der Kl (Kleinlok 112.02 + 2 beladene Arbeitswagen gezogen) an zwei im Gleis arbeitende Umsetzmaschinen und an eine Schraubeneindrehmaschine stark an und beschädigte diese schwer. Es entstand Sachschaden in Höhe von S 80.000.

Die mit diesen Maschinen arbeitende „gefährdete Rotte“ war dem Fdl und dem Fdl-Einschüler des Bf A. bekannt und auch ordnungsgemäß an der Merktafel angeschrieben. Nachdem bereits 3 Kl-Fahrten (Sperrfahrten) vom Bf A. zur Baustelle und wieder zurück durchgeführt worden waren, beantragte der Kl-Führer um 12.07 Uhr eine 4. Fahrt. Diese wurde vom Fdl-Einschüler mit einer Gleisbesetzung bis 12.45 Uhr bewilligt, jedoch unterließ es der Bedienstete — ebenso wie bei den vorangegangenen Kl-Fahrten — die „gefährdete Rotte“ in der Fahrtanweisung zu vermerken; die mündliche Verständigung des Kl-Führers wurde durchgeführt.

Während des Vormittags war die „gefährdete Rotte“ vom km 105,8 in Richtung Bf A. vorgeückt und befand sich um 12.00 Uhr bereits im km 106,4. Zwei Sicherungsposten waren eingeteilt; einer davon war mit einem Typhon ausgerüstet, der 2. befand sich beim Anschaltfernsprecher. Der Aufsichtführende ließ zu diesem Zeitpunkt eine Schiene auswechseln, hatte jedoch hievon den Fdl des Bf A. nicht in Kenntnis gesetzt.

Nachdem der Fdl-Einschüler den Sicherungsposten von der bevorstehenden 4. Kl-Fahrt verständigt hatte, ging letzterer zum Aufsichtführenden und meldete ihm dies. Es wurden jedoch kei-

nerlei Maßnahmen zum Anhalten des Kl oder zur Warnung der Arbeiterrotte unternommen.

Als der Kl-Führer und -Fahrer der mit zirka 25 km/h aus einem starken in einem Einschnitt gelegenen Gleisbogen kommenden Kl-Fahrt (Gefälle 13 ‰) die gefährdete Rotte wahrnahm, leitete er sofort Bremsung ein. Das Anfahren und die Beschädigung der Gleisbaumaschinen konnten jedoch nicht mehr verhindert werden. Der Kl kam 20 cm vor der bereits entfernten Schiene zum Stillstand!

Dem Ereignis lag eine Reihe schwerer Verfehlungen zugrunde:

Der Fdl-Einschüler des Bf A. hatte es unterlassen, in der Fahrtanweisung „gefährdete Rotte“ zu vermerken. Dieser Verstoß war jedoch nicht unfallkausal, da Kl-Führer und -Fahrer von der „gefährdeten Rotte“ Kenntnis hatten.

Der Kl-Führer hätte auf die diesbezügliche Eintragung dringen müssen und sich nicht mit der mündlichen Verständigung begnügen dürfen.

Der Aufsichtführende beging mehrere Fehler. Er hätte den jeweiligen Einsatzbereich des Kl regeln müssen, zumal die Arbeiterrotte und die Baustelle in Richtung Bf A. wanderte. Er unterließ es nach Entfernung der Schiene, die unbefahrte Gleisstelle decken zu lassen. Er sorgte nicht für ordnungsgemäße Aufstellung der Sicherungsposten; auch dann nicht, als er von der 4. Kl-Fahrt Kenntnis erhielt. Schließlich unterließ er es, dem Fdl den jeweiligen Standort der „gefährdeten Rotte“ bekanntzugeben, die sich bei der 4. Fahrt nicht mehr in km 105,8 sondern bereits im km 106,4 befand.

Auch die beiden Sicherungsposten waren am Ereignis mitschuldig. Sie glaubten, der Kl könne wegen der entfernten Schiene ohnedies nicht weiter fahren und unterließen daher jegliche War-

nung bzw. Sicherung. Beide Bediensteten sahen interessiert dem Schienenauswechseln zu. Daß es unter so sorgloser Handlungsweise zu einem Unfall kommen mußte, ist verständlich!

b) Verletzung einer Reisenden bei geänderter Zugeinfahrt

Am 9. Juni um 17.13 Uhr wurde im Bf B. eine 51jährige Reisende vom Tfz eines auf Gleis 2 einfahrenden Personenzuges zur Seite geschleudert und verletzt. Sie erlitt Hautabschürfungen, Prellungen sowie eine Gehirnerschütterung und wurde nach Erster Hilfeleistung in ein Krankenhaus eingeliefert.

Im Bf B. war außerplanmäßig die Kreuzung mit einem Güterzug abzuwickeln. Der Güterzug fuhr um 17.06 Uhr auf Gleis 1 ein. Etwa 40 Fahrgäste erwarteten am Bahnsteig den Personenzug, der auf dem dem Aufnahmegebäude näher gelegenen Gleis 2 einfahren sollte.

Während der Einfahrt des Zuges ging die Reisende — vermutlich aus Gewohnheit und achtlos — in Richtung Gleis 1, wiewohl dort bereits der Güterzug stand. Der Tfz-Führer des Personenzuges bemerkte sie, gab Achtungssignal und leitete Schnellbremsung ein, konnte aber nicht mehr verhindern, daß die Frau vom rechten Puffer auf den Bahnsteig geschleudert wurde.

Dem Unfall lag Verschulden der Verunglückten und des Fdl zugrunde. Letzterer hatte es trotz Vorhandenseins einer Lautsprecheranlage unterlassen, gemäß Punkt 292, DV V 3, die Reisenden von der Einfahränderung rechtzeitig zu verständigen. Die ZSV 19 schreibt unter Punkt 6) u. a. vor, daß die Änderung der Zugeinfahrt 10 und 3 Minuten vor der Planankunft des Zuges anzusagen ist, wobei Innenräume sowie vorgesehener und tatsächlicher Bahnsteig zu besprechen sind.

c) Abfahrt ohne Abfahrauftrag

Der im Bf G. um 5.54 Uhr auf Gleis 2 eingefahrene Güterzug hatte die Kreuzung mit einem Personenzug und das Vorfahren eines weiteren Personenzuges abzuwarten. Von dieser Disposition waren Tfz- und Zugführer verständigt. Nachdem der Fdl die Fahrstraße für die Ausfahrt des vorfahrenden Personenzuges aus Gleis 1 geprüft und gesichert hatte, brachte er das Gruppenausfahrtsignal R 1 bis 3 in die Freistellung, begab sich auf den Platz und erteilte dem Tfz-Führer des Personenzuges mit der grünen Licht zeigenden Handlaterne den Abfahrauftrag.

Unterdessen hatte der Tfz-Führer des Güterzuges die Freistellung des Gruppenausfahrtsignals bemerkt und setzte den knapp vor der Grenzmarke der Weiche 52 stehenden Zug in Bewegung, wiewohl er vom Zugführer keinen Abfahrauftrag erhalten hatte. Der Zugführer befand sich im 5. Wagen hinter dem Tfz und gab — ebenso

Der Unfall wäre jedoch trotz dieser Unterlassung noch zu vermeiden gewesen, wenn sich der Fdl wenigstens an die Bestimmungen der Punkte 181 m), 182 und 314 der DV V 3 gehalten hätte. Wäre er nämlich nicht erst während der Einfahrt des Zuges auf den Platz gegangen, sondern hätte den Zug rechtzeitig erwartet, dann hätte er dafür Sorge tragen können, daß sich die Reisenden in genügender Entfernung von den Gleisen befanden. Sicherlich wäre es ihm auch möglich gewesen, die gegen Gleis 1 gehende Reisende noch rechtzeitig zurückzuhalten.

Daher: Muß ein personenbefördernder Zug ausnahmsweise auf ein anderes, als auf das im Zugverzeichnis für Bf-Bedienstete bestimmte und den Reisenden in den Ankunfts- und Abfahrtsplänen bekanntgegebene Gleis einfahren, so hat der Fdl unbedingt dafür zu sorgen, daß die auf diesen Zug wartenden Reisenden von der Einfahränderung rechtzeitig Kenntnis erhalten. Besonders wichtig ist dies in Bf ohne Inselbahnsteige.

Die Form der Ansage durch Lautsprecher ist in der ZSV 19 geregelt. Die mündliche Verständigung von der Einfahränderung — ggf. unter Beiziehung von Bf-Bediensteten oder Zugbegleitern — hat wiederholt, laut und in allgemein verständlicher Art zu erfolgen. Sie ist knapp vor der Zugeinfahrt nochmals zu wiederholen, damit auch jene Reisenden, die erst in letzter Minute den Bahnsteig betreten, Kenntnis erhalten.

wie der Fdl — sofort hör- und sichtbare Haltsignale. Der Tfz-Führer des Personenzuges, der das Anfahren des Güterzuges wahrgenommen hatte, setzte seinen Zug nicht in Bewegung, sondern gab Gefahrensignal. Nun erst bemerkte der Tfz-Führer des Güterzuges seine Fehlhandlung und leitete Bremsung ein, konnte aber nicht mehr verhindern, daß die Weichen 52 und 53 aufgeschnitten wurden.

Während der Fdl in das Mittelstellwerk lief, um das Ausfahrtsignal zurückzustellen, glaubte der Tfz-Führer des Güterzuges auf Grund der Bewegungen mit der Handlaterne beim Laufen das Signal „Herkommen“ erkannt zu haben und schob den Zug eigenmächtig nach Gleis 2 zurück. Dies, obwohl er wußte, daß 2 Weichen durch den Zug aufgeschnitten worden waren. Beim Zurückschieben — der Zugführer gab daraufhin sofort neuerlich Haltsignale — ent-

gleisten 2 Wagen mit je einer Achse und der Gepäckwagen mit beiden Achsen. Durch die Entgleisung war der durchgehende Verkehr bis 10:16 Uhr unterbrochen. Schienenersatzverkehr für 4 Personenzüge mit 3 Autobussen des KWD mußte eingerichtet werden.

Wir rufen hier neuerlich in Erinnerung: Eine aufgeschnittene Weiche darf erst wieder befahren werden, wenn der Stell-(Weichen)-wär-

d) Drei E-Karren-Unfälle

Am 2. Juni um 8:45 Uhr kam es im Bf I. zum Zusammenprall eines mit zirka 30 km/h auf Gleis 6 durchfahrenden Gütereilzuges mit einem das Gleis überquerenden E-Karren, wobei dieser vom Tfz 80 m mitgeschleift wurde. Dabei entgleiste das Zug-Tfz, der E-Karren wurde zertrümmert, die beiden Anhänger sowie der Oberbau wurden schwer beschädigt. Sachschaden: Zirka S 150.000!

Bereits 4 Tage später, am 6. Juni um 1:43 Uhr, ereignete sich im Bf L. ein gleichartiger Unfall. Ein auf Gleis 2 durchfahrender Bezirksgüterzug stieß an einen vom Bahnsteig 2 nach Bahnsteig 1 fahrenden E-Karren, wobei dieser vom Tfz 100 m mitgeschleift und schwer beschädigt wurde. Am Zug-Tfz und einer Weiche entstand ebenfalls Sachschaden. Schadenssumme: S 97.000! Der E-Karrenfahrer und der mitfahrende Lademann erlitten schwere Verletzungen und mußten in ein Krankenhaus eingeliefert werden.

Wir haben diese beiden Unfälle hier angeführt um an die anscheinend in Vergessenheit geratene DV M 13 zu erinnern, die wichtige Bestimmungen für die E-Karren-Fahrer enthält. Da insbesondere beim Überqueren von Gleisen größte Vorsicht geboten ist, besagt diese Vorschrift im Punkt 52 unter anderem: „Vor dem

ter, ggf. ein Organ des Sicherungs- oder Baudienstes (Signalwerkführer, Bahnmeister, Bahnrichter, Vorarbeiter) ihren ordnungsgemäßen Zustand festgestellt hat. Die folgenschwere Entgleisung hätte bei Beachtung dieser Bestimmung vermieden werden können, auch wenn der Tfz-Führer vorher den Zug ohne Abfahrauftrag in Bewegung gesetzt hatte (DV V 3, Punkte 43 und 284; DV M 22, Teil A, Punkt 6).

Überqueren eines Gleises hat sich der Fördermittelfahrer zu vergewissern, daß sich von keiner Seite ein Schienenfahrzeug nähert. Bei mangelndem Ausblick ist vor dem Gleis anzuhalten, ein etwa mitfahrender Begleiter hat abzustiegen, sich von der ungefährdeten Überfahrt zu überzeugen und dem Fahrer die entsprechenden Zeichen zur Weiterfahrt zu geben. Der Fahrer hat sich dabei, soweit möglich, auch seinerseits von der ungehinderten Überquerung zu vergewissern.“

Im 3. Fall wurde ein Fahrgast im Bf V. durch einen E-Karren schwer verletzt. Er wurde während des Aussteigens aus einem Personenzug von einem mit zirka 10 km/h ohne Warnsignal fahrenden E-Karren durch seitliches Anfahren niedergestoßen und erlitt dabei einen zweifachen Bruch des Sprunggelenkes des linken Fußes.

Hier lag ebenfalls ein Verstoß des E-Karrenfahrers vor und zwar gegen Punkt 54 der DV M 13: „Auf Bahnsteigen darf während des Ein- und Aussteigens von Reisenden nur mit Schrittgeschwindigkeit und besonderer Vorsicht gefahren werden . . .“.

Es ist unbedingt erforderlich, die Bestimmungen der DV M 13 den in Betracht kommenden Bediensteten wieder in Erinnerung zu rufen.

34. Befehlsvorschrift in bezug auf Geschwindigkeitseinschränkungen

Gemäß DV M 26, Punkte 95 bis 97 ist die bei Mangel an Bremsgewicht ermittelte zulässige verminderte Fahrgeschwindigkeit der Zugmannschaft mit Allgemeinem Befehl vorzuschreiben.

Es kann nun vorkommen, daß bei einem Zug Herabsetzung der Fahrplanhöchstgeschwindigkeit **zusätzlich** auch noch aus anderen oder nur aus anderen Gründen (z. B. Fahrzeughöchstgeschwindigkeit, Wagen der Klasse B in Zügen A) für den gleichen Streckenabschnitt oder für einen Teil desselben notwendig wird.

In solchen Fällen ist, um Irrtümern vorzubeugen, nur die kleinste zulässige Fahrgeschwindigkeit für den jeweiligen Streckenabschnitt mit Befehl vorzuschreiben. Fällt dieser Grund weg,

so ist in jedem Falle zu prüfen, ob Weiterfahrt mit der Fahrplanhöchstgeschwindigkeit oder mit einer aus einem weiteren Grund zu verminderten Fahrgeschwindigkeit durchgeführt werden darf.

Beispiele:

1. Zug Ex 39, Fahrplanhöchstgeschwindigkeit 140 km/h, muß von Salzburg Hbf bis Wien Westbf ein 4-achsiger Personenwagen mit Fahrzeughöchstgeschwindigkeit 120 km/h beigegeben werden.

Befehlsvorschrift: Von Salzburg Hbf bis Wien Westbf $v_{\max} = 120$ km/h. Grund: Fahrzeughöchstgeschwindigkeit.

Dieser Wagen muß unvorhergesehen im Bf Linz Hbf abgestellt werden. Überprüfung (neuerliche Bremsberechnung) ergibt, daß Weiterfahrt mit der Fahrplanhöchstgeschwindigkeit möglich ist, daher Widerruf des Befehles.

2. Bei Zug Ex 39, Fahrplanhöchstgeschwindigkeit 140 km/h, ergibt die Bremsberechnung Mangel an Bremsgewicht und damit notwendige Herabsetzung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit

von Bf Timelkam bis Bf Attnang-Puchheim auf $v_{\max} = 130$ km/h, von Bf Wels bis Bf Hörsching $v_{\max} = 135$ km/h.

Dem Zug muß in Salzburg Hbf mit Bestimmungsbf Linz Hbf ein 4-achsiger Personenwagen mit Fahrzeughöchstgeschwindigkeit 120 km/h beigegeben werden.

Befehlsvorschrift: Von Salzburg Hbf bis Linz Hbf $v_{\max} = 120$ km/h. Grund: Fahrzeughöchstgeschwindigkeit.

Dieser Wagen muß unvorhergesehen im Bf Attnang-Puchheim abgestellt werden. Dadurch wird Geschwindigkeitsverminderung auf 120 km/h hinfällig. Überprüfung (neuerliche Bremsberechnung) ergibt jedoch, daß Herabsetzung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit von Bf Wels bis Bf Hörsching auf $v_{\max} = 135$ km/h wegen Mangel an Bremsgewicht aufrecht bleibt.

Vorgenannter Befehl ist daher zu widerrufen und ein neuer mit folgender Vorschrift auszufertigen:

Von Wels bis Hörsching $v_{\max} = 135$ km/h. Grund: Mangel an Bremsgewicht.

Hat der Zug aber z. B. ein Tfz der Reihe 1010 mit einer Fahrzeughöchstgeschwindigkeit von

130 km/h und kann daher eine Geschwindigkeit von 135 km/h nicht gefahren werden, so wäre in diesem Falle die Befehlsvorschrift für 135 km/h wegen Mangels an Bremsgewicht nicht erforderlich.

3. Bei Zug Ex 39, Fahrplanhöchstgeschwindigkeit 140 km/h, ergibt die Bremsberechnung Mangel an Bremsgewicht und damit notwendige Herabsetzung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit von Bf Timelkam bis Bf Attnang-Puchheim auf $v_{\max} = 110$ km/h, vom Bf Wels bis Bf Hörsching auf $v_{\max} = 115$ km/h.

Diesem Zug muß in Salzburg Hbf mit Bestimmungsbf Linz Hbf ein 4-achsiger Personenwagen mit Fahrzeughöchstgeschwindigkeit 120 km/h beigegeben werden.

Befehlsvorschrift:

Von Salzburg Hbf bis Timelkam

$v_{\max} = 120$ km/h,

von Timelkam bis Attnang-Puchheim

$v_{\max} = 110$ km/h,

von Attnang-Puchheim bis Wels

$v_{\max} = 120$ km/h,

von Wels bis Hörsching $v_{\max} = 115$ km/h,

von Hörsching bis Linz Hbf

$v_{\max} = 120$ km/h.

Grund: Fahrzeughöchstgeschwindigkeit bzw. Mangel an Bremsgewicht.

Für Wagen, die nicht der Fahrplanhöchstgeschwindigkeit eines Zuges entsprechen, ist im Wagenausweis beim betreffenden Wagen in der Spalte „Bemerkungen“ ein bezüglicher Hinweis (z. B. 120 km/h) anzubringen.

(Vormerkung bei Punkt 523 der DV V 3).

35. Erlaubniserteilung zur Vorbeifahrt an untauglichen Haupt-(Gleisperrlicht-)signalen

Nach den Bestimmungen der DV V 3, Punkt 244 kann die Erlaubnis zur Vorbeifahrt an untauglichen Haupt-(Gleisperrlicht-)signalen unter anderem mit Signal 29 a oder Lichtsignal 29 b erteilt werden. Für die Erlaubniserteilung mit Signal 29 a ist die schriftliche Verständigung der Zugmannschaft mit A-Befehl (B-Befehl, La) erforderlich, die nach DV V 3, Punkt 245 zu lauten hat: „... signal des (Verkehrsstelle) ... untauglich. Auf Signal 29 a achten! Bei Fehlen anhalten!“

Verschiedene in letzter Zeit aufgetretene Zweifel über das richtige Vorgehen im Falle, daß Signal 29 a nicht gegeben wurde und der Zug daher befehlsgemäß vor dem untauglichen Signal zum Stillstand gekommen ist, lassen es notwendig erscheinen, darüber wie folgt zu entscheiden:

Mit dem befehlsgemäßen Anhalten eines Zuges vor dem untauglichen Signal wegen Ausbleibens des Signals 29 a ist die **Vorschrift im A-Befehl (B-Befehl, La)** „Auf Signal 29 a achten! Bei Fehlen anhalten!“ erfüllt. Für die Weiterfahrt und Vorbeifahrt am untauglichen Signal bedarf es daher eines neuen Auftrages. Nach DV V 3, Punkt 245 erfolgt die Verständigung und Erlaubniserteilung am Standort eines untauglichen Signals fernmündlich oder mündlich mit dem Wortlaut „... signal untauglich. Vorbeifahrt erlaubt! Signal 29 a entfällt!“ Diese Verständigung ist eindeutig und erübrigt jeden Zweifel hinsichtlich der Notwendigkeit der Abgabe des Signals 29 a.

Diese Regelung entspricht sowohl für den Fall, daß ein zur Abgabe des Signals 29 a vom Fdl beauftragter Bediensteter erst nach dem An-

halten des Zuges am Standort des untauglichen Signals erscheint, als auch für den Fall, daß ein Bediensteter aus plötzlich eingetretenem Anlaß überhaupt nicht zum Signal entsendet werden kann und die Erlaubnis zur Vorbeifahrt daher fernmündlich am Signalfernsprecher gegeben werden muß. Sie entspricht aber auch den Bestimmungen der DV V 3, Punkt 246 für den Fall, daß bei Untauglichkeit des Ausfahrtsignals ein schriftlich verständigter Durchfahrzug im Bf unvorhergesehen anhalten muß, da nach diesen Bestimmungen die Zugmannschaft durch den Fdl oder einen von ihm beauftragten Bediensteten kurz vor Erteilung des Abfahrauftrages nur mündlich (fern-mündlich) verständigt wird.

Sinngemäßes Vorgehen ist erforderlich, wenn nach DV V 3, Punkt 248 das untaugliche Haupt-

(Gleisperrlicht-)signal noch vor Eintreffen eines schriftlich verständigten Zuges wieder tauglich wird, die Zugmannschaft am nunmehr „Frei“ („Fahrt erlaubt“) zeigenden Signal nicht Signal 29 a erhält, weil der zur Signalabgabe beauftragte Bedienstete am Signal noch nicht anwesend ist, und der Zug daher anhalten muß. Diesfalls ist nach dem Anhalten des Zuges die Erlaubnis zur Vorbeifahrt am Signal mit dem Wortlaut zu geben: „... signal wieder tauglich. Weiterfahrt bei frei- (Fahrt erlaubt-) zeigendem Signal erlaubt“.

Für die Erlaubniserteilung mit Lichtsignal 29 b ist eine Regelung in der angegebenen Weise nicht erforderlich, da jede Verständigung nach DV V 3, Punkt 245 entfällt.

36. Etwas für jeden



Offener Schranken — Zusammenprall !

Am 18. April um 19.30 Uhr kam es auf einer abgeschränkten EK zwischen den Bf S. und W. bei offenem Schranken zum Zusammenprall eines Personenzuges mit einem Pkw. Dabei wurde das Kraftfahrzeug an einen Fahrleitungsmast geschleudert und zertrümmert.

Der Kraftfahrzeuglenker und 2 mitfahrende Personen erlitten schwere Verletzungen. Da zwischen den genannten Bf zeitweise eingleisiger Betrieb bestand, war außerdem der durchgehende Verkehr unterbrochen. Zum Personen- und Sachschaden traten noch empfindliche Verspätungen im Reise- und Güterzugverkehr auf.

Der zur Bedienung des Schrankens zuständige Posten befindet sich unmittelbar neben der EK.

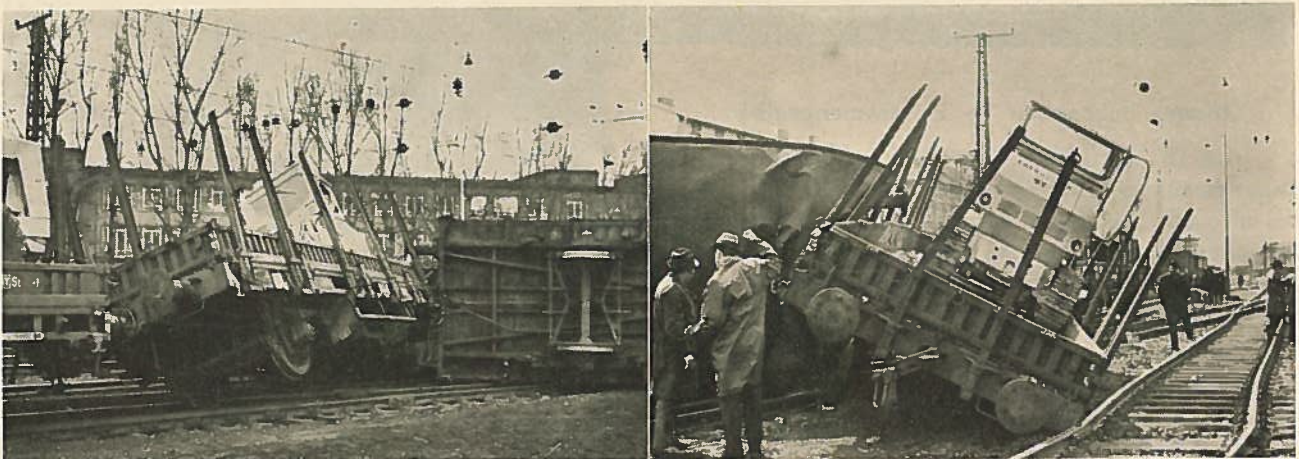
Wie der Schrankenwärter angab, hatte er die Abmeldung des Zuges mitgehört, dann aber auf das Schließen des Schrankens vergessen !



Daß es sich hier nicht um einen Einzelfall handelt, beweist nachstehende Zusammenstellung

über offene Schranken aus Personalverschulden im Bereich der Dion Linz im Monat April 1970:

Tag	Uhrzeit	Zug	EK km	Unfallbereich	Ursache	
					Personalverschulden Schrp.	Fdl.
1. 4.	7.15	5412	24,688	Garsten	/	
3. 4.	16.51	1865	140,077	Selzthal		/
6. 4.	13.14	6426	6,519 — 7,793 (6)	Pram-Haag		/
7. 4.	3.55	G 21	293,953	Schwanenstadt	/	
8. 4.	4.15	902	20,923	Hallein	/	
8. 4.	13.44	5306	70,250	Langwies		/
8. 4.	17.37	3929	13,186	Nettingsdorf	/	
9. 4.	12.10	6333	17,784	Mattighofen	/	
9. 4.	21.20	G 38	52,332 — 53,505 (3)	Andorf	/	
16. 4.	0.38	3377	1,500	Wels	/	
17. 4.	3.20	G 70	96,306 — 96,860 (2)	Selzthal	/	
19. 4.	12.47	3325	25,355	Neumarkt-Kallham	/	
19. 4.	22.13	204	251,426	Redl-Zipf	/	
20. 4.	8.53	744	239,955	Schwanenstadt	/	
22. 4.	11.12	3341	12,905	Bad Schallerbach	/	
		308	13,355			
23. 4.	2.18	3965	25,803	Rohr	/	
24. 4.	12.22	5473	24,354 — 24,688 (3)	Garsten	/	
25. 4.	10.13	3832	23,854 23,989	Pregarten	/	
29. 4.	5.57	640	77,987	Lend	/	
29. 4.	12.10	3833	22,293	Gaisbach-Wartberg	/	



Sachschaden: S 462.000,— !

Ein im Bf L. am 10. April um 10.32 Uhr auf Gleis 25 eingefahrener Gütereilzug sollte als Verschubfahrt zum Stellwerk 9 überstellt werden. Im Stellwerk 1 befand sich ein Einschüler, der

unter Aufsicht des Stellwerksmeisters Dienst versah.

Nach Einfahrt eines weiteren Gütereilzuges wollte der Einschüler die für diese Fahrt benötig-

ten Weichen wieder in die Grundstellung bringen. Da zu diesem Zeitpunkt der Stellwerksmeister ein Ferngespräch mit dem Dienstregler führte, sah er nicht, daß der Einschüler anstatt Weiche 7 a/8 c die Weiche 4/11 umstellte, die eben vom vorziehenden Vershubteil befahren wurde. Dadurch entgleiste ein beladener Wagen und stürzte um. Ein zweiter entgleiste mit beiden Achsen und stellte sich quer. Der entstandene Sachschaden war erheblich (siehe Überschrift).

Ein neuerlicher Unfall infolge Umstellens von Weichen unter den Fahrzeugen, wiewohl wir erst kürzlich die Weichen- und Stellwerkswärter eindringlich ermahnten, die Bestimmungen der Punkte 34 und 82 der DV V 3 genauestens zu beachten. Bei gewissenhafter Dienstesausübung darf es auch zu keinem „Vergreifen“ kommen.

Der Fall zeigt aber auch, wie wichtig die genaueste Überwachung eines Einschülers ist, kann er doch, einen Augenblick unbeaufsichtigt, größten Schaden anrichten. Deshalb wurde auch neben dem bereits als Stellwerkswärter geprüften Einschüler der diensthabende Stellwerksmeister im Ordnungsstrafwege zur Verantwortung gezogen.

Erkennungsmarken für Unfallerhebungsbeamte der GD und Dionen



Ab sofort sind die Unfallerhebungsbeamten der GD und der Dionen mit Erkennungsmarken, die den Aufdruck „Unfallerhebungsdienst-Generaldirektion, Betriebsdirektion“ oder z. B. „Unfallerhebungsdienst-Bundesbahndirektion Wien“ tragen, ausgestattet. Diese Bediensteten sind insbesondere bei der Erhebung über außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr in jeder Hinsicht zu unterstützen.

Eisenbahner!

Sei auf Deine **Gesundheit**
bedacht!

Nach der Arbeit — vor dem Essen — Händewaschen nicht vergessen!

TEEM-Verbindungen

Bildliche Darstellung zum Artikel unter Punkt 30 im Verkehrs-Unterrichtsblatt 6/70 (siehe Beilage).

Achtung!

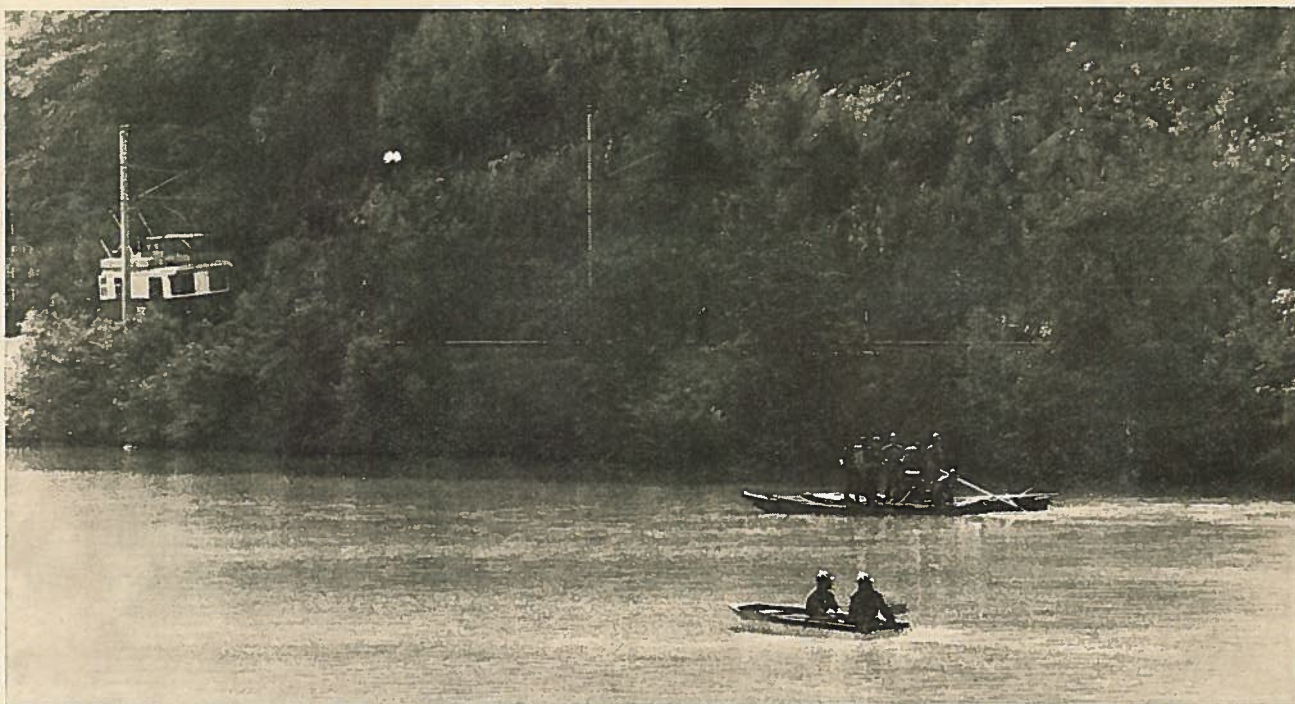
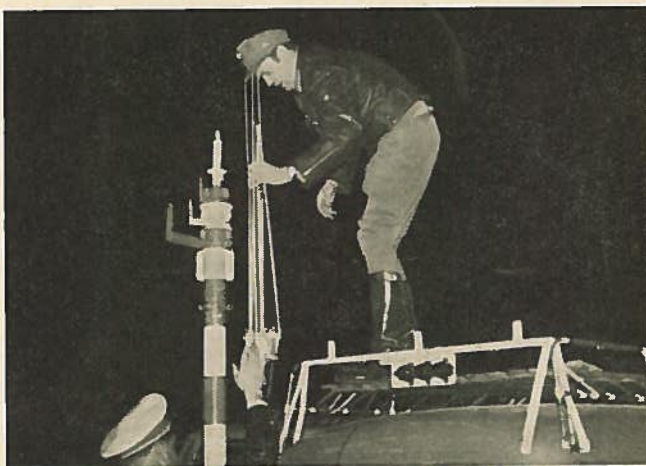
Ab Mai 1970 traten neue Achs- und Meterlasttafeln zum Leitwegzeiger der österreichischen Eisenbahnen (DB 647.01 und 647.02) in Kraft (siehe Beilage).

Probealarme

22. April um 22.10 Uhr fand im Bf Penk ein Probealarm der Dion Villach gemäß Punkt 36 der DV V 26 statt, an dem auch etwa 300

Feuerwehrlaute und 100 Männer des Roten Kreuzes und Bundesheersoldaten teilnahmen. Bei diesem Alarm bediente sich der Fdl des Bf Penk sofort der Unfallmappe bzw. des Einsatzplanes, veranlaßte das Anhalten der Züge, die Sperre des Streckengleises, die Abschaltung der Fahrleitung, die Verständigung des Bf-Vorstandes und mit Hilfe des Vermittlungsbf die Anforderung von Ärzten, Gendarmerie, Feuerwehr und des Roten Kreuzes.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß hier ein Fdl tätig war, der genau wußte, was er zu tun bzw. zu veranlassen hatte. Es kann die Feststellung getroffen werden, daß dieser Alarm als der mit dem besten Ergebnis seit 1955 bezeichnet werden kann.





Am 7. Juni um 14.20 Uhr fand im Bf Losenstein der Probealarm der Dion Linz statt. Auch hier waren mehrere Hundert bahnfremde Helfer am Werk.

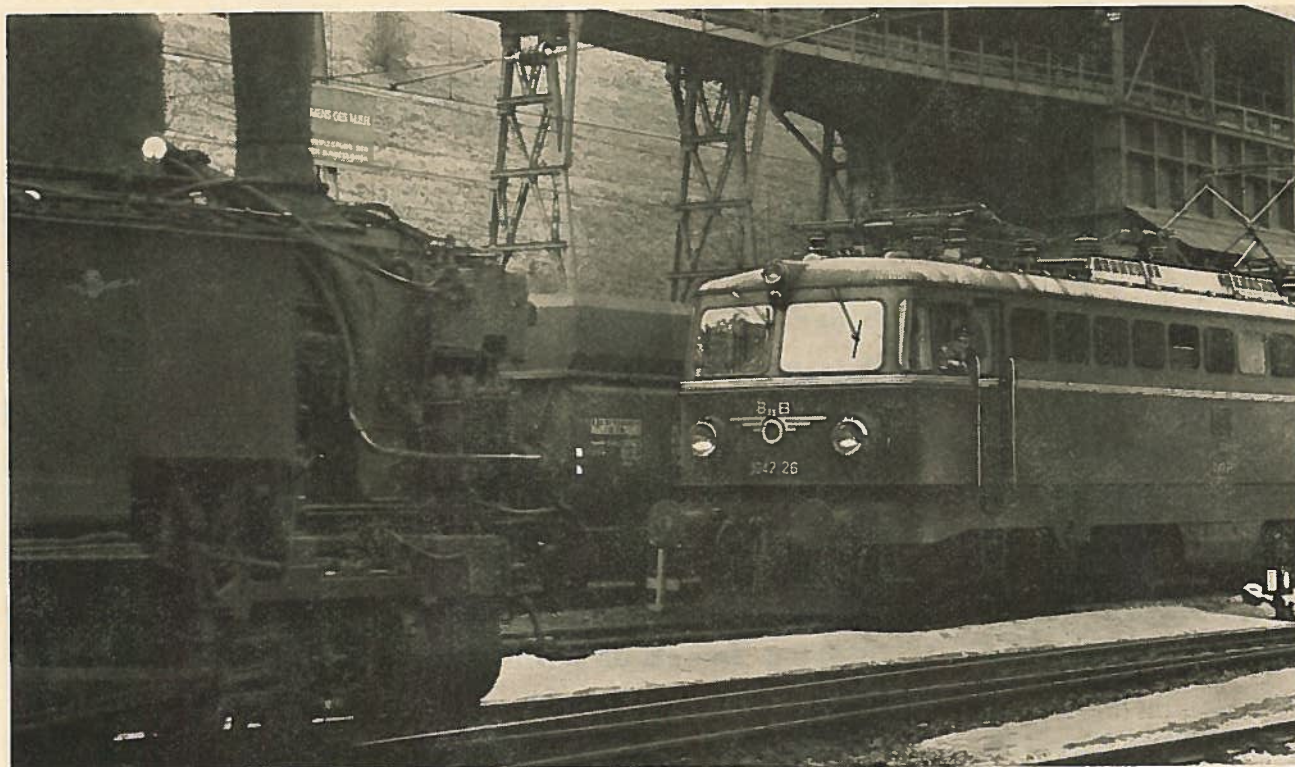
Wenn auch der an diesem Alarm beteiligte Fdl nicht ganz so folgerichtig wie sein Kollege im Bf Penk handelte, so kann dennoch auch hier das Ergebnis als gut bezeichnet werden.

Die Abhaltung der Probealarme mindestens einmal jährlich in jeder Dion zeigt immer wieder, wie wichtig es ist, die Bediensteten für den Ernstfall zu schulen, damit es zu keinerlei Pannen oder folgenschweren Verzögerungen kommt. Wenn auch von manchem der Wert eines Probealarms angezweifelt wird, so können wir ihn auf Grund unserer langjährigen Erfahrungen eines Besseren belehren.

Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Selzthal—Hieflau—Eisenerz

Wie auf allen anderen elektrifizierten Strecken der Österreichischen Bundesbahnen wird auch die zum Fahrplanwechsel 1970/71 durchgeführte Elektrifizierung des Streckenabschnittes Selzthal—Hieflau—Eisenerz eine Erhöhung in der Leistungsfähigkeit des Bahnverkehrs, eine spürbare Fahrzeitverkürzung, bequemeres Reisen und — für die Anrainer — weniger Lärm und keinen Ruß

zur Folge haben. Wenn die Elektrotraktion zunächst auch vor allem dem Güterverkehr zugute kommt und für den Personenverkehr auf der Strecke Hieflau—Eisenerz erst ab Beginn des Fahrplan-Winterabschnittes voll wirksam wird, auf der Strecke Hieflau—Selzthal erst nach Aufnahme des elektrischen Betriebes im Abschnitt Hieflau—Kleinreifling, so bedeutet sie für Reisepublikum, Transportkunden und Personal doch schon heute eine spürbare Erleichterung und Verbesserung in der Verkehrsbedienung.



Aufnahme des zweigleisigen Betriebes auf der Strecke Spittal-Millstättersee—Pusarnitz
(Inbetriebnahme des DrS-Stellwerkes Pusarnitz)

Beim zweigleisigen Ausbau der Strecke Spittal-Millstättersee—Pusarnitz wurde das vorhandene, etwa 6 km lange Gleis zwischen Spittal-Millstättersee und Lendorf der Bahnlinie nach Lienz mit-



verwendet und zwischen Lendorf und Pusarnitz ein neues zweites Gleis zugelegt.

Dieses Hauptvorhaben umfaßte eine Reihe von Vorarbeiten und ergänzender Maßnahmen, wie die Verbreiterung des Bahndammes zwischen Lendorf und Pusarnitz für die Aufnahme des zweiten Gleises, also umfangreiche Dammschüttungen, den Einbau von Bahnsteigkanten in Lendorf und Pusarnitz und die Verlängerung von vier bestehenden Bahndurchlässen. Um die Errichtung des zweiten Gleises überhaupt zu ermöglichen, mußte auch auf der Brücke über die Drautal-Bundesstraße ein zweites Stahltragwerk errichtet werden.

Die Durchführung des ganzen Vorhabens war durch die Notwendigkeit, den Zugbetrieb im auszubauenden Streckenabschnitt uneingeschränkt aufrechtzuerhalten, verständlicherweise sehr erschwert.

Mit dem Mittelstellwerk Pusarnitz haben die Österreichischen Bundesbahnen die 54. elektrische Sicherungsanlage in Betrieb genommen. Durch die Inbetriebnahme der bisher errichteten Anlagen konnten neben der Erhöhung der Betriebssicherheit 332 Dienstposten von Stellwerkswärtern aufgegeben und Personalkosten von etwa 34 Millionen Schilling pro Jahr eingespart werden.

Die Gesamtkosten des — 1968 begonnenen — Vorhabens belaufen sich auf 36,4 Millionen Schilling, von denen auf die Errichtung des neuen Mittelstellwerkes in Pusarnitz etwa 14 Millionen Schilling entfallen. Der nun zweigleisig ausgebaute etwa 8 km lange Streckenabschnitt, den durchschnittlich etwa 67 Züge pro Tag — bei verstärktem Verkehr natürlich entsprechend mehr — befahren, wird dazu beitragen, die Pünktlichkeit des Tauernverkehrs bedeutend zu verbessern.

SCHAFFNER,

bedenkt immer, daß der Reisende Kunde der Bahn ist. Ein guter Kaufmann behandelt seine Kunden mit Höflichkeit.

Grüßt,

wenn Ihr den Wagen oder das Abteil betretet. Sagt „b i t t e“, wenn Ihr die Fahrkarten verlangt und „d a n k e“, wenn Ihr sie zurückgibt. Von Eurem B e n e h m e n hängt das Ansehen Eures Standes ab.

100 Jahre Franz-Josefs-Bahn

Vor hundert Jahren, am 23. Juni 1870, befuhr ein Eisenbahnzug zum ersten Mal die neu-erbaute Strecke der Kaiser-Franz-Josef-Bahn zwischen Wien und Eggenburg. Mit der Fertigstellung dieser 78,7 Kilometer langen Linie war der durchgehende Eisenbahnverkehr zwischen Wien und Pilsen, in einer Gesamtlänge von 349,1 Kilometern,

möglich geworden. Das Teilstück Budweis—Pilsen war am 1. September 1868, das Teilstück Eggenburg—Budweis am 1. November 1869 in Betrieb genommen worden.

Der für Wien und seine Umgebung wohl bedeutungsvollste Tag in der nun einhundertjährigen Geschichte der „Franz-Josefs-Bahn“ war wohl die Eröffnungsfahrt am 23. Juni 1870. Einhundert

K. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

K u n d m a c h u n g.

Die gefertigte General-Direction beehrt sich zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, dass die Bahnstrecke **Wien-Eggenburg**

am 23. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden ist.

Von diesem Tage an werden die Züge auf der Strecke **Wien-Pilsen** bis auf Weiteres nach untenstehendem Fahrplane verkehren.

Gleichzeitig wird der bestehende directe Personen- und Frachtenverkehr von Stationen der Kaiser Franz-Josef-Bahn mit jenen der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn via Stockerau eingestellt.

WIEN, im Juni 1870.

Die General-Direction der k. k. p. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

F A H R P L A N

der

k. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn

Giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Wien-Pilsen an **bis auf Weiteres.**

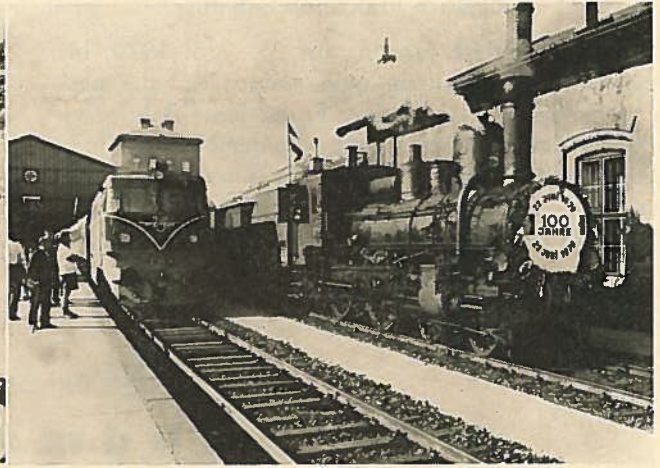
Wien-Pilsen.										Pilsen-Wien.											
Meilen	Stationen	Gemischter Zug Nr. 5		Personen-Zug Nr. 1		Postzug Nr. 3		Gemischter Zug Nr. 7		Meilen	Stationen	Postzug Nr. 4		Personen-Zug Nr. 2		Gemischter Zug Nr. 6		Gemischter Zug Nr. 8			
		I. II. III. IV. Klasse		I. II. III. Klasse		I. II. III. IV. Cl.		I. II. III. IV. Klasse				I. II. III. IV. Klasse		I. II. III. IV. Klasse		I. II. III. IV. Klasse		I. II. III. IV. Klasse			
		Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.			Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.
		Früh		Vormittag		Abends		Früh				Abends		Früh		Abends		Früh		Abends	
	Wien	6	30	10	40	9	—	—	—		Pilsen	6	5	4	9	—	—	—	1	26	
0,1	Nussdorf	6	43	10	52	9	12	—	—	1,1	Pilsenee	6	22	4	26	—	—	—	2	—	
0,2	Kahlenbergdorf	6	51	11	—	9	20	—	—	1,2	Stahlan	6	31	4	35	—	—	—	3	15	
1,1	Klosterneuburg	7	4	11	10	9	30	—	—	2,1	Blowitz	6	50	4	54	—	—	—	2	46	
1,2	Kristensdorf	7	17	11	28	9	43	—	—	2,2	Zden-Zdrice	6	59	5	3	—	—	—	2	53	
2,1	St. Andr. Wöden	7	29	11	41	10	1	—	—	2,3	Nepomak	7	12	5	16	—	—	—	2	31	
3,1	Langenleburn	7	57	11	55	10	15	—	—	3,1	Wolfsau	7	40	5	44	—	—	—	4	6	
4,1	Tulln	8	19	12	6	10	28	—	—	3,2	Horadowitz	8	6	6	10	—	—	—	4	52	
5,1	Neu-Aigen	8	42	12	22	10	45	—	—	3,3	Katowitz	8	26	6	28	—	—	—	5	16	
5,2	Abtsdorf-Hippersdorf	9	3	12	34	10	56	—	—	3,4	Strakonitz	8	40	6	43	—	—	—	5	43	
6,1	Gross-Wikarsdorf	9	26	12	51	11	13	—	—	3,5	Cajbic	8	58	6	56	—	—	—	6	1	
7,1	Ziersdorf	9	53	1	9	11	30	—	—	3,6	Hanice-Pisek	9	6	7	10	—	—	—	6	22	
8,1	Limberg-Maisau	10	19	1	29	11	49	—	—	3,7	Protwin	9	22	7	26	—	—	—	6	44	
10,1	Eggenburg	10	49	1	52	12	11	—	—	3,8	Wodnian	9	37	7	42	—	—	—	7	5	
11,1	Sigmundsdorf-Horn	11	24	2	14	12	22	—	—	3,9	Nakry-Nestale	9	52	7	57	—	—	—	7	31	
12,1	Hilfendorf	11	53	2	26	12	51	—	—	3,10	Prasenberg	10	15	8	21	—	—	—	8	7	
14,1	Wappolenreith	12	25	3	2	1	17	—	—	3,11	Budweis	10	26	8	43	10	—	—	8	29	
16,1	Göpfritz	1	8	3	28	1	41	—	—	3,12	Forbes	11	15	9	23	11	3	—	8	—	
18,1	Schwarzenau	1	50	4	2	2	14	—	—	3,13	Gratsen	11	44	9	52	11	45	—	8	—	
19,1	Vitis	2	18	4	22	2	24	—	—	3,14	Gmünd	12	18	10	36	12	29	—	8	—	
20,1	Pfirsbach-Schrems	2	28	4	37	2	47	—	—	3,15	Pfirsbach-Schrems	12	32	10	55	1	3	—	8	—	
21,1	Gmünd	3	24	5	11	3	15	—	—	3,16	Vitis	12	45	11	8	—	—	—	8	—	
22,1	Gratsen	4	3	5	20	3	40	—	—	3,17	Schwarzenau	1	5	11	29	1	47	—	8	—	
23,1	Forbes	4	44	6	8	4	10	—	—	3,18	Göpfritz	1	41	12	8	2	29	—	8	—	
24,1	Budweis	5	30	6	49	4	52	—	—	3,19	Wappolenreith	2	49	2	57	3	1	—	8	—	
25,1	Prasenberg	5	39	7	5	5	9	—	—	3,20	Hilfendorf	2	28	1	3	3	23	—	8	—	
30,1	Nakry-Nestale	7	31	5	33	7	57	—	—	3,21	Sigmundsdorf-Horn	2	47	1	25	4	3	—	8	—	
32,1	Wodnian	7	46	5	49	8	20	—	—	3,22	Eggenburg	3	11	1	47	4	25	—	8	—	
33,1	Protwin	7	58	6	1	8	38	—	—	3,23	Limberg-Maisau	3	20	2	7	5	—	—	8	—	
34,1	Hanice-Pisek	8	14	6	17	9	1	—	—	3,24	Ziersdorf	3	49	2	57	5	26	—	8	—	
35,1	Cajbic	8	27	6	30	9	18	—	—	3,25	Gross-Wikarsdorf	4	8	2	44	5	38	—	8	—	
36,1	Strakonitz	8	43	6	47	9	45	—	—	3,26	Abtsdorf-Hippersdorf	4	26	3	4	6	17	—	8	—	
38,1	Katowitz	8	57	7	1	10	8	—	—	3,27	Neu-Aigen	4	35	3	12	6	28	—	8	—	
38,2	Horadowitz	9	16	7	20	10	35	—	—	3,28	Tulln	4	55	3	31	8	51	—	8	—	
39,1	Wolfsau	9	44	7	48	11	15	—	—	3,29	Langenleburn	5	5	3	40	7	2	—	8	—	
41,1	Nepomak	10	9	8	18	11	57	—	—	3,30	St. Andr. Wöden	5	19	3	54	7	13	—	8	—	
42,1	Zden-Zdrice	10	22	8	26	12	14	—	—	3,31	Kristensdorf	5	37	4	19	7	26	—	8	—	
43,1	Blowitz	10	31	8	35	12	29	—	—	3,32	Klosterneuburg	5	51	4	26	7	51	—	8	—	
44,1	Stahlan	10	50	8	54	12	58	—	—	3,33	Kahlenbergdorf	6	—	4	35	8	—	—	8	—	
44,2	Pilsenee	10	59	9	3	1	8	—	—	3,34	Nussdorf	6	8	4	44	8	10	—	8	—	
46,1	Pilsen	11	15	9	19	1	30	—	—	3,35	Wien	6	19	4	54	8	20	—	8	—	

Bemerkung. Die Einleitung von Local- und Vergnügungszügen wird einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

Beilage zu Nr. 26 des „Kremler Wochenblattes.“



Begrüßung der Festgäste unter ihnen Generaldirektor Hofrat Dr. Karl Kalz und der Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisenbahner Fritz Prechtl



Der historische Sonderzug nach Eggenburg bei der Abfahrt von Wien Franz-Josefs-Bf am 20. Juni 1970



Jahre Franz-Josefs-Bahn — das bedeutet auch einhundert Jahre österreichischer Eisenbahngeschichte. Der Zweite Weltkrieg und seine politischen Folgen haben bewirkt, daß die internationale Bedeutung dieser Bahnlinie zwar abgesunken ist, doch für die Bewohner des nördlichen und nordöstlichen Niederösterreich blieb und bleibt sie auch heute und in Zukunft unentbehrlich.

Vorstand des Bahnhofes Wien Franz-Josefs-Bf
Insp. Franz Rudolf in historischer Uniform

Achtet auf DAS VORHANDENSEIN DER *Verschleißklappen bei Kesselwagen!*

37. Kundendienst

Man schrieb uns:

„Sonntag, 24. Mai l. J. fuhr ich mit dem Zug 2422 von Enzersdorf bei Staatz nach Wien. Ich hatte mir in Enzersdorf eine Fahrkarte gelöst, fand sie aber nicht, als der Schaffner im Zug mich aufforderte, diese vorzuweisen. Er glaubte jedoch meinen Beteuerungen und ließ mir in höflicher Weise Zeit, bis ich endlich (knapp vor Mistelbach) die Karte fand.

Weder kannte der Schaffner mich, noch ich ihn. Ich vergaß auch, nach seinem Namen zu fragen und möchte mich daher auf diese Weise für das anerkennenswerte Entgegenkommen eines Schaffners der ÖBB besonders bedanken.

E. M., Graz“

„Am 30. Mai fuhr ich mit dem ‚Transalpin‘ um 15.30 Uhr von Innsbruck ab und mußte den Zug um 20.10 Uhr in Linz erreichen, um nach St. Pölten zu kommen, wo ich erwartet wurde. Ich sollte nämlich noch 14 km weiter aufs Land fahren. Nun war aber diese Kombination durch die verlängerte Reisezeit über Zell am See (Umleitung) äußerst gefährdet, da mit einer Verspätung bis zu 90 Minuten zu rechnen war. Ich möchte das entgegenkommende und freundliche Verhalten der beiden Schaffner im Waggon I. Klasse und des Fahrdienstleiters in Salzburg (19.00 Uhr) dankbarst erwähnen, die mir jede Hilfe versprachen. — Tatsächlich erreichte ich den Zug und kam pünktlich nach St. Pölten.

M. M.“

„Auf meine szt. Beschwerde wegen der oft allzulange geschlossenen Bahnschranken bei der Bahnübersetzung Trofaiach — Gößgrabenstraße haben Sie, verehrte Herren der Direktion, äußerst positiv reagiert.

Zunächst rief mich der Bahnvorstand von Trofaiach an und besprach mit mir den von mir aufgezeigten Mißstand. Schon damals fiel mir der höfliche, verständnisvolle Ton auf, in dem er mit mir sprach. Vor 2 Wochen erschien dann sogar ein Herr von der ÖBB-Direktion Villach persönlich, um sich für meine Eingabe zu bedanken (!) und klärte mich in einer außergewöhnlich höflichen und lebenswürdigen Art über die Sachlage auf und sagte sogar Abhilfe zu. Daß man sich sogar höchstpersönlich von der ÖBB-Direktion hierher bemüht hat und diesen Auftrag einem so bemerkenswert höflichen, charmanten Herrn überantwortet hat, hat mich dazu bewogen, diesen Vor-

fall dem ORF zu schildern und zu bitten, ihn in einer der nächsten „Watschenmann“-Sendungen zu bringen.

Sie sehen, auch die Leute, die sich bei Ihnen über diverse Übelstände beschwerten, sind nicht nur Nörgler und Kritiker, sondern wissen ein verständnisvolles Eingehen auf Beschwerden und eine so überaus positive Reaktion wohl zu schätzen.

Hochachtungsvoll
H. H., Trofaiach“

„Der jugoslawische Schlafwagenschaffner bemerkte am 1. Mai 7.00 Uhr in Jesenice, daß er meinen Reisepaß einem in Villach ausgestiegenen Reisenden ausgehändigt hatte. Meine Frau und ich standen auf dem Bahnsteig, schuldlos an der Sache, dafür aber vom jugoslawischen Grenzpolizeiführer brüsk zurückgewiesen, ohne eine Spur von Hilfeleistung. Zufällig kamen wir zu Ihrem Verbindungsbeamten, der wiederholt mit Villach und Klagenfurt telephonierte, aber auch mit Ljubljana, weil der Schlafwagenschaffner mit unseren Rückfahrkarten (nach Frankfurt) davongefahren war und wir in der Aufregung auch nicht daran gedacht hatten. Erstaunlicherweise waren um 13.00 Uhr Paß und Fahrkarten zur Stelle und wir konnten um 15.30 Uhr weiterreisen. Es hätte aber leicht auch anders kommen können, mit Abbruch der Urlaubsreise und erheblichen Verlusten!

Mit vorzüglicher Hochachtung
G. W. J., Frankfurt/Main“

„Auf der Fahrt von Graz nach Badgastein habe ich am 4. Mai 1970 im Städteschnellzug einen Briefumschlag mit zirka 8000,— S liegen gelassen. Ich erstattete in Badgastein die Verlustanzeige, der Betrag wurde in Innsbruck gefunden und mir nach Badgastein zugestellt.

Der Fahrdienstleiter in Badgastein und später der Bahnhofvorstand persönlich, haben sich um das Zustandebringen des Verlustes in einer Weise bemüht, die über den Begriff eines „Dienstes am Fahrgast“, selbst bei optimaler Auffassung, weit hinausging.

Ich bringe den Fall zur Kenntnis und bitte den beiden Herren und besonders dem Fahrdienstleiter meinen nochmaligen Dank in geeigneter Form zur Kenntnis zu bringen.

Hochachtungsvoll
Hofrat Ing. P. S., Graz“

38. Persönliche Unfälle der letzten Zeit

Am 29. April um 18.50 Uhr begab sich im Bf Innsbruck Fbf Zugführer J. A. zum Dienstantritt bei Zug 2667. Er benutzte den Weg über die Gleise 31, 33 und weiter bis zu Gleis 41. Wegen Fehlens eines geeigneten Überganges stieg A. über die Puffer der dort stehenden Wagen. In diesem Augenblick erfolgte ein heftiger Vers Schubstoß an diese Wagengruppe. A. verlor das Gleichgewicht und stürzte zwischen den Schienen zu Boden. Dabei kam der rechte Fuß auf der Schiene zu liegen und wurde von 3 Wagen überrollt. Nachdem die Wagengruppe zum Stillstand gekommen war, kroch der Verletzte aus dem Gleis. Er konnte sich noch bis zum Gleis 33 schleppen, brach dann aber bewußtlos zusammen. Um 19.20 Uhr fand ein Verschieber den Zugführer und veranlaßte die Überführung in ein Krankenhaus.

Am 5. Mai um 1.48 Uhr fiel im km 55,962 zwischen den Bf Penk und Obervellach der Schlußschaffner M. W. vom Schlußbremswagen des Zuges 1196. Da er bei Durchfahrt des Zuges im Bf Obervellach nicht gesehen wurde und im Bf Mallnitz nicht beim Zug war, wurde Zug Ex 902 vom Bf Penk mit V-Befehl abgefertigt. Der Tfz-Führer dieses Zuges fand um 2.49 Uhr den Bediensteten schwerverletzt im Gleis liegend auf. W. verstarb um 4.00 Uhr nach Einlieferung in ein Krankenhaus.

Am 15. Mai um 22.47 Uhr erlitt im Bf Wien Südbf der bei der 2. Reserve tätige Verschieber R. Ch. beim Vers Schub auf Gleis 206 eine Quetschung des linken Oberarmes. Er wurde in das Arbeitsunfallkrankenhaus Meidling eingeliefert, wo ihm der rechte Arm abgenommen werden mußte. Ch. wollte zum Kuppeln zwischen eine anrollende und

eine stehende Wagengruppe ins Gleis treten, tat dies aber trotz einer Entfernung der beiden Wagengruppen von nicht mehr als 1 m nicht gebückt sondern aufrecht!

Am 17. Mai um 10.20 Uhr wurde im Bf Bischofshofen der Signalmeister T. H. durch Streifung vom ausfahrenden Zug 1030 schwer verletzt. Er erlitt Rippenbrüche sowie einen Bruch des rechten Armes und wurde mit der Rettung in das Krankenhaus Schwarzach i. P. eingeliefert.

Der Verunglückte war im Gleis 2 mit Vermessungsarbeiten beschäftigt gewesen und dem ausfahrenden Zug 1013 durch seitliches Hintreten zum Gleis 1 ausgewichen. Als er während der Vorbeifahrt dieses Zuges wegen Annäherung des aus der Gegenrichtung kommenden Zuges G 868 wieder in Richtung Gleis 2 trat, wurde er vom hinteren Trittbrett des letzten Wagens des Zuges 1013 niedergestoßen.

Am 31. Mai um 18.10 Uhr wurde im Bf Bludenz der Verschieber B. W. beim Versuch, vom ausfahrenden Zug 9407 abzuspringen, überfahren. Er erlitt Abtrennung des rechten Beines unterhalb des Knies sowie eine Quetschung der linken Ferse und wurde mit der Rettung in das Krankenhaus Valduna eingeliefert.

Der Verunglückte wollte mit dem ausfahrenden Zug auf einem Trittbrett im letzten Zugdrittel stehend bis zur Magazinsrampe mitfahren und dort abspringen. Dabei blieb er mit der Arbeitsbluse am Wagen hängen und stürzte nach Zerreißen der Bluse auf den bombierten Bahnsteig, geriet mit den Beinen unter die Räder eines Wagens und wurde danach wieder auf den Bahnsteig geschleudert.

Schwerpunktprogramm Juli—September 1970

Fdl:	Kundendienst
Zugführer:	Abfertigung der Züge
Schaffner:	Kundendienst
Tfz-Führer:	Haltepunkt der Züge
Verschubbedienstete:	Verschub bei elektrischem Betrieb
Kl-Führer:	Kl folgt Zug

Offene Schranken

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1970 wurde das „Verbindliche Abmelden der Züge“ in Kraft gesetzt.

Trotzdem war in den Monaten März bis Mai — wie aus nachstehender Tabelle zu ersehen ist — wiederum eine kaum vertretbare große Zahl von Schranken bei Vorbeifahrt von Zügen offen (zu spätes Schließen oder zu frühes Öffnen).

Dion	Gesamt	hievon durch Verschulden								
		Schrankenwärter		Blockposten		Stellwerkswärter		Fahrdienstleiter		technische Störung
		1)	2)	1)	2)	1)	2)	1)	2)	
März 1970										
Wien	10	6		1		2	1			
Linz	21	17								4
Innsbruck	4	2				1	1			
Villach	6	3				1		1		1
Summe	41	28		1		4	2	1		5
April 1970										
Wien	14	2				7	1	1		3
Linz	28	17						3		8
Innsbruck	4	3								1
Villach	6	4				1			1	
Summe	52	26				8	1	4	1	12
Mai 1970										
Wien	11	3		4				3		1
Linz	21	9	1	1		1		6		3
Innsbruck	9	3				2				4
Villach	10	1	1	1		4		1		2
Summe	51	16	2	6		7		10		10

1) zu spät geschlossen

2) zu früh geöffnet

Schrankenbediener!

Denkt daran, daß jeder offene Schranken einen schweren Unfall zur Folge haben kann.
Schließt und öffnet die Schranken daher zeitgerecht.

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