



Verkehrs-Unterrichtsblatt

8. Stück

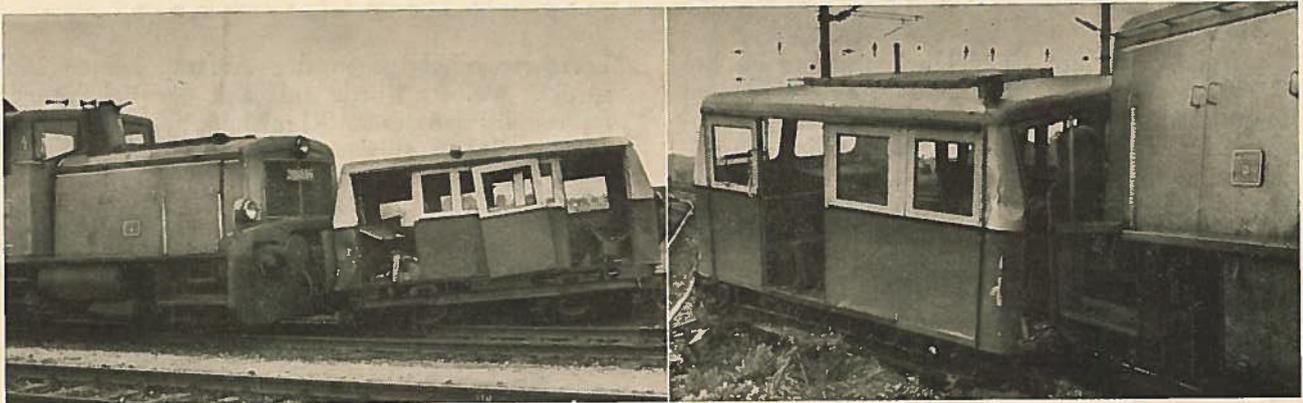
Wien, am 1. August 1970

Jahrgang 1970

Inhalt: 39. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 40. Etwas für jeden
 41. Kundendienst
 42. Unfallverhütung

39. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Anfahren eines Kl an Vershubteil



○ ————— ○ ————— ○ ————— ○
 Bf Sch. km 8,174 H. u. Lst. M. Bf G.

Am 4. Juni um 14.15 Uhr fuhr im Bf G. ein aus Richtung Bf Sch. einfahrender Kl (Motorbahnwagen + 4 Bahnwagen gezogen) an einen entgegenkommenden gezogenen Vershubteil stark an, wobei sich Tzf und Kl ineinander verkeilten. Von den am Kl und auf den Bahnwagen mitfahrenden 10 Personen wurde 1 jugosl. Gastarbeiter getötet; 7 weitere Bedienstete erlitten Verletzungen. Sachschaden an den Fahrzeugen: S 61.000,—.

Hergang: Unmittelbar nach Abfahrt eines Personenzuges um 8.00 Uhr in Richtung Bf Sch. vereinbarte der Fdl des Bf G. mit dem Fdl im Bf Sch. die Fahrt des Motorbahnwagens mit 4 gezogenen Anhängern bis km 8,174 und zurück nach Bf G.; späteste Rückkunft um 16.00 Uhr. Davon wurde auch der Wärter im Stellwerk 2 des Bf G. verständigt.

Um die Arbeiten an der Baustelle nicht zu verzögern, wurde weiters vereinbart, daß der Kl während der Fahrt zweier weiterer Personenzüge in der H. u. Lst. M. gesichert hinterstellt werde, obwohl eine Ausnahmegenehmigung für ein solches Vorgehen nicht vorlag. Nach Ausfolgung der Fahrtanweisung und der Weichenschlüssel für die H. u. Lst. an den Kl-Führer und -fahrer fuhr der Kl um 8.05 Uhr ab.

Nach Beendigung der Arbeiten an der Baustelle um zirka 13.45 Uhr fragte der Kl-Führer von der H. u. Lst. aus fernmündlich den Fdl des Bf G., ob die Rückfahrt des Kl möglich sei. Der Fdl gab die Zustimmung und will diese mit dem Zusatz „bis zum Einfahrsignal“ ergänzt haben. Der Kl-Führer hörte — seinen Angaben zufolge — diese Worte nicht. Eine Wiederholung der Zustimmung durch den Kl-Führer erfolgte nicht.

Während der Rückfahrt befanden sich 9 Personen, davon 7 Gastarbeiter, im Motorbahnwagen; der Gleismeister befand sich zur Bedienung der

Handbremse auf dem vorletzten Bahnwagen, weil der letzte zur Gänze beladen war. Als sich der Kl dem Einfahrsignal des Bf G. näherte, gab der Kl-Führer zweimal Achtungssignal und verminderte während der Vorbeifahrt am Einfahrsignal die Geschwindigkeit auf zirka 20 km/h, hielt aber nicht an. Zur gleichen Zeit fuhr im Bf ein aus Tfz und 8 Güterwagen bestehender gezogener Vershubteil von Gleis 7 nach Gleis 3 b. Der Wärter im Stellwerk 2 beobachtete die Vershubbewegung und hatte, bedingt durch den Motorenlärm des Diesel-Tfz, die Achtungssignale des Kl nicht gehört; von der vorzeitigen Rückfahrt desselben hatte er keine Kenntnis.

Da der Kl-Führer den entgegenkommenden Vershubteil erst auf kurze Entfernung wahrnahm und der Tfz-Führer von seinem Standort aus den Kl nicht sah, konnte nicht mehr verhindert werden, daß der Kl heftig an das Tfz anfuhr.

Den folgenschweren Unfall hat in 1. Linie der Kl-Führer und -fahrer verschuldet, weil er als streckenkundiger Bediensteter verabsäumt hat, den Kl in Höhe des ES des Bf G. anzuhalten und danach wiederholt Achtungssignal zu geben (DV V 3, Punkt 547).

b) Entgleisung eines Stabeg-Bahnwagens mit Ilo-Aufsteckmotor

Am 8. Juni um 10.25 Uhr entgleiste im km 22,590 zwischen den Bf S. und P. ein mit einem Ilo-Aufsteckmotor ausgestatteter Stabeg-Bahnwagen in einem Linksbogen. Dabei erlitt der Kl-Führer und -Fahrer einen Schock und der mitfahrende Gleiswerker einen Schädelbasisbruch.

Der Kl war unbeladen und hatte keine Ausgleichslast aufgelegt. Die Erhebungen ergaben, daß der zuständige Gleismeister dem Kl-Führer und -Fahrer Auftrag zur Überstellung des Kl vom Bf K. nach Bf P. erteilt hatte, obwohl er wußte, daß der Bedienstete nicht als Kl-Fahrer geprüft ist.

Der Fdl des Bf G. war am Ereignis mitschuldig, weil er es unterlassen hat, den Wärter im Stellwerk 2 von der vorzeitigen Rückfahrt des Kl zu verständigen (DV V 3, Punkt 535).

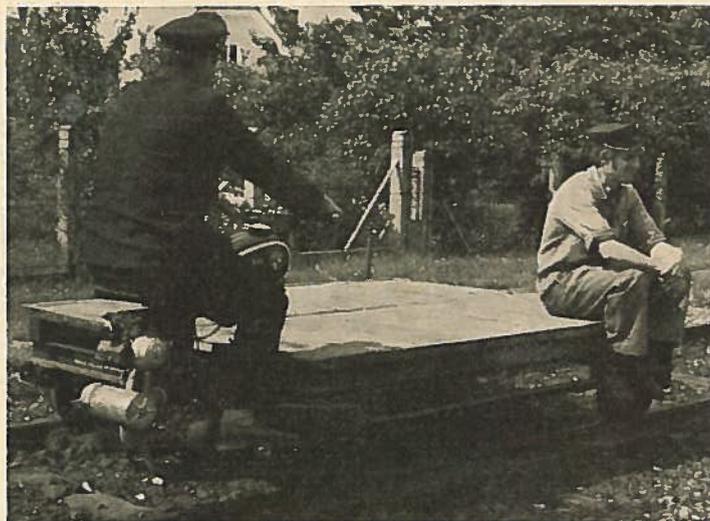
Schließlich lagen noch weitere Verstöße des Fdl im Bf G. und seines Kollegen in Sch. vor, die jedoch mit dem Ereignis nicht im ursächlichen Zusammenhang standen: Sie hatten die Fahrt zweier Personenzüge zugelassen, ohne daß sich die Weichenschlüssel der H. u. Lst. M. in ihrer Verwahrung befanden. Auch hatten die beteiligten Fdl die nach Hinterstellung des Kl in der H. u. Lst. folgenden Kl-Fahrten zur und von der Baustelle verkehrsdienstlich nicht behandelt (DV V 3, Punkte 535 und 545; Bf-Do).

Der Unfall beweist neuerlich, wie oberflächlich manchmal der Verkehrsdienst, insbesondere auf Nebenbahnen, gehandhabt wird in der Meinung, es könne ohnedies nichts geschehen. Auch wurde wiederholt die Beobachtung gemacht, daß gerade auf solchen Strecken die Kl-Fahrer nicht beim ES bzw. bei der Trapeztafel anhalten, sondern sorglos in den Bf einfahren. Daß es bei solchen vorschriftswidrigen Handlungen zu Unfällen kommen muß, ist vorhersehbar!

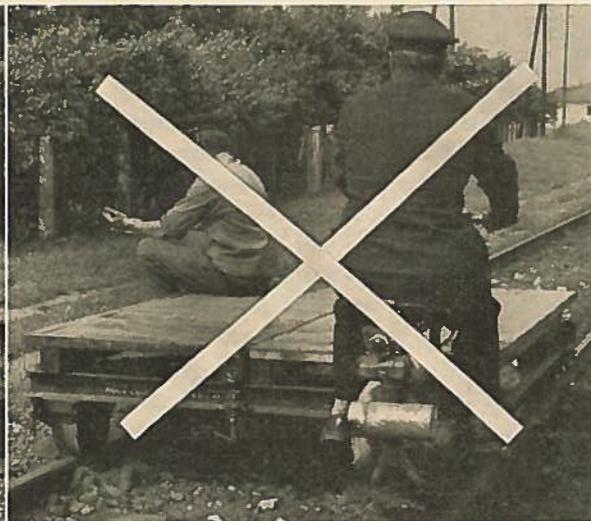
Letzterer erhob gegen den Auftrag keinen Einspruch. Weiters wurde anlässlich der Erhebungen festgestellt, daß der am Kl mitfahrende Gleiswerker auf der linken vorderen Seite der Ladefläche gesessen war.

Der Unfall gibt Anlaß, an die Bestimmungen der DV V 3, Punkt 530 sowie der ZSV 4, Anlage 5/1 zu erinnern, die auch für Fdl wichtig sind:

- v max. bis 10^{0/00} . . . 25 km/h
- bei Rückwärtsfahrt sowie im Bereich von Weichen, Gleiskreuzungen, EK und Erdbahn-



Richtig

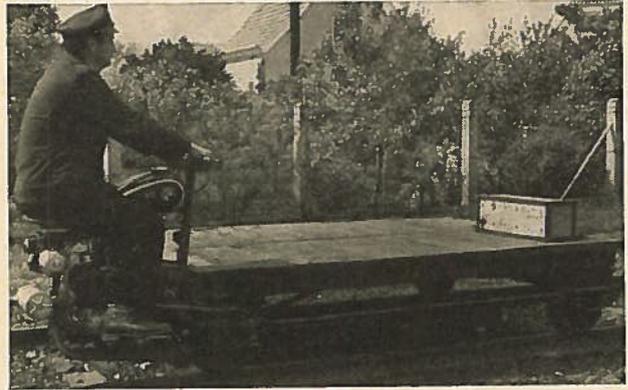


Falsch

steigen darf nur mit höchstens 10 km/h gefahren werden

- mit dem Aufsteckmotor darf in der Regel nur ein Stabeg-Bahnwagen befördert werden
- der Bedienungsmann muß einen Ermächtigungsschein besitzen und eine Prüfung als Fahrer für motorisierte Kl abgelegt haben
- bei Leerfahrten ist aus Sicherheitsgründen über dem bei Vorwärtsfahrt dem Antriebsrad vorauslaufenden Rad eine Ausgleichslast von mind. 50 kg aufzulegen . . .

Eine mitfahrende Person kann die Ausgleichslast ersetzen.



Richtig

c) Einfahrt eines D-Zuges auf besetztes Gleis

Am 27. Mai um 16.05 Uhr fuhr im Bf V. ein D-Zug ohne Verständigung mit einer Geschwindigkeit von zirka 80—90 km/h auf das mit einem Personenzug der Gegenrichtung besetzte Gleis 2 ein. Die Annäherung erfolgte auf zirka 150 m. Daß es zu keinem folgeschweren Zusammenstoß kam, war nur der schnellen Reaktion des Tzfz-Führers des D-Zuges zu danken.

Ursache: Zwischen 13.10 Uhr und 15.00 Uhr führte der zuständige Signalmeister am Kabel zum Antrieb der Weiche 55 des Bf V. Arbeiten durch. Nach deren Beendigung setzte sich der Signalmeister über den Platzfernsprecher mit dem Fdl in Verbindung und überzeugte sich seiner Meinung nach von der Übereinstimmung zwischen Weichenstellung und Ausleuchtung am Stelltisch des Fdl. Anschließend begab sich der Signalmeister in die Fahrdienstleitung und war dort bei den Einfahrten der beiden erwähnten Züge anwesend.

Um 16.03 Uhr stellte der Fdl die Einfahrt für den D-Zug auf Gleis 1 „Frei“. Die Überwachungslampe für die Festlegung der Weiche 55 zeigte die Ordnungsstellung in die Gerade auf Gleis 1 an und das Einfahrtsignal das Signalbild 4 a. Während der Einfahrt wurde jedoch der Isolierabschnitt nach der Weiche 55 nicht auf Gleis 1, son-

dern auf das vom Personenzug besetzte Gleis 2 rot ausgeleuchtet. Der Fdl, der dies beobachtet hatte, verständigte sofort den Signalmeister und eilte auf den Platz. Dort sah er gerade noch, wie der D-Zug etwa 150 m vor der Spitze des Personenzuges auf Gleis 2 zum Stillstand kam.

Anschließend wurden über Antrag des Signalmeisters mehrere Probestellungen an der Weiche 55 durchgeführt, wobei die Stellung der Weiche jeweils entgegen der Ausleuchtung am Stelltisch war. Bei einem weiteren Versuch um etwa 17.00 Uhr war plötzlich die Ausleuchtung am Stelltisch wieder identisch mit der tatsächlichen Weichenstellung.

Wiewohl der Signalmeister eine Fehlmanipulation vorest entschieden in Abrede stellte, mußte er schließlich zugeben, die Kabeladern nach Abschluß der Arbeiten und Überprüfung der Weichenstellung abgehoben zu haben, um sie ordentlich zu formen. Dabei hatte er die Adern vertauscht und sie erst nach dem Ereignis wieder richtig angeschlossen.

Abgesehen von einem Verstoß gegen die DO § 18 lag Nichtbeachtung der Punkte 21 (6) und 25 (3) der DV V 50 vor.

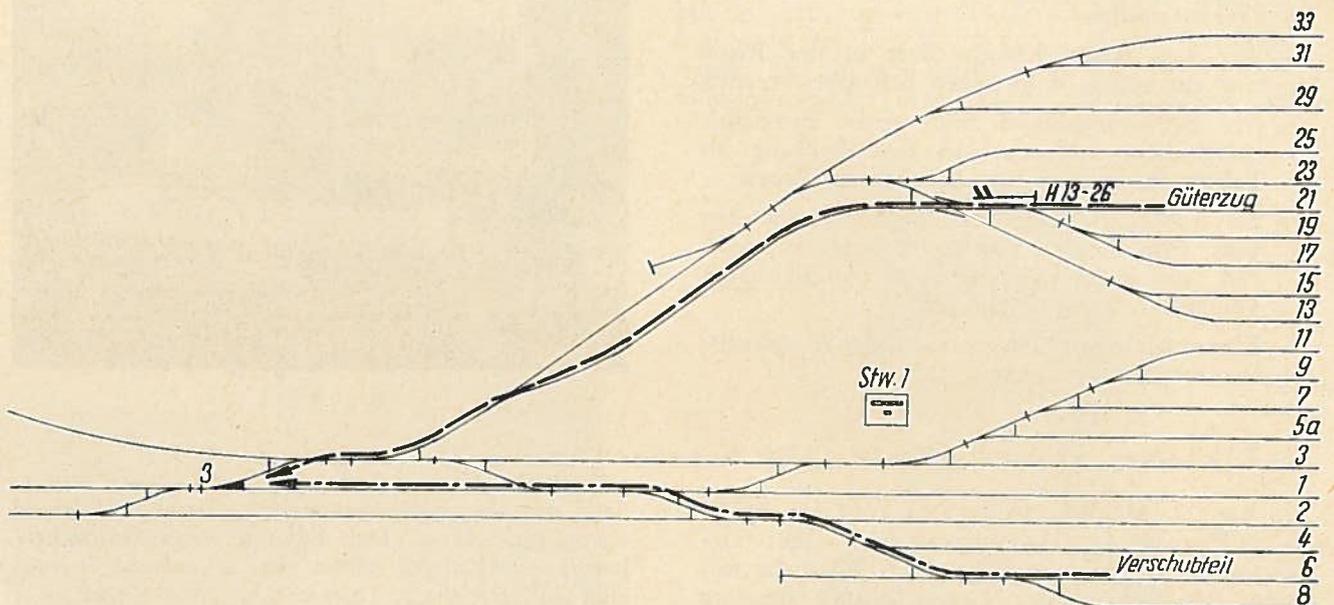
Personalunfälle bedeuten:

Für die Betroffenen: Krankheit, Krüppelhaftigkeit oder gar den Tod, seelische und materielle Sorgen.

Für den Betrieb: Zeit- und Arbeitsverlust, unproduktive Ausgaben und Störungen.

Arbeite daher unfallsicher und wirtschaftlich!

d) Zusammenstoß eines ausfahrenden Güterzuges mit Vershubteil



Im dargestellten Bf erfolgte die Übermittlung der Abfahrerlaubnis für Güter- und Dienstzüge gemäß Tafel B 15 a durch den Wärter im Stellwerk 1.

Am Ereignistag beauftragte der Fdl den Wärter des Stellwerkes 1 blockmäßig zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Ausfahrt eines Güterzuges aus Gleis 21. Der Stellwerkswärter kam dem Auftrag nach, verabsäumte es aber, die für eine vorangegangene Vershubfahrt von Gleis 31 nach Gleis 6 benötigten Weichen wieder in die Grundstellung zu bringen, so daß der Vershubweg von Gleis 6 in die Fahrstraße des ausfahrenden Güterzuges mündete.

Während der Güterzug um 16.50 Uhr ausfuhr, waren die auf Gleis 6 stehenden Wagen Gruppen gekuppelt worden. Anschließend sollten im Bereich des Stellwerkes 1 mehrere Wagen ausgereiht werden. Wiewohl der Vershubleiter vom Wärter des Stellwerkes 1 noch vor der Fahrt nach Gleis 6 auf die bevorstehende Ausfahrt des Güterzuges aufmerksam gemacht wurde, unterließ er es, vor Einleitung der gezogenen Vershubbewegung in Richtung Weiche 3, den Wärter des Stellwerkes 1 hiervon zu verständigen. Außerdem verabsäumte er es, vor Beginn des Vershubes für die Bedienung der erforderlichen Handbremsen zu sorgen. Während der Fahrt befand sich der Vershubleiter am 12. Wagen des aus 26 Wagen bestehenden Vershubteiles.

Da die unrichtige Stellung der Weiche 3 weder von der Tzf-Mannschaft des Vershubteiles noch vom Vershubleiter rechtzeitig wahrgenommen wurde, kam es auf dieser Weiche zum Zusammenstoß mit dem ausfahrenden Güterzug, wobei das Vershub-Tzf mit allen Achsen und das Zug-Tzf sowie 1 Wagen mit 2 Achsen entgleisten; 2 Bedienstete erlitten hierbei leichte Verletzungen.

Die betrieblichen Folgen dieses Ereignisses waren groß: Für 9 Personenzüge mußte Umsteigeverkehr eingerichtet und ein internationaler Expreßzug umgeleitet werden. 10 Güterzüge und 2 Personenzüge wurden abgesagt. Die Verspätungen betragen bis zu 165 Minuten!

Dies alles, weil

eine Vershubbewegung ohne Verständigung des Stellwerkswärters durchgeführt, die Weichen nach beendetem Vershub nicht in die Grundstellung gebracht, der in Richtung Stellwerk 1 fahrende Vershubteil vom Stellwerkswärter nicht angehalten und der Vershubweg mangelhaft beobachtet worden war.

Es lag somit Verschulden des Vershubleiters, des Stellwerkswärters und der Tzf-Mannschaft des Vershub-Tzf vor.

[DV V 3, Punkte 35, 62, 63, a), b) und c), 71, 79, 85 und 109 sowie DV M 22, Teil A, Punkt 6.]

40. Etwas für jeden

Entscheidung des Obersten Gerichtshofes

- „I g Zivilgericht 107/1969
(Eisenbahnhaftpflicht)
IX b Verwaltungsrecht
(Eisenbahnwesen)
Außentür eines Eisenbahnwaggons
i. S. des § 44 Abs. 3 EisenbahnG. 1957

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

OHG. vom 6. Februar 1969, 2 Ob 368/68“

Schadensfälle mit Kunstharzbehältern für regenerierte Lauge

(Aus DA. V/3/Rei/846.04 vom 26. Mai 1970)

„Für den Transport von Kalilauge zwischen unseren Hauptwerkstätten als Verbraucher und der Firma Nife als Lieferer der Lauge haben wir Mitte 1968 Universaltanks POLYFORM, mit 500 l Inhalt, eingeführt. Diese tonnenförmigen Transporttanks sind aus glasfaserverstärktem Spezial-Polyester-Kunstharz und besitzen eine Festigkeit wie Stahl; außerdem sind die Behälter schlagunempfindlich. Solche Kunstharzbehälter stehen bereits seit etwa einem Jahrzehnt in diversen Industriezweigen in Verwendung. Bei unseren Hauptwerkstätten ersetzen sie die zerbrechlichen und dadurch unfallgefährlichen Glasballons. Der Lieferant der Kalilauge lehnte im

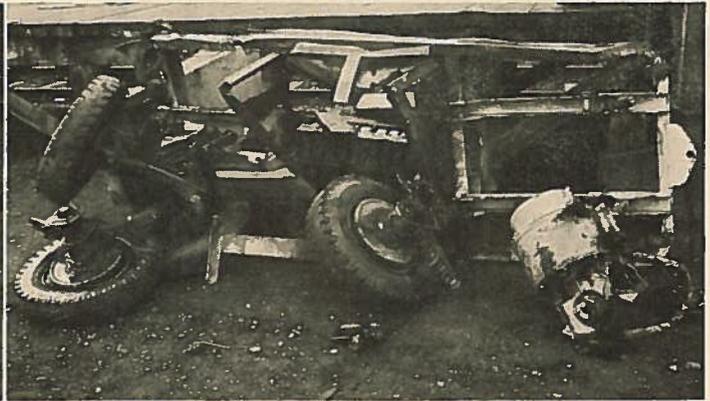
Jahre 1968 die weitere Manipulation mit den bisher verwendeten Glasballons ab.

Trotz der Festigkeit der Kunstharzbehälter waren in der zweiten Jahreshälfte 1969 vier Schadensfälle zu verzeichnen. Je zwei der Schadensfälle wurden jeweils während Schienentransporten einerseits und Straßentransporten andererseits festgestellt.

Die HW Floridsdorf läßt wegen der erfolgten Schadensfälle vorläufig den Transport der Behälter durch die Laugen-Lieferfirma Nife vornehmen, wozu aber ein zusätzlicher Behälter um S 5500,— beschafft werden muß!“

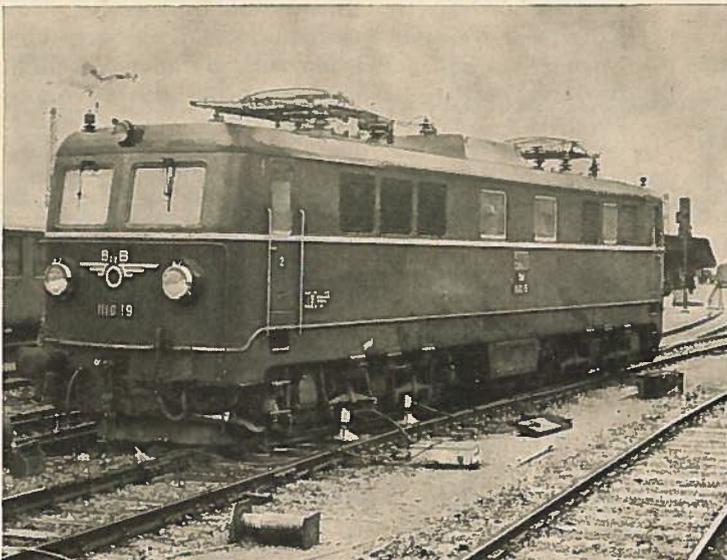
Aufgabe der Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst wird es sein, die Verschub- und Zugbegleitbediensteten auf die sorgsame Behandlung dieser Behälter hinzuweisen.

E-Karren-Unfälle



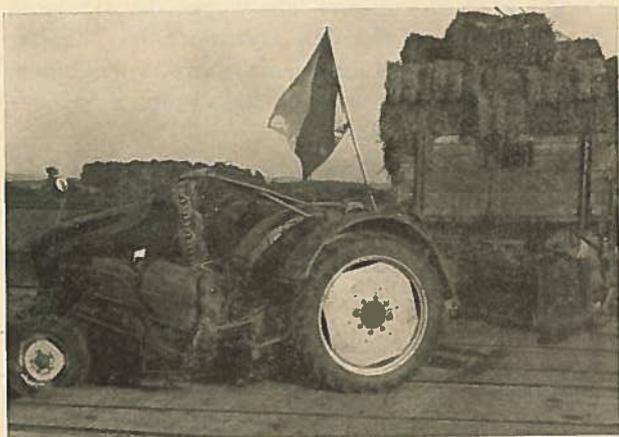
Wir erinnern an unseren Artikel im Verkehrs-Unterrichtsblatt 7/1970 und zeigen an Hand der

Bilder die durch Nichtbeachtung der Bestimmungen der DV M 13 entstandenen Folgen.



Verbindliches Abmelden

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1970 wurde das „verbindliche Abmelden der Züge“ eingeführt. Trotzdem ist seither eine kaum vertretbar große Anzahl von Schranken bei Vorbeifahrt von Zügen offen gewesen. Die Folgen möge das nachstehende Bild beweisen (Zusammenprall des Zuges Ex 162 mit Traktor im Bf H. am 20. Juni 1970).



Anlässlich der Landesverkehrsdirektoren-Konferenz in Graz im Juli 1970 wurde Beschwerde geführt, daß in vielen Verkehrsstellen die Schilder mit der Bezeichnung der Verkehrsstelle (laut Bahnhofverzeichnis) stark verschmutzt oder fast unleserlich sind. Wir fordern daher die Betriebskontrollen und die Bf-Vorstände auf, den Schildern mehr Augenmerk zu schenken und für die bestmögliche Abhilfe zu sorgen.

Am 10. Juli um 2.58 Uhr entgleiste im km 255,510 zwischen den Bf Leibnitz und Spielfeld-Straß bei Zug SL 94 der 7. Wagen mit einer Achse. Der an der Baustelle im km 255,5 tätige Gleisfahrbauer Karl Pichler, Bahnmeisterstelle



Spielfeld-Straß, bemerkte die Entgleisung, fuhr dem Zug mit seinem Pkw auf der parallel zum Bahnkörper verlaufenden Bundesstraße nach und hielt ihn 500 m nach der Entgleisungsstelle an.

Zweifellos hat Pichler durch seine rasche und umsichtige Handlungsweise dazu beigetragen, daß die Folgen der Entgleisung gering blieben. Er wird deshalb durch die BBD Villach belobt und belohnt werden.

41. Kundendienst

Man schrieb uns:

„Ende Mai d. J. verbrachte ich meinen Urlaub in meiner Heimatstadt Salzburg und u. a. besuchte ich am 21. Mai Verwandte in Wolfsberg. Es war dies meine erste Fahrt durch das Lavanttal und ich wurde von einer alten und sehr gehbehinderten Tante begleitet.

Wir hatten unseren Verwandten versprochen, sie sogleich nach Ankunft in Wolfsberg anzurufen und fragten daher am Bahnhof um das am nächsten gelegene öffentliche Telephon. In überaus freundlicher und entgegenkommender Weise half uns sowohl der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Wolfsberg wie auch der Schalterbeamte, der uns dann innerhalb weniger Minuten in seinem Büro nicht nur die Verbindung mit unseren Verwandten herstellte, sondern uns auch noch ein Taxi bestellte, das uns in kürzester Zeit an unseren Bestimmungsort brachte.

Da uns das freundliche und hilfsbereite Verhalten der Beamten des Bahnhofes Wolfsberg sehr gefreut hat und außerdem auch fremdenverkehrsfördernd wirkt, verdient es sicherlich hervorgehoben zu werden und ich möchte daher nicht versäumen mich bei den Österreichischen Bundesbahnen und besonders bei den Wolfsberger Bahnbeamten herzlich zu bedanken.

Hochachtungsvoll
M. K., 181 Hawthorne Street,
Brooklyn, N. Y. 11225“

„In liebenswürdiger Weise hat der Vorstand des Bahnhofes Rosenbach (Grenzstation) mitgeholfen, einen verlorengegangenen Reisepaß eines dänischen Schülers wieder zu finden. Da dem Besitzer des Passes die Weiterreise nach Jugoslawien verweigert wurde und er sich deswegen von

seiner Klasse trennen mußte, hat der Vorstand und sein Personal sich des Schülers angenommen. Ebenfalls hat man sich sehr bemüht, dem Schüler die baldige Fortsetzung der Reise zu ermöglichen.

Die Botschaft ersucht hiemit, ihren Dank an den Vorstand des Bahnhofes Rosenbach übermitteln zu wollen.

Königlich Dänische Botschaft,
1015 Wien, Führigasse 6
V. L., Botschaftsrat“

„Bei meiner jährlichen Reise mit meiner gelähmten Tochter nach Vorarlberg am 30. Mai 1970 fuhren wir schon das zweite Mal mit Herrn Oberschaffner Gerhard Berndl, der sich wiederum in rührender Weise um uns bemühte und wegen seiner Zuvorkommenheit und Höflichkeit auch bei den anderen Fahrgästen angenehm aufgefallen ist.

Ich teile Ihnen dies mit, damit Sie nicht immer nur Reklamationen anhören müssen, und vielleicht diese Beurteilung berücksichtigen, was mich sehr freuen würde.

Mit vorzüglicher Hochachtung
E. D., Rankweil“

„Auf Grund der Initiative Herrn Fahrdienstleiters Oberkofler wurden etliche Bahnbeamte mit außergewöhnlichen Aufträgen beauftragt. Dadurch war es dann möglich, einen in St. Veit a. d. Glan zu spät aufgegebenen Wagen zu nächstlicher Stunde um 23.00 Uhr zu entladen. Der Inhalt war ein komplettes Feuerwerk für die 10-Jahresfeier unseres Clubs, das noch in der gleichen Nacht um 0.30 Uhr im Schloß Kleßheim zur Entzündung gebracht werden konnte.

Alle Ihre Beamten waren außerordentlich hilfsbereit und haben sich weit über ihre Verpflichtung hinaus dieser Angelegenheit angenommen und so zu einem doch noch festlichen Abschluß des Abends beigetragen.

Wir gratulieren zu diesem tüchtigen Team und danken auf diese Art und Weise für die bewiesene Hilfsbereitschaft.

Dr. Pr., e. h.“

Hiezu schrieb uns die BBD Linz:

„Am Samstag, 6. Juni 1970, hatte der „LIONS-CLUB HOHENSALZBURG“ im Schloß Kleßheim bei Salzburg seine Zehnjahresfeier. Als Abschluß sollte um Mitternacht ein Feuerwerk entzündet werden. Die Feuerwerkskörper waren in St. Veit a. d. Glan bestellt und dort in einen Ortswagen Salzburg verladen worden, der in den späten Nachmittagsstunden dieses Samstags bereits außerhalb der kommerziellen Dienststunden in Salzburg ankam und daher noch nicht entladen worden war. Um 21.30 Uhr bemerkte man beim LIONS-CLUB das Fehlen der Sendung und wollte sich an den

Bf-Vorstand wenden, um die Sendung möglicherweise noch rechtzeitig ausgeliefert zu bekommen. Das Gespräch nahm Fdl Ob. Rev. Johann Oberkofler auf, der, um den Bf-Vorstand zu dieser Zeit nicht zu bemühen, sich selbst der Sache annahm.

Mit Hilfe eines Transiteurs konnten die Frachtpapiere gefunden, dann mit Hilfe von Verschubbediensteten der Wagen ausfindig gemacht und schließlich mit Hilfe einiger Bahnhelfer die Sendung aus dem voll ausgenutzten Ortswagen entladen werden. Um 23 Uhr war es soweit, daß die Sendung abgeholt und das Feuerwerk um 0.30 Uhr abgehalten werden konnte.

Wie eine kleine Reise begann

Das ist so richtig eine Geschichte für den Sonntag. Ein altes Ehepaar aus Mödling will auf Urlaub fahren. Bekannte haben dem Ehepaar den Namen einer kleinen Ortschaft in der Steiermark genannt, wo man besonders gut aufgehoben sein soll. Diesen Namen haben sich die Leute aufgeschrieben und jetzt, da die Urlaubszeit begonnen hat, möchten sie die Reise in die Steiermark antreten. Der Ort aber steht in keinem Eisenbahnfahrplan.

So spaziert das Ehepaar zum Bahnhof in Mödling und wendet sich dort an den Stationsvorstand. Der ist sofort Feuer und Flamme, Reisebüro zu spielen, sieht selbst in seinen Verzeichnissen nach, findet die winzige Ortschaft ebenfalls nicht, telephoniert darauf über Bahnleitung mit Wien und schließlich sogar mit der Steiermark, dazwischen erzählt er Witze und macht den alten Leuten richtig den Mund nach dem kleinen Ort in der Steiermark wüßrig, den er selbst nicht kennt.

Schließlich erhält er die gewünschte Auskunft. Er gibt dem Ehepaar nicht nur den genauen Bahnhof an die Hand, sondern auch die Postautoverbindung und den genauen Weg zwischen der Station und dem gewünschten Dorf. Er rechnet den Fahrpreis aus, wünscht gute Reise und hat nahezu eine halbe Stunde seiner Dienstzeit für die individuelle Beratung der beiden Reisenden verbraucht.

Genaugenommen, er hat diese halbe Stunde investiert in echtem Kundendienst und in die menschlichen Beziehungen zwischen einem monopolisierten Staatsbetrieb und zwei einfachen Reisenden, die mit ihren Zweite-Klassenkarten die ÖBB bestimmt nicht sanfter werden.



Es handelt sich um Fernschreiber Ass. Richard Hardwig, Bf Mödling, der hervorragenden Kundendienst übte.

42. Unfallverhütung

Aus den Meldungen zweier Sicherheitsbeamter III über Personalunfälle:

„Wegen Schwerganges der Seitentüre beim Stückgutortswagen S-H stemmte sich Verschieber H. des Bf Hieflau mit der Hand am Türhandgriff,

um das Schließen zu ermöglichen. Als die verklemmte Tür plötzlich zurollte, wurde H. der Daumen zwischen Türrahmen und Tür eingeklemmt . . .“

Achtet darauf !



Falsch



Richtig

Arbeitsunfähigkeit: 28 Tage!

„Der Bedienstete Sch. war als Transiteur im Bf Linz Hbf eingeteilt. Eine Wagengruppe wurde von Gleis 7 nach Gleis 3 überstellt. Sch. schrieb auf Gleis 3 die Wagen bereits während des Vershubes auf. Als er bei einem Wagen die Nummer nicht vollständig lesen konnte, sprang er auf einen Verschieberecktritt auf. Da dieser verbogen und regen-

naß war, rutschte Sch. ab und fiel zwischen den Wagen ins Gleis, wobei er sich einen Bluterguß und eine Sehnenzerrung im Bereich des linken Sprunggelenkes zuzog . . .“

Der Bedienstete wird voraussichtlich 60—70 Tage arbeitsunfähig sein!

Schwerpunktprogramm Juli—September 1970

Fdl:	Kundendienst
Zugführer:	Abfertigung der Züge
Schaffner:	Kundendienst
Tfz-Führer:	Haltepunkt der Züge
Vershubbedienstete:	Vershub bei elektrischem Betrieb
Kl-Führer und Kl-Fahrer:	Kl folgt Zug