



Verkehrs-Unterrichtsblatt

9. Stück	Wien, am 1. September 1970	Jahrgang 1970
----------	----------------------------	---------------

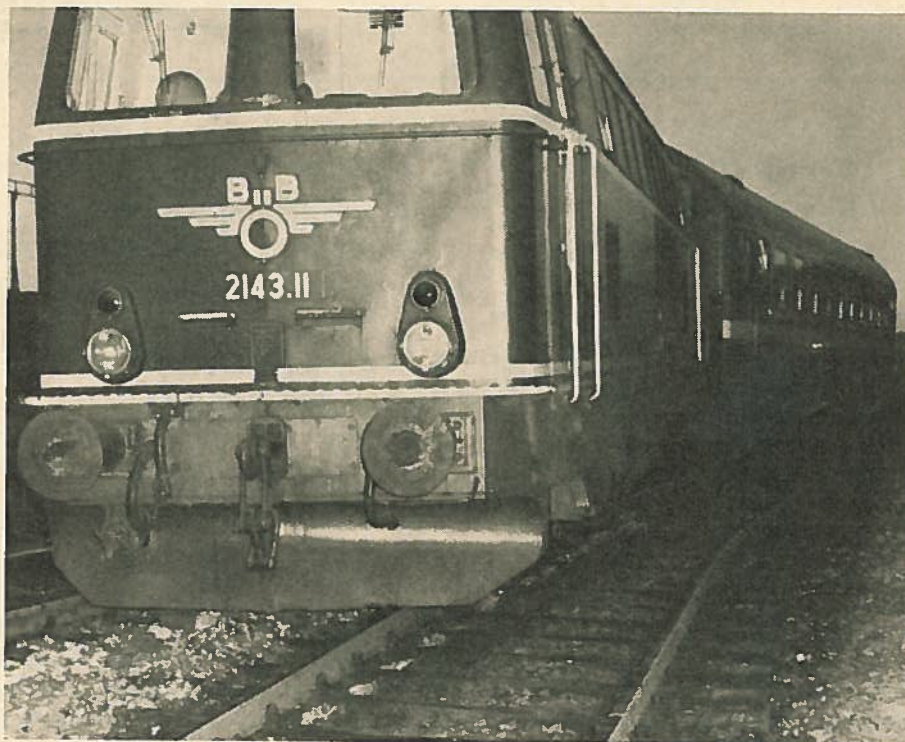
Inhalt: 43. So — geht es nicht mehr weiter!
44. Zusammenstoß zweier Sperrfahrten
45. Neues und Interessantes
46. Etwas für jeden
47. Kundendienst
48. Unfallverhütung im Betriebsdienst

43. So — geht es nicht mehr weiter!

Trotz wiederholter Ermahnungen der Bediensteten im Dienstunterricht und trotz vielfacher Aufrufe im Verkehrs-Unterrichtsblatt betreffend das Verbot des Umstellens von Weichen unter Fahrzeugen ist in letzter Zeit eine unvermeidbar starke Zunahme von Unfällen aus dieser Ursache zu verzeichnen.

Der folgenschwerste Unfall dieser Art war die Entgleisung eines D-Zuges im Bf W. am 16. April 1970, die den Tod zweier Fahrgäste zur Folge hatte; der entstandene Sachschaden belief sich auf zirka S 500.000. Wir haben über dieses Ereignis ausführlich im Verkehrs-Unterrichtsblatt 6/1970 unter Pkt. 28 berichtet.

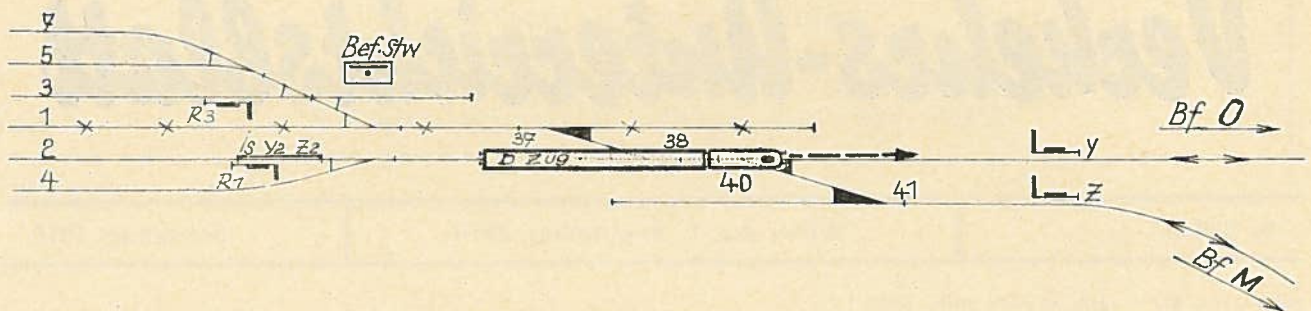
Ein weiterer Unfall ereignete sich am 16. Juli 1970 im Bf I.:



Dort entgleiste um 18.05 Uhr bei Durchfahrt eines internationalen D-Zuges das Diesel-Tfz auf

der Ausfahrseite mit 3 Achsen. Der nachgereichte Kurswagen verkeilte sich mit dem Tfz und wurde

beschädigt. Personen kamen nicht zu Schaden. Am Oberbau und an einer Weiche entstand erheblicher Sachschaden. Durch die Entgleisung war der durchgehende Verkehr zwischen den Bf I. und



O. bzw. I. und M. unterbrochen. 2 D-Züge, ein Expreszug und 14 Güterzüge mußten umgeleitet werden. Die Aufgleisung war am 17. Juli um 4.30 Uhr beendet.

Im Bf I. war Bf-Gleis 1 gemäß einer VBA wegen Längsverschiebung der Weiche 37 ab 13.00 Uhr des 16. Juli gesperrt. Für Ausfahrten in Richtung Bf O. bzw. M. aus Gleis 2 mußte deshalb blockmäßig die Fahrstraße für eine Einfahrt der Gegenrichtung gestellt werden. Diese Fahrstraße war durch Umlegung des Fahrstraßenhebels und Anbringung von Hilfssperren zu sichern.

des Zuges am untauglichen Ausfahrtsignal R 1 erfolgte mit Signal 29 a und der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 40 km/h.

Nachdem die Fahrstraße vom Zug aufgelöst worden war (s. Isolierschiene Y 2, Z 2 in der Skizze), entfernte der Fdl die Hilfssperre, brachte den Fahrstraßenhebel in die Grundstellung und stellte — ohne auf den noch im Bf-Bereich fahrenden Zug zu achten — die Weiche 40 vorbereitend für die Ausfahrt eines nachfolgenden Personenzuges in Richtung Bf M. unter dem Tfz um. Der Unfall ereignete sich bei voller Tageshelle! Der schuldtragende Fdl wurde sofort vom Dienst abgezogen.

Bereits am 27. Juli ereignete sich ein ähnlicher Unfall im Bf G.



Dort entgleiste um 1.05 Uhr auf Weiche 52 der 1. Wagen eines einfahrenden Güterzuges mit beiden Achsen. Glücklicherweise wurde auch bei diesem Ereignis niemand verletzt und waren auch die betrieblichen Folgen sowie der entstandene Sachschaden gering.

Um 0.56 Uhr war im Bf G. ein Bezirks Güterzug der gleichen Fahrtrichtung auf Gleis 1 eingefahren. Da der später entgleiste Güterzug im Bf-Abstand folgte, ließ der Fdl keine Verschiebung mehr zu, sondern wollte im Mittelstellwerk die Durchfahrt für den Folgezug auf Gleis 2 freistellen. Er beließ jedoch die Ein- und Ausfahrweichen in ihrer ursprünglichen Stellung und stellte somit vom Mittelstellwerk aus die Durchfahrt auf dem besetzten Gleis 1 frei.

Der Fdl erkannte seine Fehlhandlung erst, als er am Platz stehend den 2. Güterzug erwartete und sich dieser bereits der Einfahrweiche 52 näherte. Unterdessen hatte dessen Tfz-Führer schon gesehen, daß der Fahrweg auf das besetzte Gleis 1 führte und leitete deshalb Bremsung ein; der Zug wäre hiedurch zirka 80 m vor dem letzten Wagen des stehenden Zuges zum Stillstand ge-

kommen. Der Fdl war jedoch in die Fahrdienstleitung gelaufen, hatte die Fahrstraße vorzeitig aufgelöst und die Weiche 52 zwischen 1. und 2. Wagen zur Fahrt nach Gleis 2 umgestellt. Dadurch rollten das Tfz und der 1. Wagen noch nach Gleis 1, während die folgenden Wagen nach Gleis 2 fuhren. Bedingt durch die hierbei auftretenden Zerrungen kam es zur Entgleisung des 1. Wagens. Auch hier wurde der Fdl sofort vom Dienst abgezogen.

Neben diesen Zugentgleisungen ereigneten sich auch beim Verschieben zahlreiche Entgleisungen durch Umstellen der Weichen unter den Fahrzeugen, und zwar in der Zeit vom 1. Juli 1970 bis 29. Juli 1970:

Wien 15, Linz 10, Innsbruck 3, Villach 13.

Wieso es zu solchen Entgleisungen kommt, möge der nachstehende Fall veranschaulichen:

Am 21. Juni um 8.20 Uhr entgleiste im Bf L. beim Verschieben eines Arbeitszuges der letzte Wagen im Bereich des Stellwerkes 1 auf Gleis 2 mit einer Achse. Da Gleis 1 zum Zeitpunkt des Ereignisses gemäß einer VBA gesperrt war, hatte die Ent-

gleisung die Unterbrechung des durchgehenden Verkehrs zwischen den Bf M. und L. bis 9.00 Uhr zur Folge. Wiewohl also der Verkehr lediglich 40 Minuten völlig unterbrochen war, kam es auf der stark befahrenen zweigleisigen Strecke zur Verspätung von 3 Triebwagenschnellzügen, 2 D-Zügen, eines Eil- und eines Personenzuges bis zu 49 Minuten!

Der aus Tfz und 9 Wagen bestehende Arbeitszug sollte noch vor der bevorstehenden Durchfahrt eines Triebwagenschnellzuges auf Gleis 1 bis zur Weiche 1 vorgezogen und dann nach Gleis 4 zurückgeschoben werden. Der Wärter im Stellwerk 1 stellte — vom Fdl zur Eile aufgefordert — während der geschobenen Verschiebung die zirka 100 m vom Stellwerk entfernte Weiche 3 unter dem 5. Fahrzeug des Arbeitszuges um!

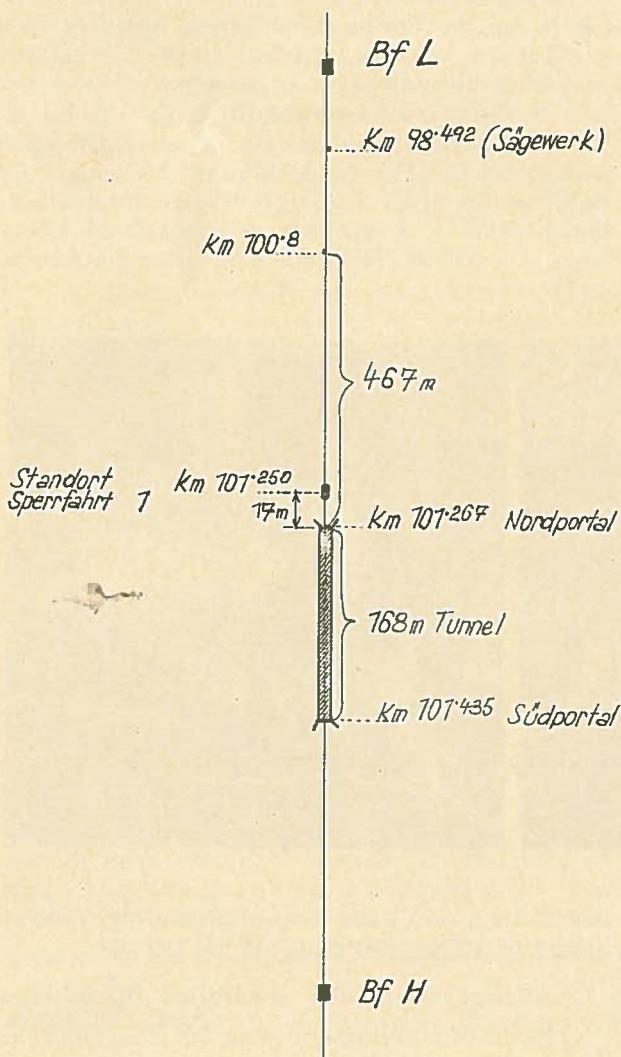
Eile, Hast, Unachtsamkeit, Sorglosigkeit, mangelnde Konzentration, ja sogar manchmal grobe

Fahrlässigkeit sind die Ursachen dieser Entgleisungen!

Abgesehen von dem oft sehr hohen Schaden sowie Ausfällen von Tfz und Fahrzeugen hatten diese Entgleisungen vielfach starke Betriebsbehinderungen, ja sogar auch Weigerung von Güterzügen an fremde Bahnen zur Folge.

Wir haben daher die Herren Präsidenten aller 4 Dionen ersucht, durch entsprechend strenge Maßnahmen auf die Bediensteten einzuwirken. Als solche kämen neuerliche Belehrungen, verschärfte Überwachung, angemessenes Strafausmaß, im Wiederholungsfall Abzug vom Dienst, Vorbehalt der abschließenden Behandlung des Falles durch die Dion — auch wenn der Bf-Vorstand hierzu berechtigt wäre — und schließlich Heranziehung zum teilweisen Schadensersatz in Betracht.

44. Zusammenstoß zweier Sperrfahrten



Am Ereignistag um 8.25 Uhr wurde im Bf H. die Sperrfahrt Kl 1 (Kl mit 2 gezogenen Anhängern) vom Fdl nach Bf L. mit einer Gleisbesetzung bis 9.10 Uhr und einem Aufenthalt im km 100,8, d. s. 467 m außerhalb des Tunnelnordportales (s. Skizze), für Ladearbeiten abgefertigt. Der Fdl verständigte den Kl-Führer mündlich und schriftlich in der Fahrtanweisung, daß eine Sperrfahrt 2 folgen würde.

Die Sperrfahrt Kl 1 hielt bereits im km 101,250, 17 m nach dem Tunnelnordportal, an. Der Kl-Führer behauptete, dem Fdl gesagt zu haben, daß die Ladearbeiten „vom Tunnel bis km 100,8“ durchzuführen wären. Der Fdl des Bf H. erklärte dagegen, der Kl-Führer hätte nur eine Fahrt bis Bf L. mit einem kurzfristigen Aufenthalt im km 100,8 beantragt.

Um 8.33 Uhr wurde vom Bf H. die Sperrfahrt 2 (Tfz mit einem geschobenen Gepäckwagen, Bedienung des Sägewerkes K. im km 98,492) abgefertigt. Der Fdl verständigte vorher den Zugführer fernmündlich von der Durchführung der Fahrt als Sperrfahrt 2 und vom Verkehr der Sperrfahrt Kl 1, die im km 100,8 anhalten würde. Der Zugführer gab dem Tfz-Führer und dem mitfahrenden Verschieber die vom Fdl erhaltenen Weisungen bekannt. Die Beigabe eines V-Befehles erfolgte jedoch nicht.

Die Fahrt wurde mit einer Geschwindigkeit von 10—15 km/h durchgeführt. Bei der Einfahrt in den Tunnel gab der Tfz-Führer der Sperrfahrt 2 ein Achtungssignal. In Höhe des Tunnelnordportales vernahm die Zugmannschaft hörbare Haltssignale (Mundpfeife) und bemerkte den Kl-Führer etwa 10 m vor dem nördlichen Tunnelausgang. Auf Grund der kurzen Entfernung konnte der Tfz-Führer die Sperrfahrt trotz Schnellbremsung

nicht mehr rechtzeitig anhalten, so daß diese mit der Sperrfahrt Kl 1 zusammenstieß. Dabei erlitten ein im Kl sitzender Bediensteter schwere und der Kl-Fahrer leichte Verletzungen.

Der Unfall ist auf mangelhafte Verständigung zwischen Kl-Führer und Fdl über die räumliche und zeitliche Ausdehnung der Ladearbeiten bei Anmeldung der Sperrfahrt 1 sowie auf mangelhafte Deckung der Sperrfahrt 1 durch den Kl-Führer zurückzuführen. Die unterlassene Beigabe eines V-Befehles an die Sperrfahrt 2 war nicht unfallkausal, da die mündliche Verständigung ein-

deutig war und von allen Beteiligten bestätigt wurde. Die Verfehlung des Fdl [Verstoß gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 181 a) und 574] ist daher eindeutig.

Dem Kl-Führer muß vorgeworfen werden, daß er die Fahrt nicht in einer alle Zweifel ausschließenden Form beim Fdl beantragte. Er hatte weder über die räumliche noch zeitliche Ausdehnung der Ladearbeiten auf der Strecke klare Angaben gemacht und den Kl auf zu kurze Entfernung mit unzureichenden Signalmitteln gedeckt (DV V 2, Punkt 46 und DV V 3, Punkt 576).

45. Neues und Interessantes

Gerät zur Anzeige von heißgelaufenen Achslagern

Seit Juli 1970 ist im Bf Amstetten ein Gerät zur Anzeige von heißgelaufenen Achslagern mit bestem Erfolg in Erprobung. Es soll hier keineswegs auf technische Einzelheiten eingegangen, sondern lediglich die Funktion des Gerätes auch an Hand von Bildern veranschaulicht werden.

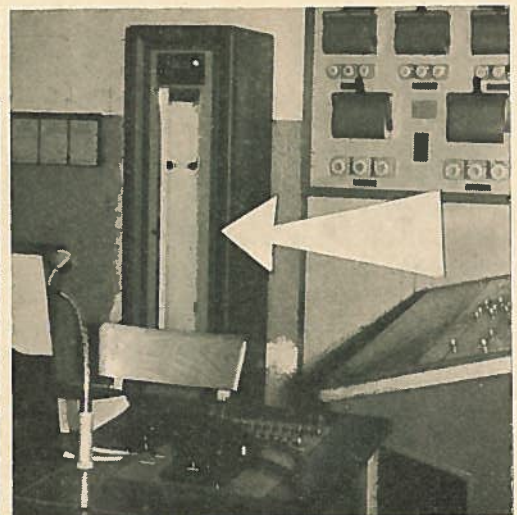
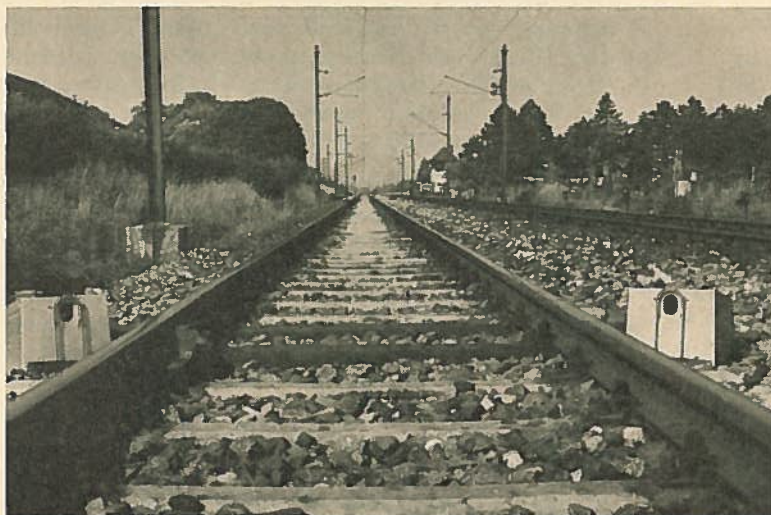
Die Einschaltsschleife der Anlage, d. h. die Meßsonden zur Erfassung der beim Vorbeifahren der Züge von den Achslagern abgestrahlten Wärmeenergie und der Geräteschrank mit den Verstärkern sind nächst der Hst. Mauer-Öhling angeordnet.

Das Anzeige- und Alarmgerät ist in der Fahrdienstleitung Amstetten aufgestellt.

tung akustisch und optisch angezeigt, die in jedem der beiden folgenden Fälle anspricht:

- a) wenn die Temperatur eines Achslagers eine bestimmte Schwelle überschreitet, die zwischen 50 und 75 °C in Stufen von 5 °C eingestellt werden kann;
- b) wenn die Temperaturdifferenz zwischen zwei Lagern derselben Achse einen bestimmten Wert überschreitet, der zwischen 10 und 35 °C in Stufen zu 5 °C eingestellt werden kann.

Wenn beispielsweise die Ansprechschwelle nach a) auf 60 °C bzw. nach b) auf 20 °C eingestellt sind, so löst jedes Achslager, dessen Temperatur höher als 60 °C liegt, einen Alarm aus; ein Gleitlager von 55 °C Temperatur betätigt die Alarm-



Wirkungsweise und Bedingungen des Heißläuferortungsgerätes

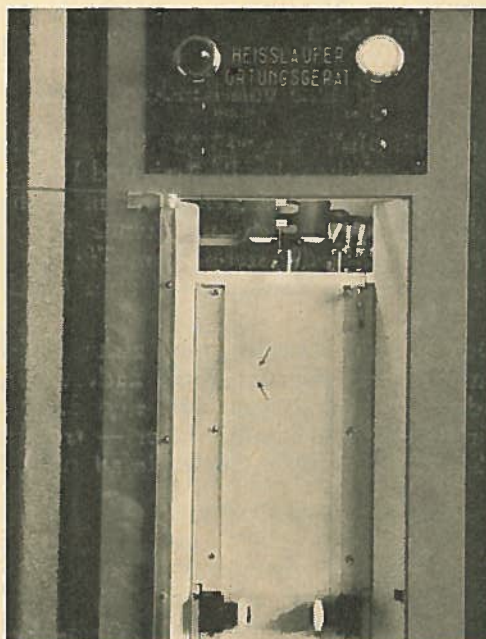
1. Anzeige von Heißläufern

Das Auftreten eines heißgelaufenen Achslagers an einem Zug wird durch eine Alarmeinrich-

einrichtung, auch wenn die Temperatur des anderen Lagers derselben Achse nur 35 °C beträgt.

2. Anzeige übermäßig erwärmter Bremsklötze

Heiße Bremsklötze, wie sie bei hängengebliebenen Bremsen auftreten können, werden durch



Reflexionen der infraroten Strahlen innerhalb der extrem kurzen Meßzeit ebenfalls zur Anzeige gebracht.

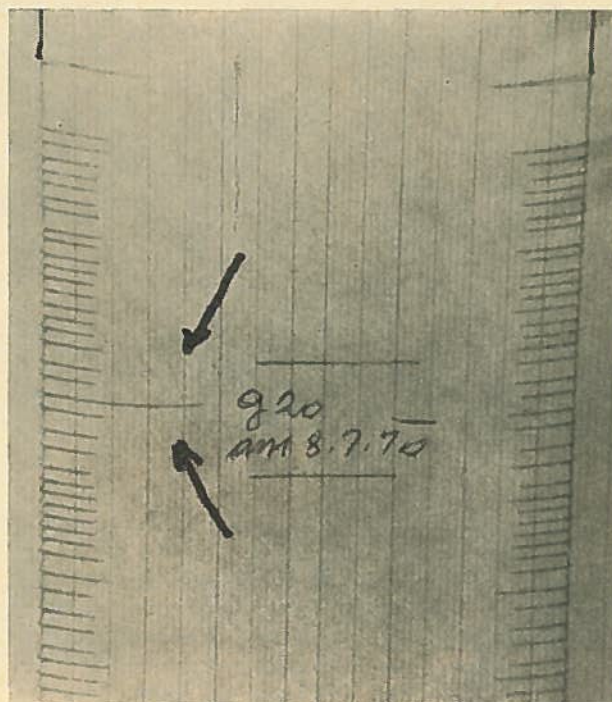
Während der Vorbeifahrt eines Zuges an den Meßsonden wird das Gerät eingeschaltet und zeigt in der Fahrdienstleitung Amstetten am Ortungsgerät links ein Rotlicht. Wird ein Heißläufer festgestellt, so ertönt ein lautes Alarmsignal solange, bis der FdL das Gerät abgeschaltet hat.

An dem während der Vorbeifahrt des Zuges im Ortungsgerät von oben nach unten ablaufenden Streifen werden sämtliche Achsen des Zuges durch waagrechte Striche angezeigt, an deren Länge der Grad der Erwärmung der einzelnen Achsen genau abgelesen werden kann.

So zeigte das Gerät am 8. Juli 1970 bei Zug G 20 an, daß die 54. Achse von vorne in Fahrtrichtung rechts heißgelaufen war, worauf der Zug angehalten und der Wagen abgestellt wurde.

Insgesamt wurden bis 1. August 1970 durch das Gerät 6 Heißläufer und 3 verbremste Fahrzeuge angezeigt. Daraus allein geht hervor, wie wertvoll dieses Gerät für die Österreichischen Bundesbahnen ist, dessen Anschaffungskosten sich

auf etwa S 500.000 belaufen. Sind doch die Kosten, die bei Entgleisung eines Heißlaufers auf Strecken mit Betonschwellen entstehen, sicherlich ebenso hoch!



Sage dem Reisenden

zu seiner Beruhigung,

weshalb es im Zuge mehr kostet!

als beim Schalter

46. Etwas für jeden

Unfälle von Kindern

Am 25. Juli um 13.30 Uhr wurde im km 127,548 zwischen den Bf Braz und Hintergasse das im Bereich des Streckengleises in Höhe der elterlichen Wohnung sich aufhaltende 1½-jährige Kind eines ÖBB-Bediensteten vom Tfz des Zuges 2008 zur Seite geschleudert und zum Glück nur leicht verletzt.

Der Tfz-Führer des mit zirka 50 km/h fahrenden Zuges sah das Kind nach einem unübersichtlichen Gleisbogen auf eine Entfernung von zirka 80 m und konnte daher — trotz sofortiger Schnellbremsung — den Unfall nicht mehr

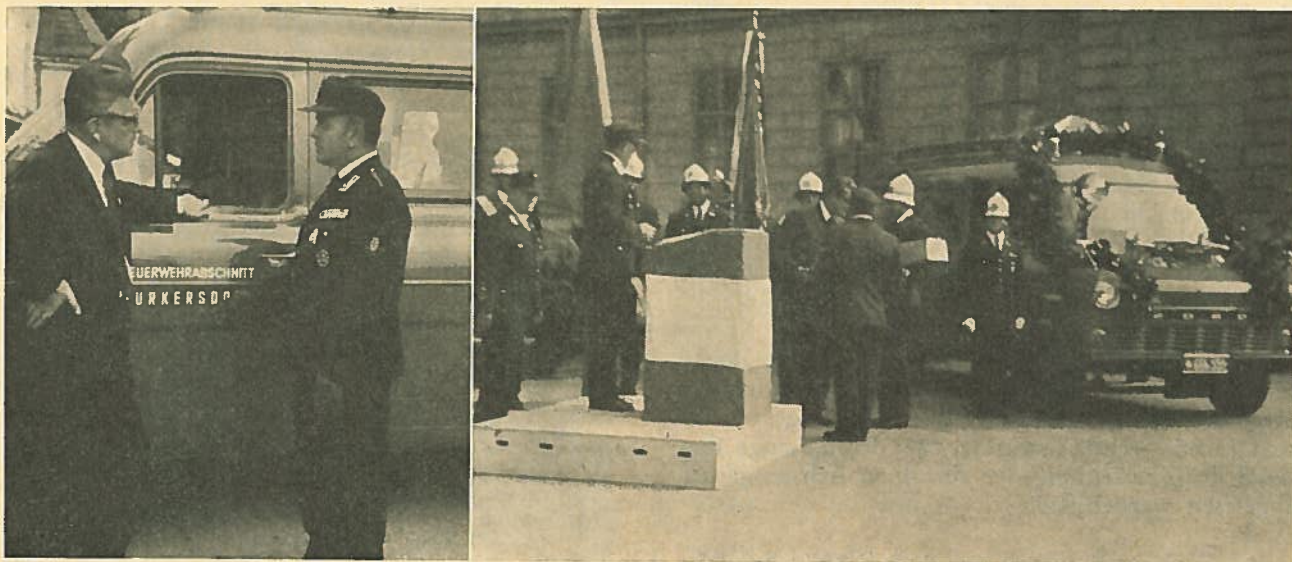
verhindern. Das Tfz kam zirka 1 Wagenlänge nach der Ereignisstelle zum Stillstand.

Dieser Unfall stellt nicht — wie man vielleicht glauben könnte — einen Einzelfall dar. Bei der GD werden die Unfälle von unbeaufsichtigten Kindern seit 1967 registriert.

Es waren 1967	17,
1968	11,
1969	25 (!) und
1970	bisher 15 Fälle zu verzeichnen.

Ein Großteil der Fälle betrifft Kinder von ÖBB-Bediensteten, die in Gleisnähe wohnen!

Übergabe eines Öl-Alarmfahrzeuges



Der Ölchaden, eine große Gefahrenquelle für die Allgemeinheit, beginnt langsam seine Unbekämpfbarkeit zu verlieren. Lange Zeit standen die Feuerwehren diesen Gefahren ohne die nötigen Hilfsmittel wehrlos gegenüber. Vor Jahren haben sich beherzte und technisch versierte Männer darangemacht, diese Probleme zu lösen. Der Erfolg dieser Bemühungen ist allen bekannt: Das Öl-Alarmfahrzeug wurde geschaffen.

Die Öffentlichkeit hat jedoch nicht die ausreichenden Mittel, überall dort, wo gefährliche Verkehrsbereiche dies erfordern, ein solches Einsatzfahrzeug zur Verfügung zu stellen. Ein solcher gefährlicher Verkehrsknotenpunkt in bezug auf Öltransporte ist der Bereich der Autobahn West und der Bundesstraße 227 zwischen Preßbaum und Purkersdorf. In diesem Bereich liegt das Wasser-

schutzgebiet des Wienerwald-Sees, ein Wasserreservoir der MAG. Abt. 31 der Stadt Wien, das die westlichen Bezirke der Bundeshauptstadt mit dem nötigen Trinkwasser versorgt.

Diesem Gedanken Rechnung tragend, hat schon seinerzeit der ehemalige Bezirkshauptmann des Verwaltungsbezirkes Wien-Umgebung, Hofrat Dr. Schmidt, in unermüdlicher Arbeit die finanziellen Grundlagen geschaffen, die den Ankauf eines Öl-Alarmfahrzeuges ermöglichten. Die Bemühungen um die Zustandbringung der zur Anschaffung benötigten Mittel hatten Erfolg.

Am Samstag, 1. August 1970, wurde im Rahmen einer Segnungs- und Übergabefeier das Öl-Alarmfahrzeug an den Abschnittskommandanten des Abschnittes Purkersdorf, Johann Eulenhaupt, übergeben.

An dieser Übergabefeier konnten eine Anzahl von hohen Ehrengästen begrüßt werden:

- Hr. Landesrat Math. Bierbaum,
 Hr. Bundesrat Göschelbauer,
 die Hohe Geistlichkeit, an der Spitze HW. Dechant Hinnert,
 die Bezirkshauptleute von St. Pölten (Hofrat Dr. Schmidt) und Wien-Umgebung,
 die zuständigen Herren der MAG. Abt. 31 der Stadt Wien,
 Hr. Reg.-Rat Dir.-Rat Dorrek von der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen,
 Hr. Landesbrand-Dir.-Stv. Sepp Kast, in Begleitung von Bezirks- und Abschnitts-Feuerwehrkommandanten der angrenzenden Bezirke,
 sowie Vertreter des Roten Kreuzes, der NO-Gendarmerie, der Ärzteschaft, der Schulen, der Feuerwehren des Bezirkes.

Technische Daten des Fahrzeuges:

Ein Ford-Transit 1500, in dem eine Pulverlöschanlage PLA 250 Total eingebaut ist. Das Fahrzeug ist ferner mit einer kompletten Grundausstattung für Tankwagenunfälle, u. a. mit einem Auer-Explosimeter Modell 5 MSA und einer selbst ansaugenden Umfüllpumpe für Mineralöle ausgerüstet.

Das Fahrzeug ist außerdem mit einem Funkgerät für Fahrzeugstationen bestückt. Der Standort dieses Fahrzeuges ist die Freiwillige Feuerwehr Preßbaum mit der Tel. Nr. 02233/222. Außerdem befinden sich in diesem Bereich ein Lager von 150 Säcken Öl-Bindemittel EKOPERL 33.

Bahnfrevel und Kupferdiebstahl im Bf Wiener Neustadt am 9. und 12. Juli 1970

Am 9. Juli 1970 wurde vom Fdl des Zentralstellwerkes Wiener Neustadt um 21.30 Uhr eine Rotausleuchtung auf Gleis 1 Richtung St. Egyden auf den Ausschnitten „Ausfahrtsignal R 101“ und „Weiche 604“ festgestellt. Die Ursache konnte nicht geklärt werden. Der Signalmeister meldete am 10. Juli 1970 um 7.00 Uhr, daß ein Diebstahl von zirka 15 m Erdungskabel erfolgt sei. Die Kriminalpolizei Wiener Neustadt wurde von dem Vorfall fernmündlich verständigt und Anzeige gegen unbekannte Täter erstattet.

Am 12. Juli 1970 um 5.08 Uhr wurde wieder eine Rotausleuchtung im Zentralstellwerk in der Höhe des Ausfahrtsignales R 1 im km 50,100 durch den Fdl Rev. Herbert Preininger beobachtet. Die Fdl reagierten sofort. P. fuhr mit seinem Pkw zu der vermutlichen Störungsstelle und blieb mit dem Fdl Rev. Egon Binder in Funkverbindung. Mit Hilfe des Sprechfunks konnte der Fdl Preininger den Fdl Binder im Zentralstellwerk genau über die Handlungen des Täters am laufenden halten.

Fdl Binder wieder stand in fernmündlicher Verbindung mit dem Innenfdl des Bf Wiener Neustadt Ob. Rev. Heinrich Grasinger, der die Funkstreife dirigierte. Tatsächlich konnten von Norden die Funkstreife und von Süden der Fdl Preininger die Verfolgung aufnehmen. Auf der Bundesstraße 17 wurde der Täter gestellt und 15 m Kupferkabel beim Festgenommenen sichergestellt.

Zweifellos konnte der gesuchte Täter nur durch das rasche entschlossene Handeln und die Zusammenarbeit der 3 Fdl festgenommen werden.



Egon Binder



Herbert Preininger



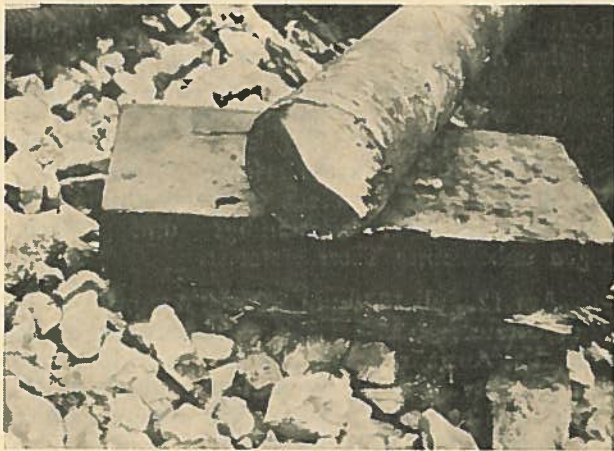
Heinrich Grasinger

Die Dion Wien wird die 3 Bediensteten für ihre Tat beloben und belohnen.

Berufskrankheiten durch geeignete Maßnahmen verhüten, heißt gesund bleiben

Achsbruch

Am 7. Mai um 4.28 Uhr entgleiste im km 41,170 zwischen den Bf Sulzau und Werfen bei

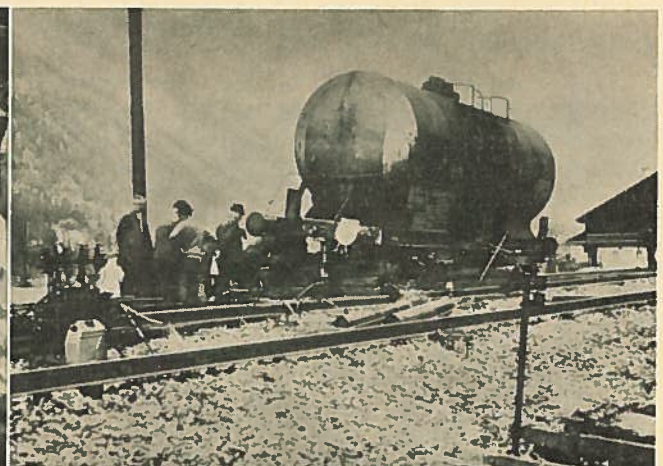
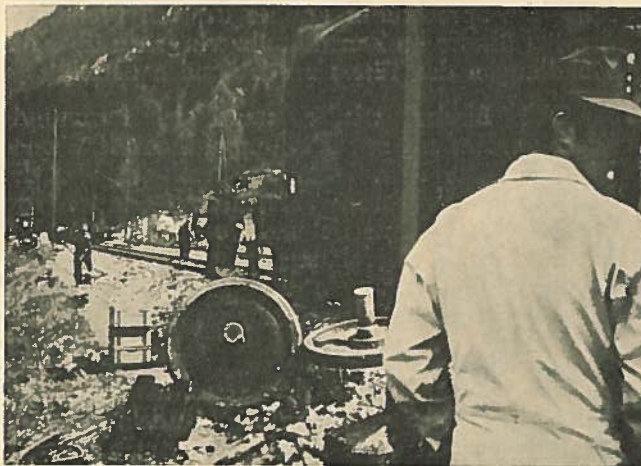


Zug G 49 der 17. Wagen infolge Achsbruches (40% alter Anbruch) mit der vorderen Achse und rollte im entgleisten Zustand 460 m, wobei der Oberbau schwer beschädigt wurde. Der Anbruch war weder vom Wagenmeister noch von den Bf- und Str-Bediensteten rechtzeitig zu erkennen.

Sachschaden: Zirka S 470.000.

Wir haben den Unfall hier erwähnt, um zu zeigen, welche Folgen ein solches Ereignis nach sich ziehen kann.

Der durchgehende Verkehr war von 4.28 Uhr bis 15.07 Uhr unterbrochen. 10 Expres-, Städte-schnell- und D-Züge mußten umgeleitet werden. Für die übrigen Reisezüge bestand Schienenersatz-verkehr. Güterzüge erlitten mehrstündige Verspätungen, einige mußten abgespannt werden.



Die Seniorenermäßigung 1970/71

(Aus der Rede des Herrn Generaldirektors am 30. Juli 1970 in Melk)

„Die Werbeaktion ‚Seniorenermäßigung 1970/71‘, die mit 15. August d. J. anläuft, und die zunächst einmal bis 30. Juni nächsten Jahres

in Geltung sein wird, hat bereits eine Vorläuferin, und zwar die vom 1. Dezember 1969 bis 31. Mai 1970 befristete 50%oige Fahrpreisermäßigung für



österreichische Staatsbürger im Alter von über 65 Jahren. Wenn die ÖBB nunmehr eine neue Aktion dieser Art auf Grund gewonnener Erfahrungen in geänderter Form wieder starten, so entspricht dies zweifellos den Wünschen der Öffentlichkeit und vor allem denen der Senioren, mögen sie noch im Arbeitsprozeß eingegliedert oder schon im wohlverdienten Ruhestand sein.

Die Österreichischen Bundesbahnen knüpfen an die neue Werbeaktion die Hoffnung, möglichst viele Menschen ‚in den Sechzigern‘ zum Bahnreisen anzuregen und ihnen durch die 50%ige Ermäßigung die Möglichkeit zu geben, öfter ihre Kinder, Enkel, Verwandten und Freunde besuchen zu können, aber auch von früher vertraute Gegenden aufzusuchen und neue Schönheiten unseres Heimatlandes kennenzulernen. Gerade die älteren Menschen vermögen ja Natur, Kunst, die Schönheiten und Schätze eines Landes viel intensiver zu erleben und zu genießen als es den jüngeren Jahrgängen in unserer hektischen Zeit möglich ist. Die Eisenbahn bietet hier Vorteile, wie sie kein anderes Verkehrsmittel aufzuweisen hat und wie sie gerade ältere Menschen brauchen: Bewegungsfreiheit während der Fahrt, hohe Verkehrssicherheit, Tempo nach Wahl, denn wer ‚bummeln‘ will, wird durch kein Hupkonzert vorwärtsgetrieben.

Erlauben Sie mir nochmals, meiner Freude über Ihr Kommen Ausdruck zu geben und Sie zu bitten, die Bemühungen der Österreichischen Bundesbahnen durch eine umfangreiche Information über diese neue Werbeaktion zu unterstützen. Dies gilt vor allem den Vertretern der Massenmedien, dies gilt aber auch den hier anwesenden Damen und Herren Senioren, um deren ‚Mundpropaganda‘ ich bei dieser Gelegenheit bitten möchte.“

Auch wir können durch entsprechende Mundpropaganda zur weiteren Verbreitung dieser Aktion wesentlich beitragen!

Wir stellen fest!

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 6/1970 berichteten wir — wie bereits in diesem Blatt erwähnt — über die Entgleisung eines D-Zuges am 16. April im Bf W. und schlossen daran einige Zeilen „am Rande vermerkt“.

Der Fairneß halber muß hier angeführt werden, daß entgegen unseren ursprünglichen Informationen sehr wohl Bedienstete des Bf W. den Reisenden beim Umsteigen behilflich waren!

Zugentgleisung verhütet!

Am 29. Juli kam es um 15.13 Uhr zwischen den Bf Schönwies und Landeck durch eine Erdmure zur Verlegung des Streckengleises in einer

Höhe von zirka 2 m sowie einer Länge bis zu 6 m und dadurch zur Unterbrechung des durchgehenden Zugverkehrs.

Der zum Zeitpunkt des Ereignisses im Bf Landeck bereits abgefahrene Zug D 204 konnte über Veranlassung des außer Dienst in seiner Wohnung nahe der Vermurungsstelle befindlichen Fdl Rev. Hubert Schöpf, Bf Landeck, noch rechtzeitig angehalten werden. Schöpf hatte den Abgang der Mure beobachtet und die sofortige Abschaltung der Fahrleitung veranlaßt.

Der Bedienstete wird durch die BBD Innsbruck für sein rasches und überlegtes Handeln belobt und belohnt werden.

Aus der Meldung eines Funkstreifenbeamten der Pol. Dion Wien

„Am 24. Juli 1970 um 0.39 Uhr wurde ich während meines Streifendienstes mit dem Funkwagen ‚Heinrich‘ von der Funkstelle nach Wien 11, Verschubbahnhof, zu einem umgestürzten Kesselwagen beordert.

Bei meinem Eintreffen konnte ich feststellen, daß ein Kesselwagen der ÖBB, auf dem Gleis 5, Weiche 15, umgestürzt war. Aus diesem floß in geringen Mengen Heizöl auf die Gleisanlagen. Obwohl sich in der Umgebung des umgestürzten Kesselwagens zirka 10 Bedienstete der ÖBB befanden, konnte mir keiner dieser Männer in irgendeiner Weise Auskunft über diesen Vorfall machen. Ich wurde sogar von einer Person auf die unhöflichste Art und Weise von dem Areal des Verschubf weggewiesen.

Als ich mich zum Stellwerk 1 begab, wo der ÖBB-Bedienstete F. H. Dienst versah, gab dieser mir gegenüber in ungehaltener Weise sinngemäß an: ‚Das geht die Behörde gar nichts an, denn dieses Gebiet ist Privatgrund. Auch nenne ich nicht die Namen der Kollegen, welche beim Verschieben dabei waren. Wenn Sie wissen wollen, wer die Weiche gestellt hat, dann muß ich sagen, daß ich dieses Amt inne habe. Aber wie ich die Weiche gestellt habe, geht Sie nichts an.“

Der Vorfall zeigt wieder, wie wenig sich manche Bedienstete an die Bestimmungen der DV V 26, Anlage 26, halten.

Diese Bestimmungen gelten natürlich auch dann, wenn Sicherheitsorgane nach einem Ereignis erscheinen, das den Bestimmungen der DV V 26 zufolge nicht an Gendarmerie (Polizei) oder Gericht zu melden ist, wie z. B. — beim gegenständlichen Unfall — die Entgleisung eines Kesselwagens beim Verschub ohne Verletzung einer Person.

Achtet auf DAS VORHANDENSEIN DER **Verschleißkappen bei Kesselwagen!**

47. Kundendienst

Man schrieb uns:

„Ich habe öfters am Reservierungsschalter für Platzkarten in Salzburg zu tun bzw. bestelle dort Platzkarten. Ich hatte dabei Gelegenheit festzustellen, daß die Beamtin bzw. die Beamten von einer ganz besonderen Freundlichkeit und Liebenswürdigkeit gegenüber den Reisenden sind.

Ich glaube, daß es sich gehört, wenn man auch derartiges einmal aufzeigt und zur Kenntnis bringt, weshalb ich mich zu diesem Schreiben entschlossen habe.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Rechtsanwalt Dr. H. L., Salzburg“

„Samstag, 11. Juli 1970, fuhr ich um 13.35 Uhr mit dem Schnellzug „Johann Strauß“ von Wien über Wels bis Grünau i. Almtal. Am Westbf gab ich gleichzeitig mein Gepäck nach Grünau (wo ich meinen Urlaub verbringe) als Reisegepäck auf. Um 19.00 Uhr in Grünau angekommen, mußte ich mit Schreck feststellen, daß mein Koffer irrtümlich in Wels geblieben ist. Der Zugführer hat freundlicherweise sofort in meinem Beisein telefonisch reklamiert und es wurde mir gesagt, daß das Gepäck erst Sonntag früh mit dem ersten Zug ankommt und mir ausgefolgt werden könne. Dies war für mich sehr bedauerlich, weil ich ca. 3 km außerhalb des Ortes wohne, der Koffer sehr schwer war und ich zusätzliche Kosten durch ein Taxi bekommen hätte.

Um so größer war meine Überraschung, als ein mir unbekannter Herr noch am selben Abend den Koffer brachte. Es war dies der Herr Kefer, Fdl vom Lokalbf Wels, der zufällig das Telefonat mitgehört hat. Er hatte sich spontan erbötig gemacht, mir mit seinem Privatwagen noch am selben Abend das Gepäck zu bringen. Ich finde dies besonders lobenswert, da Herr Kefer sich erst beim Gemeindesekretär nach dem Haus erkundigen mußte und dreimal her kam, um mich persönlich zu erreichen, eine ihm unbekannte Urlauberin.

Es ist für mich beglückend, in der heutigen Zeit noch so etwas erleben zu dürfen.

Hochachtungsvoll
R. Sch., 1130 Wien“

„Auf der Reise von Innsbruck nach Linz mit dem Städteschnellzug ab Innsbruck 6.30 Uhr sollte ich eine dringende Nachricht über meine Ankunft in Linz telegrafisch durchgeben. Der Schaffner hatte leider kein Formular für Zugtelegramme bei sich, daher ersuchte ich ihn, beim Fdl in Salzburg die Nachricht telefonisch durchzugeben. Durch den großen Reiseverkehr konnte dieser ein Telefonat nicht weitergeben, da der verspätete Zug nur kurzen Aufenthalt hatte. Ich ersuchte den freundlichen Schaffner, die Nachricht an den Herrn Bahn-

vorstand in Attnang-Puchheim weitergeben zu lassen. Herr Vorstand erledigte meinen Wunsch in prompter und gefälliger Weise.

Mit freundlichen Grüßen
B. St., Natursteinwerke, 4020 Linz“

„Sehr geehrter Herr Präsident!

Meine Frau und ich fuhren in der Nacht vom 28. zum 29. April d. J. in einem Couchette-Wagen von München in Richtung Triest. Nachts um 4 Uhr wurden wir in Villach aufgefordert, den Zug zu verlassen, da die Italiener streikten und auch die internationalen Züge nicht übernahmen.

Es stellte sich heraus, daß in unserem Wagen 6 Personen waren, die zu einem bestimmten Termin in Triest ein Schiff erreichen mußten.

Der österr. Zugschaffner nahm sich unserer schlaftrunkenen Verwirrung und unserer ängstlichen Fragen in reizender Form an. Er wälzte seinen Fahrplan, sagte uns, daß und wie wir über Jugoslawien fahren mußten, brachte uns in einen Zug, besorgte uns ein Abteil, schleppte einen Teil unseres Gepäcks, sagte uns, wo wir umsteigen mußten und war uns in jeder Beziehung eine große Hilfe!

Wir haben uns zwar bei dem liebenswürdigen jungen Mann selbst bedankt, möchten Ihnen aber zu solchem Personal gratulieren und Sie bitten, wenn Sie ihn ermitteln können, ihm nochmals unserer aller herzlichen Dank auszusprechen.

Es handelt sich bei uns um 4 Personen aus Berlin und uns beiden aus Schwelm in Westfalen.

Mit vorzüglicher Hochachtung
C. H. G., 583 Schwelm, Eugenstr. 18“

„Unbill mit Humor

Der von Stainach-Irdning nach Linz verkehrende Personenzug P 5300, Abfahrt am Startbahnhof um 8.27 Uhr, kam am vergangenen Freitag zunächst nur bis Hallstatt. Wegen eines Schadens an der elektr. Fahrleitung konnte er erst mit fast zweistündiger Verspätung weiterfahren. In Anbetracht der vielen Reisenden, die auf dem Gmundner Hbf auf den überfälligen Zug warteten und die Anschlußeilzüge in Attnang nach Salzburg und Linz erwarteten, entschloß sich der Bf-Vorstand Birmüller zum sofortigen Handeln. Mit der E-Lok eines Güterzuges und einem gedeckten Güterwagen, in dem Bänke aufgestellt wurden, bildete er einen Ersatzzug, mit dem die Fahrgäste tatsächlich noch zeitgerecht zum Umsteigen in Attnang eintrafen. Obwohl die Passagiere gewiß keine Freude am Behelfstransport zeigten, machten sie doch gute Miene zum bösen Spiel. Das Reisepublikum anerkannte offenbar, daß die verantwortlichen ÖBB-Organen ihren Willen zum Dienst am Kunden zeigten, und waren dafür bereit, Unerquickliches mit Humor zu tragen.“

(Aus einer Oberöstr. Zeitung vom 3. Juli 1970)

48. Unfallverhütung

Unfallverhütung im Betriebsdienst

Im Zuge der letzten Unfallverhütungsaktion für das Aufsichtspersonal im Betriebsdienst war dem Sicherheitsbeamten I für den Betriebsdienst Gelegenheit gegeben, über das von Februar 1969 bis März 1970 angeordnete Schwerpunktprogramm zu referieren und Aufgaben und Ziel desselben zu erläutern.

Es darf daher erwartet werden, daß hinkünftig alle Aufsichtsbediensteten mehr denn je bei Beseitigung von Unfallursachen bzw. Unfallquellen mithelfen und bei Fortsetzung des Schwerpunktprogrammes diesem die nötige Aufmerksamkeit schenken werden.

Es darf hier in Erinnerung gebracht werden, daß jeder Bedienstete verpflichtet ist, auf dem Gebiet der Unfallverhütung mitzuwirken und die Bestrebungen zur Erzielung unfallsicherer Arbeit — ggf. durch geeignete Vorschläge — zu fördern (DV A 40, Heft 2, Punkt 4.1.1.3).

Zu einer der wesentlichsten Voraussetzungen unfallfreien Arbeitens zählt die Ordnung auf dem Arbeitsplatz.

„Arbeitsstätten sind in Ordnung zu halten“ (DV A 40, Heft 2, Punkt 2.6.1.1).

„Täglich nach Beendigung der Arbeit sind die Arbeitsstätten und Wege sorgfältig aufzuräumen und vorhandene Abfälle zu beseitigen“ (DV A 40, Heft 2, Punkt 2.6.1.3).

Das besondere Augenmerk soll stets auf die Feststellung und Beseitigung der Unfallquellen gerichtet sein. Im ersten Halbjahr 1970 wurde bei Kontrollgängen durch die Sicherheitsbeamten II und III für den Betriebsdienst folgendes festgestellt:

Dion	Durch Sibe II überprüfte Verkehrsstellen	vorgefundene Unfallquellen	hievon in kürzester Zeit beseitigt	Dion	Durch Sibe III vorgefundene Unfallquellen	hievon in kürzester Zeit beseitigt
Wien	139	89	72	Wien	270	232
Linz	52	127	88	Linz	264	228
Innsbruck	20	38	16	Innsbruck	16	16
Villach	41	123	104	Villach	238	162
Summe:	252	377	280	Summe:	788	638

Im gesamten wurden im ersten Halbjahr 1970 allein von den Sicherheitsbeamten II und III für den Betriebsdienst 1165 Unfallquellen festgestellt, wovon 918 in kürzester Zeit beseitigt werden konnten.

Wir glauben, daß diese Summe nicht so hoch sein dürfte, wenn alle Bediensteten bei der Feststellung und Beseitigung von Unfallquellen mitwirken würden.

In den Monaten September und Oktober l. J. ist das besondere Augenmerk auf

UNFALLQUELLEN UND DEREN BESEITIGUNG SOWIE ORDNUNG AUF DEM ARBEITSPLATZ

zu richten.

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

Schwerpunktprogramm Juli—September 1970

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

Herbstverkehr 1970

Die Bewältigung des Güterverkehrs in den Herbstmonaten wird wiederum den Einsatz aller Kräfte erfordern.

Voraussetzung für die Befriedigung der an die Bundesbahnen herangetragenen Wünsche wird vor allem die rasche Stellung von Güterwagen sein.

Es werden daher alle Vorstände und die damit befaßten anderen Bediensteten aufgefordert, im Interesse unseres Betriebes diesen Aufgaben erhöhtes Augenmerk zuzuwenden.

Gerade jetzt soll jeder Bahnkunde gut bedient werden. Wir wollen damit im Konkurrenzkampf Schiene - Straße unsere Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen.