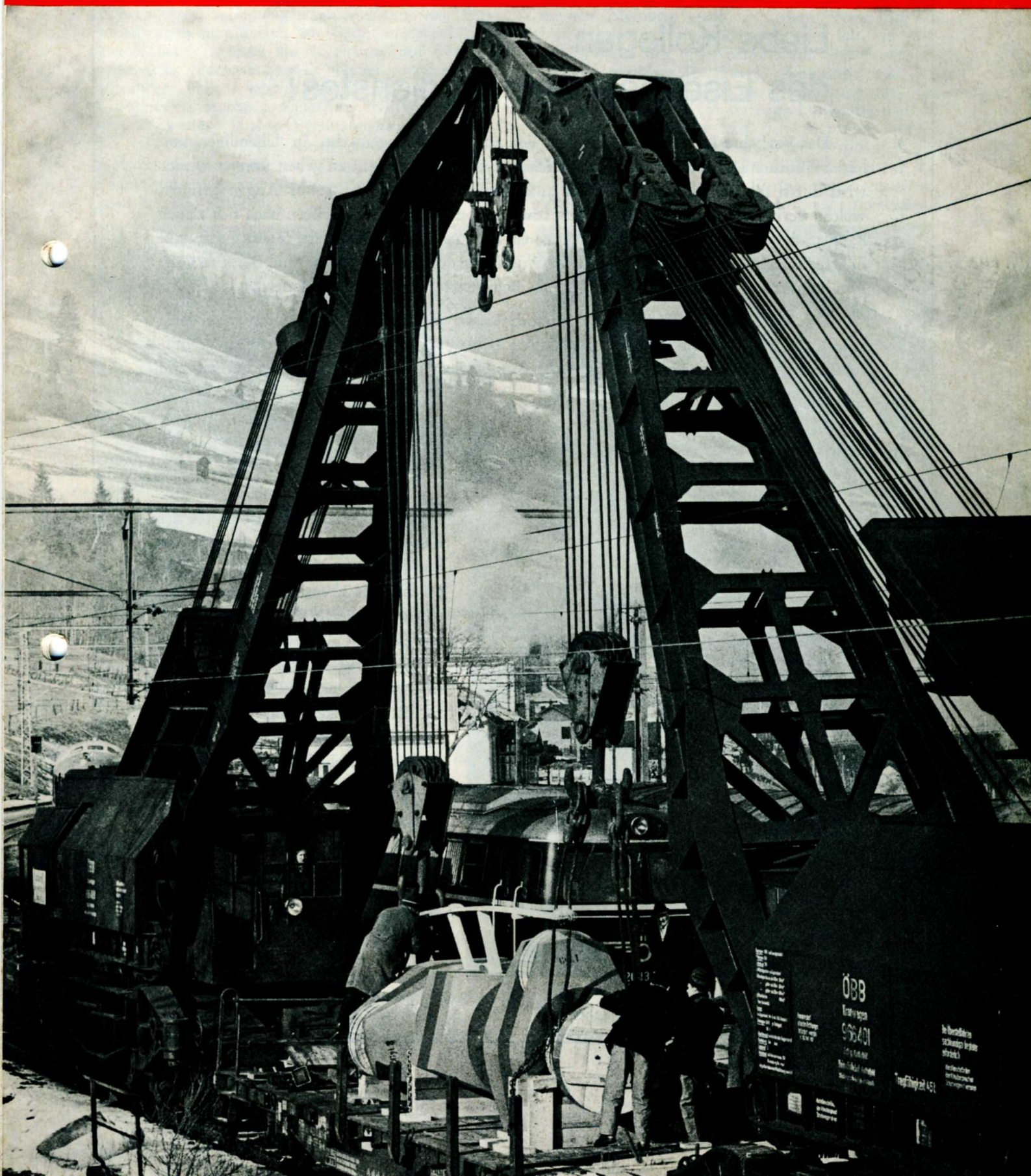
Verkehrs-Unterrichtsblatt

direktion
sterreichischen
Bundesbahnen
Betriebsdienst

3/74



Inhalt: 12. Au
13. Etwas für je
14. Kundendienst
15. Unfallverhütung

Liebe Kollegen des Eisenbahnbetriebsdienstes!

Das Verkehrs-Unterrichtsblatt hat es sich zur Aufgabe gemacht, in lebendiger und leicht faßlicher Darstellung seinen zahlreichen Lesern Anregungen zu geben. Immer wieder wird durch die Behandlung konkreter außergewöhnlicher Ereignisse vor Augen geführt, welche verherenden Folgen die Nichtbeachtung von Verkehrsvorschriften nach sich ziehen kann und wieviel Leid und Sorgen daraus entstehen können. Durch die Behandlung und Erörterung vorkommender Fehler in der Ausübung des Dienstes wird zweifellos wertvolle Schulungsarbeit geleistet, was letztlich den Bediensteten selbst zugute kommt.

Das Verkehrs-Unterrichtsblatt wird auch in der Zukunft seine Hauptaufgabe darin sehen, den am Verkehrsgeschehen beteiligten Bediensteten alles Wissenswerte zu vermitteln, das der Erhöhung der Sicherheit des Bahnbetriebes, der persönlichen Sicherheit und der Verbesserung des Kundendienstes der Bahn dienlich sein kann; Forderungen, die mehr denn je aktuell sind.

Wenn mir nun ab 1. 1. 1974 die Leitung des Betriebsdienstes der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen übertragen wurde, möchte ich ebenso wie meine Vorgänger in dieser verantwortungsvollen Tätigkeit alles dazu beitragen, damit das Verkehrs-Unterrichtsblatt ein interessantes und gern gelesenes Informationsmittel zur belehrenden Fortbildung aller im Eisenbahnbetrieb tätigen Kollegen darstellt.

In diesem Sinne möge das Verkehrs-Unterrichtsblatt auch in der Zukunft ein wertvolles Bindeglied zwischen der Leitung des Betriebsdienstes und allen ihren ausführenden Organen sein.

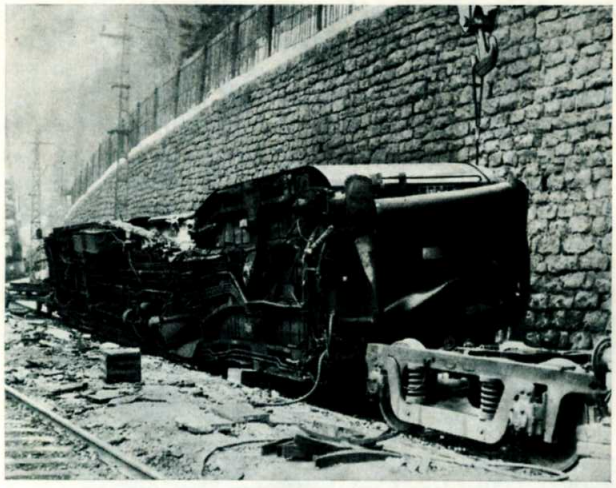
Dr. Pycha

12. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Tod eines Tfzf durch grobe Fahrlässigkeit (Arlbergstrecke)

Am 1. 1. 1974 um 19.58 Uhr entgleisten auf der Einfahrweiche 1 des Bf H. auf Gleis 2 bei Durchfahrt eines Expreßzuges die letzten 2 Wagen (Schlaf- und Personenwagen) mit allen Achsen. Der Schlafwagen stürzte um, der Personenwagen neigte sich zur Seite; ersterer stieß gegen das Tfz eines zur Kreuzung auf Gleis 1 stehenden Personenzuges. Dabei wurde der 40-jährige Tfzf so schwer verletzt, daß er noch am Unfallort verstarb. 2 Reisende erlitten schwere und 10 weitere leichte Verletzungen.

Am Tfz des Personenzuges, an den 2 entgleisten Wagen sowie am Oberbau und an der Fahrleitung entstand Sachschaden in Höhe von etwa **2,5 Mio Schilling !**



Zur Beseitigung der Unfallsfolgen wurden 2 Hilfszüge eingesetzt. Die Aufräumungs- und Instandsetzungsarbeiten waren am 2. 1. um 5.40 Uhr so weit fortgeschritten, daß der durchgehende Zugverkehr auf Gleis 1 aufgenommen werden konnte. Bis dahin mußten 2 Expreß- und 3 Sonderzüge mit französischen Urlaubern über Deutschland umgeleitet werden. Für die übrigen Reisezüge bestand Schienenersatzverkehr mit 10 Postautobussen.

Die Bergung des umgestürzten Schlafwagens erfolgte durch einen von Wien zugeführten 80-t-Kran sowie einen weiteren 45-t-Kran. Die Arbeiten waren am 3. 1. um 13.30 Uhr abgeschlossen. Nach Instandsetzung der Fahrleitung über Gleis 2 konnten ab 4. 1. um 14.15 Uhr beide Bf-Gleise wieder ungehindert befahren werden.

Die Ursache des äußerst folgenschweren Unfalles lag in grobfahrlässiger Handlungsweise des jungen Fdl, der nach seiner unglaubwürdigen Aussage in der Einvernahme folgendes angab:

„Um 19.45 Uhr vereinbarte ich die Kreuzung des Personenzuges mit dem verspäteten Expreßzug im Bf H. und ließ den Personenzug auf Gleis 1 einfahren. Anschließend führte ich für den Expreßzug die Fahrstraßenprüfung durch und brachte Ausfahr- sowie Einfahrsignal in die Freistellung. Nach Ertönen des Einfahrweckers begab ich mich auf den Platz, um den durchfahrenden Zug zu beobachten. Nachdem der Zug **meiner Meinung nach** mit dem Vorspann-Tfz fast beim Ausfahrsignal war, ging ich ins Mittelstellwerk, um die Ausfahrt für den Personenzug zu stellen. Zu diesem Zeitpunkt **war ich auch der Meinung,** daß der Expreßzug mit dem letzten Wagen die Signalzugschlußstelle bereits passiert hätte. Ohne auf den Signalnachahmer zu achten, begann ich mit der Auflösung der Fahrstraße. Hiezu mußte ich die Knaggen für das Einfahrvorsignal und das Einfahrsignal zurücklegen, den Schlüssel für die Fahrstraßenfestlegung

einmal nach rechts sperren und die Fahrstraßenknagge zurücklegen. Anschließend entriegelte ich die Weiche 1 und wollte diese für die Ausfahrt aus Gleis 1 umstellen. Vor dem Ausklinken des Weichenhebels hatte ich nochmals in Richtung Einfahrweiche geblickt, dabei aber nicht gesehen, daß der Zug die Weiche noch nicht zur Gänze verlassen hatte. Als ich mit dem Umstellvorgang beginnen wollte, spürte ich einen Schlag, wodurch die Weiche in die andere Endlage gebracht wurde. Mir wurde meine Fehlhandlung erst bewußt, als der entgleiste Schlafwagen gegen das Tfz des Personenzuges stieß."

Der Bedienstete wurde sofort vom Verkehrsdienst abgezogen und wird in diesem voraussichtlich nicht mehr verwendet werden. Die Ahndung seiner Verfehlung erfolgt nach dem zu gewärtigenden Gerichtsverfahren.

Leider häufen sich in letzter Zeit jene Unfälle, deren Ursache in

a) vorzeitigem Auflösen der Fahrstraße und

b) Umstellen von Weichen unter Fahrzeugen

liegt.

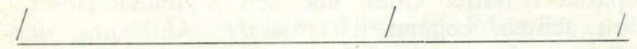
Daraus ist zu schließen, daß manche V-Bedienstete noch immer nicht erkannt haben, wel-

che große Verantwortung mit ihrer Dienstleistung verbunden ist. Das Versagen dieser Bediesteten ist immer wieder in der an den Tag gelegten Sorglosigkeit, Oberflächlichkeit und wenig ernsten Dienstauffassung zu suchen.

Es wird daher neuerlich eindringlich in Erinnerung gebracht, daß nur gewissenhafte Befolgung der Vorschriftenbestimmungen eine sichere Betriebsabwicklung gewährleisten. Nur dadurch können die Österreichischen Bundesbahnen neben einer Beeinträchtigung des ihnen von der Öffentlichkeit entgegengebrachten Vertrauens auch vor großen finanziellen Verlusten bewahrt werden!

---

b) Wildwest auf eingleisiger Strecke



Bezirksgüterzug 78951 hat nach Ankunft im Bf R. (aus Richtung Bf O.) laut Fahrplan mit seinen Erfordernissen die H. u. Lst. T. zu bedienen. Da den Fdl der Bf O. und R. diese Vorgangsweise zu umständlich war, sandte der Fdl des Bf R. am 16. 1. 1974 entgegen dem Fahrplan den Schlüssel für die Weiche in der H. u. Lst. mit einem Personenzug nach Bf O., worauf man ihn dem Zgf des Bezirksgüterzuges 78951 übergab. Ohne das Streckengleis zwischen den Bf O. und R. zu sperren und den Zug schriftlich zu verständigen, fertigte der Fdl im Bf O. den Bezirksgüterzug ab. Zgf und Tfzf dieses Zuges erhoben keinen Einwand.

In der H. u. Lst. wurden dem Zug 3 Wagen vor dem Tfz beigegeben und diese geschoben bis vor die Einfahrweiche des Bf R. befördert. Es war beabsichtigt, die 3 Wagen nach Umstellen der Einfahrweiche nach Gleis 3 zu stellen und dann mit dem restlichen Zug nach Gleis 1 einzufahren.

Da der Fdl im Bf R. die Fahrstraße vorzeitig auflöste und der Weichenwärter die Weiche 1 umstellte, kam es zur Entgleisung der ersten beiden in Richtung Gleis 1 geschobenen Fahrzeuge mit beiden bzw. einer Achse; dies deshalb, da der Zgf seine Disposition geändert und Auftrag zur Fahrt des gesamten Zuges nach Gleis 1 erteilt hatte.

An dem Ereignis waren nicht weniger als 7 (sieben!) Bedienstete schuldhaft beteiligt. Es waren dies die Bf-Vorstände und Fdl der Bf O. und R., der Stellwerkswärter des Bf R. sowie Zgf und Tfzf des Bezirksgüterzuges.

Der Fdl in R.: „ . . . Als ich erfuhr, daß in der H. u. Lst. Wagen zum Mitnehmen wären, machte ich mit dem Fdl in O. aus, diese Bedienung — **wie schon vorher öfter** — mit dem Zug 78951 durchzuführen und nicht wie laut Bedienungsanweisung vorgesehen mit der planmäßigen Sperrfahrt. Den Zug 78951 als Sperrfahrt zu führen, wollte ich deshalb nicht, weil er ja dann langsamer fahren müßte (!). Der Fdl des Bf O. machte keine Einwände. Ich besprach dies auch mit dem Zgf in diesem Sinne; auch dieser war einverstanden. Mit dem Zgf machte ich aus, daß der Zug vor der Weiche 1 anhalten solle. Den Vorschlag machte eigentlich der Zgf; ich hatte dagegen nichts einzuwenden, obwohl Gleis1 und 3 frei waren, **weil dies bei uns immer so gemacht wird** . . . Auf diese Art erspare ich mir eine Verständigung über eine Einfahrt auf besetztes Gleis . . . Mit dem Zgf besprach ich nur das Anhalten vor der Einfahrweiche, den weiteren Verschub glaubte ich so durchführen zu können wie sonst immer und **war überzeugt, der Zgf wisse Bescheid** . . . Ich hatte anschließend durch den Unfall viel zu tun und konnte die Zugmannschaft nicht befragen."

Der Stellwerkswärter des Bf R.: „ . . . **Dies wurde schon öfter praktiziert.** Als der Zug bei der Einfahrweiche Signal 47 gab, gingen der Fdl und ich auf den Platz; ich sah das Zugspitzensignal. **Ob die Einfahrweiche zu diesem Zeitpunkt frei war, habe ich nicht sehen können.** Inzwischen löste der Fdl die Fahrstraße auf und ich ging in das Stellwerk, um die Weiche umzustellen. Ich hatte keine Bedenken, weil ja vorher zwischen Zgf und Fdl darüber gesprochen worden war und **ich annahm,** daß der Zug warten würde, bis die Weiche umgestellt ist . . . "

Der Fdl des Bf O.: „ . . . Ich fragte den Zgf nur, ob er einen Befehl brauche. Da er dies verneinte, nahm ich an, daß die H. u. Lst. nicht bedient werde. Beim Fdl des Bf R. habe ich nicht nachgefragt . . . Warum ich die Vollzugsmeldung über das Anhalten in der H. u. Lst. eingetragen habe, kann ich mir heute nicht mehr erklären . . . Bis zu diesem Tag (16. 1. 1974) wurde die H. u. Lst. einige Male durch Zug 78951 bedient . . . Es ist mir bekannt, daß die Bedienung durch diesen Zug **nicht** der Bedienungsanweisung entspricht.

Zum Gegenstand wurden auch die beiden Bf-Vorstände einvernommen.

Bf-Vorstand des Bf R. auf die Frage: „Ist Ihnen im Rahmen Ihrer Aufsichtstätigkeit aufgefallen, daß Zug 78951 öfters die H. u. Lst. bediente . . . ?" „Ja, ich wußte davon. Ich habe

auch, wenn ich Fdl-Dienst versah, dies so gemacht." Bf-Vorstand des Bf O. auf die Frage: „Wurde die H. u. Lst. vom Zug 78951 bedient, wenn Sie Fdl-Dienst versahen?" „Ja, seitdem im Bf R. Platzschwierigkeiten sind."

Auf weitere Details dieses Falles einzugehen, erscheint überflüssig. Es wurden genügend Fehler aufgezeigt.

Es begann damit, daß man die Bedienung der H. u. Lst. schon wiederholt vorschriftswidrig durchgeführt hatte. Die Durchführung der Zugfahrt als Sperrfahrt hielt man für überflüssig (s. Einvernahme des Fdl des Bf R.). Keiner der beteiligten Bediensteten erhob gegen die vorschriftswidrige Durchführung der Zugfahrt Einwände. Der Stellwerkswärter nahm an, daß die Einfahrweiche frei war. Der Fdl in R. löste die Fahrstraße auf, ohne die vollständige Einfahrt des Zuges abzuwarten bzw. ohne Kenntnis vom Freisein der Weiche zu haben. Ja, sogar die Vorstände der beiden Bf (die Vorgesetzten!) begingen ähnliche Fehlhandlungen wie ihre Fdl, anstatt diese zur Einhaltung der Vorschrift zu verhalten. Daß es bei solchen Wild-West-Manieren zwangsläufig einmal zu einem Unfall kommen mußte, ist selbstverständlich und war **vorhersehbar.** Damit aber ist auch der Tatbestand der groben Fahrlässigkeit gegeben!

Die GD hat einen folgenschweren Unfall der letzten Zeit zum Anlaß genommen, der ihr auferlegten Verpflichtung zur Überwachung des Verkehrsdienstes nunmehr durch überraschende Kontrollen nachzukommen. Sie wird diese Tätigkeit nach der Häufung außergewöhnlicher Ereignisse im Verkehr noch intensiver ausüben!

---

c) Zusammenprall bei offenem Schranken
(Strecke Wien West—Linz)

Am Ereignistag um 18.35 Uhr kam es auf der abgeschrankten EK im Bf S. bei offenem Schranken zum Zusammenprall eines auf Gleis 1 einfahrenden Eilzuges mit einem Pkw. Dabei wurde das Kraftfahrzeug zur Seite geschleudert und schwerstens beschädigt. Kfz-Lenker und Beifahrer erlitten — wie durch ein Wunder — nur leichte Verletzungen.

Der Schranken wird vom Wärter des Stellwerkes 2 bedient, ist vom Stellwerk 25 m entfernt und eingesehen. Der Stellwerkswärter gab zu, nach Freistellung des Einfahrsignals für den Eilzug auf das Schließen des Schrankens **vergessen** zu haben.

Schrankenbediener!

Beobachtet gewissenhaft den Zugverkehr und laßt Euch durch nichts von der rechtzeitigen Bedienung der Schranken abhalten. Das Anwachsen des Verkehres auf Straße und Schiene hat zu wesentlicher Erhöhung der Gefahren auf EK geführt. In Eurer Hand liegt es, Unfälle auf abgeschrankten EK zu vermeiden.

Rechtzeitige Bremsbedienung verhinderte schon viel Unheil! Sei darauf bedacht!

Nachstehende Zusammenfassung über offene Schranken und unbewachte Eisenbahnkreuzungen bei Zugfahrten (Vergleich 1972/73) zeigt trotz wiederholter Ermahnungen eine kaum nennenswerte Abnahme (minus 2,8 %).

Durch die unterbliebene Sicherung von Eisenbahnkreuzungen wurden in 7 Fällen Zusammenpralle verursacht, bei denen sieben Menschen getötet und fünf schwer verletzt wurden.

Durch diese vermeidbaren Ereignisse wurde das Ansehen der ÖBB schwerstens geschädigt und sind diesen hohe Kosten erwachsen. Die schuldtragenden Bediensteten wurden strafrechtlich und dienstlich zur Verantwortung gezogen.

Dion	Jänner	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Gesamtsumme
Wien	12 (13)	12 (7)	14 (19)	14 (19)	16 (13)	18 (12)	12 (17)	23 (19)	9 (13)	14 (18)	17 (13)	11 (3)	172 (166)
Linz	15 (12)	11 (9)	15 (14)	11 (12)	27 (15)	12 (21)	22 (19)	23 (24)	8 (20)	15 (17)	16 (19)	10 (15)	194 (197)
Innsbruck	3 (7)	3 (2)	9 (4)	6 (11)	4 (4)	5 (5)	12 (6)	5 (8)	7 (8)	4 (4)	4 (7)	2 (3)	64 (69)
Villach	8 (9)	5 (5)	8 (5)	4 (5)	16 (7)	8 (14)	6 (10)	9 (13)	7 (9)	11 (12)	7 (10)	6 (9)	95 (108)
Summe	38 (41)	31 (23)	46 (42)	35 (47)	63 (39)	43 (52)	52 (52)	60 (64)	31 (50)	44 (51)	44 (49)	38 (30)	525 (540)

(Die in Klammern gesetzten Zahlen sind die jeweiligen Werte des Jahres 1972)

---

d) Nachlässige Dienstesausübung — S 928.000 Schaden!

Im Bf L. fuhr ein Überstellzug mit 789 t auf Gleis 4 ein. Da das Gleis für einen Folgezug benötigt wurde, ordnete der Fdl die Umstellung des Zuges auf das freie Gleis 8 an. Obwohl dichter Nebel herrschte und die Sichtweite nur auf wenige Meter eingeschränkt war, übertrug der Zgf des Überstellzuges die Verschubleitung bedenkenlos einem Schaffner und begab sich mit dem Fdl in dessen Dienstraum. Um den Verschub mit dem langen und schweren Verschubteil kümmerte sich weder Zgf noch Fdl.

Beim Ausziehen des Verschubteiles befand sich der nunmehrige Verschubleiter am letzten Wagen; die Signalübermittlung an den Tfzf erfolgte durch einen weiteren Schaffner. Beim anschließenden Zurückschieben war der Verschubleiter auch Spitzenverschieber. Er überzeugte sich jedoch nicht von der Stellung der Weichen, da er annahm, sie stünden ohnedies nach Gleis 8. Als er bemerkte, daß der geschobene Verschubteil in Richtung Gleis 6 rollte und dieses Gleis mit einer Wagengruppe besetzt war, gab er Haltsignale und öffnete den Luftabsperrhahn des ersten geschobenen Fahrzeuges. Der Anprall an die stehende Wagengruppe konnte jedoch nicht mehr verhindert werden. Dabei entgleisten 2 Wagen und verkeilten sich mit einem weiteren. Einer der Wagen (beladen mit Heizöl leicht) wurde leck; 56.000 l Ladegut flossen aus. Die Gleise 4, 6 und 8 mußten an der Ereignisstelle wegen Gefahr der Grundwasserverseuchung abgetragen und ausgebaggert werden.

Schaden:	an Fahrzeugen	S 60.000
	Oberbausanierung	S 700.000
	an fremden Gut	S 168.000
		S 928.000

Die Ursache:

a) unzulässige Übertragung der Verschubleitung durch den Zgf an einen Schaffner trotz schwieriger Verhältnisse,

b) Vernachlässigung der Verschubaufsichtspflicht durch den Fdl, obzwar die Möglichkeit hiezu gegeben war.

DV V3, Pkt. 60: „ . . . In Bf ohne Verschubbedienstete obliegt die Leitung des Verschubes dem Zugführer; bei Bezirksgüterzügen und Bedienungszügen hat er den Verschub auch zu überwachen, wobei die Verschubleitung einem Schaffner übertragen werden darf . . . "

DV V 3, Pkt. 58: „Jeder Verschub bedarf einer Aufsicht.

Sie umfaßt zweckmäßige Anordnung und Überwachung des Verschubdienstes. Soweit hiefür nicht andere Bedienstete bestimmt sind, obliegt sie dem Fdl . . . "

DV V 3, Pkte. 62, 63 a) und 71.

---

e) Schwere Verletzung eines Firmenarbeiters beim Verschub

Am 15. 1. um 8.55 Uhr wurde im Bf W. auf Gleis 2 ein 19-jähriger Firmenarbeiter von einer durch einen Verschubstoß in Bewegung geratenen Wagengruppe niedergestoßen. Der Mann kam so neben Gleis 2 zu liegen, daß ihm beide Unterschenkel von der 1. Achse des vordersten Wagens abgetrennt wurden.

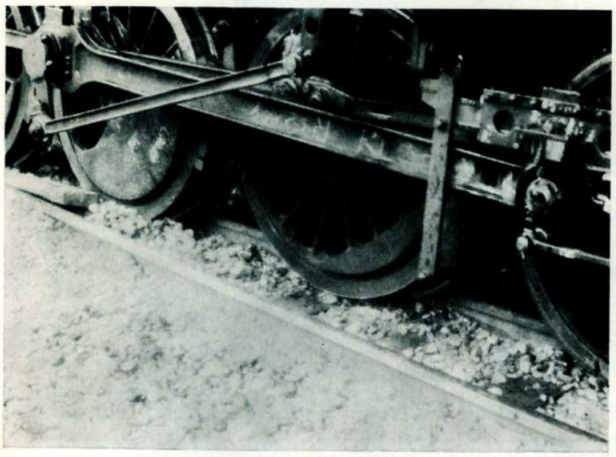
Zwei auf Gleis 2 abgestellte leere Wagen sollten vom Verschub-Tfz (mit einem Wagen geschoben) abgeholt werden. Unmittelbar vor dem Anfahren des geschobenen Verschubteiles an die beiden Wagen sprang der als Spitzenverschieber fungierende Verschubleiter ab und trat zum Kuppeln ins Gleis. Da die Schraubenkupplung des ersten Wagens zu kurz war, gelang der Kupplungsvorgang nicht und die beiden nicht gesicherten Wagen entrollten. Sie stießen nach etwa 15 m gegen eine ebenfalls ungesicherte Gruppe von 3 Wagen, bei der Firmenarbeiter eben mit dem Einhängen der Stirnwand des letzten Wagens beschäftigt waren. Dabei wurde ein Firmenarbeiter niedergestoßen und überrollt; er blieb jedoch unverletzt. Der zweite Arbeiter kam zu Sturz, wobei beide Beine auf einem Schienenstrang zu liegen kamen.

Der Unfall wurde durch den Verschubleiter verschuldet, der die Sicherung der 3 abgestellten sowie der 2 abzuholenden Fahrzeuge vor dem Anfahren unterließ und die Verschubsignale zu spät abgab.

---

f) Das ist das Ergebnis,

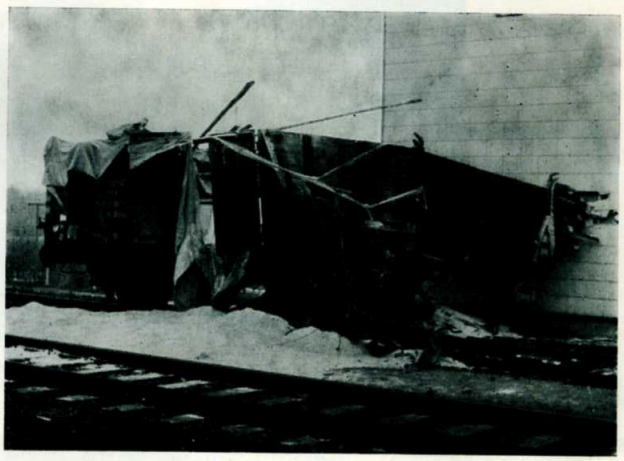
1. (Entgleisung des Tfz eines Bezirksgüterzuges beim Verschub; mehrstündige Streckenunterbrechung)



wenn

beim Vorziehen eines gezogenen Verschubteiles weder Verschubleiter noch Tfzf auf die richtige Stellung der zu befahrenden Weiche achten, diese aufgeschnitten und der Verschubteil danach zurückgeschoben wird!

2. (Zusammenstoß eines einfahrenden Lz mit Wagengruppe; Entgleisung und Zertrümmerung eines Wagens)



wenn

der Fdl nach Besetzung eines Hauptgleises weder Hilfssperren noch Hinweisschild anbringt und die Fahrstraßenprüfung unterläßt!

---

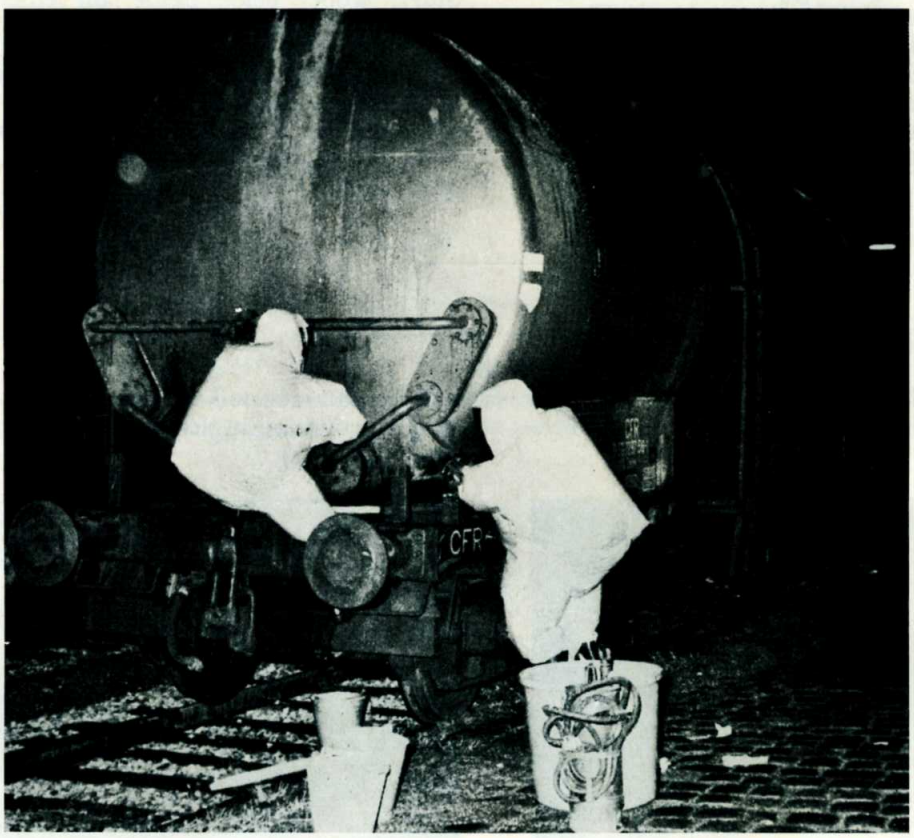
g) Laufende Nr. 4 der „Richtlinien"

Im Monat Jänner 1974 mehrten sich die Fälle, daß vielstündige Streckenunterbrechungen durch Lawinen oder Muren sowie Ereignisse, zu deren Behebung z. B. Großeinsatz der Feuerwehr erforderlich war und die dadurch geeignet waren, das Interesse der Massenmedien zu wecken, von Zugleitungsbeamten, Erhebungsbeamten, ja sogar von der Direktionsbereitschaft als nicht erhebungswürdig angesehen und z. B. unter die lfd. Nr. 21 der „Richtlinien" eingestuft wurden.

Ein Beispiel:

Am 23. 1. um 18.40 Uhr traf im Bf W. ein Wagen mit Iso-Octanol ein, der eine undichte

Stelle aufwies, wodurch Ladegut austrat. Die vom Aufsichtsbeamten verständigte Feuerwehr reihte das ausfließende Ladegut in die Gefahrenklasse II (sehr giftiges hochexplosives Gut) ein, gab sofort Alarm und traf mit 5 Einsatzfahrzeugen und 23 Mann am Bf ein. Da ein Abdichten der Schweißnaht keinen Erfolg brachte, wurde das Ladegut in die inzwischen zugeführten Auffangwagen umgepumpt.



Wir erinnern in diesem Zusammenhang an das Handbuch der gefährlichen Güter, in das von den Beamten der ZVÜ jederzeit Einsicht genommen werden kann und über das bereits im Verkehrs-Unterrichtsblatt berichtet wurde.

Das Ereignis sei auch Anlaß, daran zu erinnern, daß alle Ereignisse, die geeignet erscheinen, öffentliches Aufsehen zu erregen (z. B. voraussichtliche Verlautbarung in der Presse), gemäß den „Richtlinien" unter lfd. Nr. 4 einzustufen, entsprechend zu erheben und zu behandeln sind. Hiezu zählen nicht nur z. B. Zugentgleisungen, Zugzusammenstöße, sondern auch Überfälle, Diebstahl, Bombendrohungen, Vermurungen, Lawinenabgänge, Hochwasser, Fahrleitungsstörungen usw.

Auch in diesen Fällen ist Verständigung des Erhebungsdienstes und Behandlung durch diesen erforderlich, um der Generaldirektion die für Presse, Rundfunk, Information für den Herrn Bundesminister, Bericht an den Vorstand der ÖBB oder an Herrn Betriebsdirektor notwendigen Angaben liefern zu können.

---

13. Etwas für jeden

Funkanlage im Hilfszug

Durch die Einrichtung einer Funksprechverbindung zwischen dem Hilfszug und dem Maschinenmeister bei der Zugförderungsleitung Villach konnte der Wunsch, eine betriebssichere Nachrichtenverbindung herzustellen, verwirklicht werden.

Die Funkverbindung ermöglicht im Hilfszugbereich, soweit es die topographische Lage zuläßt, eine sichere und einwandfreie Verbindung, um unmittelbare Gespräche zwischen der Unfallstelle und dem Maschinenmeister zu führen.

Den Umständen auf der Unfallstelle Rechnung tragend, können die Gespräche an die am

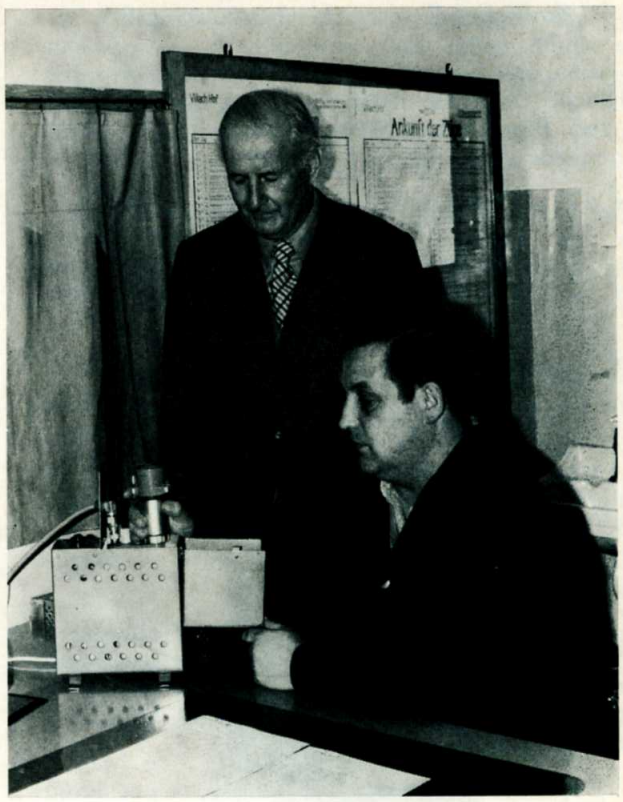
Hilfszugdach installierte Lautsprechereinheit gelegt werden, so daß eine akustische Verbindung mit der Unfallstelle, die unter Umständen vom Hilfszug etwas entfernt liegen kann, gegeben ist.

Mit dem Einbau der Funkanlage konnte bei der Zugförderungsleitung Salzburg und Villach ein befriedigendes Ergebnis erzielt werden.

Der Unfallbericht kommt aus erster Hand; Aufträge übergeordneter Stellen erreichen sofort den Einsatzleiter; alle zur raschen Behebung notwendigen Veranlassungen können ohne verfälschte Übermittlungsgespräche an die zuständige Stelle herangebracht werden.

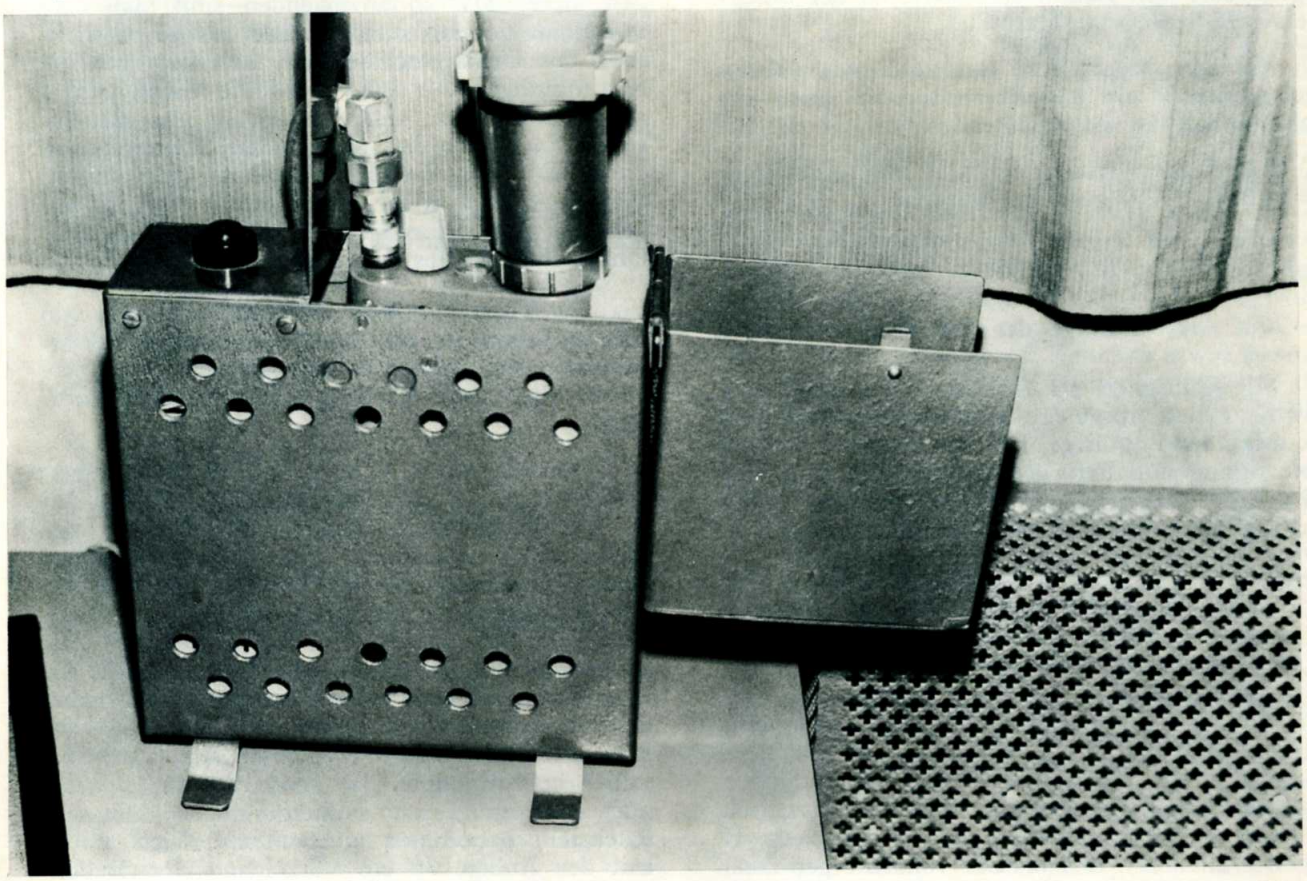
Die Funkanlage besteht aus Teleport VI-Sprechfunkgeräten mit Verstärkeranlage für die Innen- und Dachlautsprecher, einer 18 m hohen Flachrundstrahlantenne am Verwaltungsgebäude der Zugförderungsleitung Villach und der Topfantenne am Mannschaftswagen des Hilfszuges.

Diese Funkanlage für den Unfallerhebungsdienst wurde im Beisein von Vizepräsident Hofrat Dipl.-Ing. Hans Pontasch, Sanitätschef Hofrat Dr. Richard Sasse und Dipl.-Ing. Johann Krameter, dem Vorstand der Zugförderungsleitung Villach, am 18. Dezember 1973 in Betrieb genommen.



Funkgerät beim Maschinenmeister

Funkgerät im Hilfszug



Amtliches Österreichisches Kursbuch

Für das Fahrplanjahr 1974/75 erscheint das Amtliche Österreichische Kursbuch so wie bisher in drei Bänden und gelangt zu folgenden Terminen zur Auslieferung:

Teil II — Kraftfahrlinien Ost bzw. West, Jahresausgabe 1974/75: vom 19. April bis 3. Mai 1974. Zuerst werden jeweils die Dienststücke und anschließend die Verkaufsstücke geliefert.

Teil I — Eisenbahnen, Sommerausgabe 1974: vom 6. bis 21. Mai 1974 in der gleichen Reihenfolge wie die Teile II.

Die Dienststellenvorstände werden aufgefordert, dem Vertrieb dieses wichtigen Fahrplanbehelfes besonderes Augenmerk zuzuwenden und für ein bestmögliches Absatzergebnis Vorsorge zu treffen.

Um das Amtliche Österreichische Kursbuch wirksam anzubieten, wird auf das breitgestreute Werbeplakat verwiesen, das durch zielführende Verwendung dazu beitragen soll, den Verkaufserfolg zu steigern.

Der Verkaufspreis ist mit S 32,— pro Band festgesetzt. Für den Kommissionsverkauf bei den Bahnhöfen wird den Bediensteten eine Prämie von S 2,50 je verkauften Band gewährt. Für den Eigenbedarf von Bahnbediensteten ist der Stückpreis mit S 26,— festgesetzt.

Von der Möglichkeit des verbilligten Kursbuchverkaufes an das Personal sind auch die Ruheständler zu unterrichten.

Rückfragen wollen an GD III/3-Kursbuchbüro (Basa 3929) gerichtet werden.

Neuauflage der DV K 1

Mit Gültigkeit ab 1. März 1974 wurde die DV K 1 neu aufgelegt. Hiedurch wird die ab 28. Mai 1961 gültige Dienstvorschrift für die Abfertigung und Beförderung von Personen vorbehaltlich nachstehender Bestimmungen außer Kraft gesetzt. Es bleiben weiterhin in Kraft:

— alle den a. t. Fahrbegünstigungsdienst betreffenden Bestimmungen bis zur Neuauflage der Anlage 3 der neuen DV K 1 (wird als Sonderheft aufgelegt);

— der Anhang III zur alten DV K 1 bis zur Neuauflage der Anlage 2 der neuen DV K 1 (wird als Sonderheft aufgelegt);

— hinsichtlich der Lochung von Fahrausweisen mit alten Schaffnerzangen der Anhang II der alten DV K 1 bis zur vollständigen Ausrüstung der Schaffner mit dem neuen Zangendrucker „MAKO N 425".

Gleichzeitig sind alle seit 1. 1. 1965 ergangenen Dienstanweisungen und sonstige Verfügungen nur mehr soweit anzuwenden, als sie den Bestimmungen der neuen DV K 1 nicht entgegenstehen. Diese Weisungen werden in absehbarer Zeit im Dienstbehelf 540 „Kommerzielle Anweisungen für den Personen- und Gepäckverkehr" neu verlautbart werden.

Die neue DV K 1 enthält neben einem Verzeichnis der Abkürzungen und Worterklärungen ein Stichwortverzeichnis, 12 Abschnitte und 43 Anlagen.

Die Bestimmungen der neuen DV K 1 wurden gegenüber den bisher geltenden, vor allem in ihrem Aufbau geändert, um hiedurch eine Straffung des Gesamtstoffes zu erreichen. So wurden in den Tarifen bereits enthaltene Bestimmungen nur dann wiederholt, wenn dies zum Verständnis unbedingt erforderlich ist. Ferner wurden die Bestimmungen der gemeinsamen Abfertigungsvorschriften für den internationalen Personen- und Gepäckverkehr (PIV) nur soweit eingearbeitet, als sie für eine anstandslose Dienstabwicklung notwendig erschienen. Hinsichtlich der Abfertigung im internationalen Verkehr sind künftig nur noch die Bestimmungen der DV K 1 anzuwenden.

Eine wesentliche Neuerung stellt die Zif. 6 der neuen DV K 1 dar, wonach die Bestimmungen dieser DV so anzuwenden sind, daß eine zweckmäßige, anstandslose und rasche Abwicklung der Dienstgeschäfte gewährleistet ist. Falls Bestimmungen für einzelne Fälle nicht unmittelbar anwendbar sind, obliegt es den Bediensteten, im Sinne der allgemeinen Bestimmungen dieser DV das Zweckmäßigste zu veranlassen. Die Aufnahme dieser Bestimmung war in Anbetracht der erforderlichen Straffung des umfangreichen Stoffes unerläßlich.

Die Vermerke über die Nichtbenützung von Fahrausweisen wurden den Bestimmungen des internationalen Verkehres angeglichen (alle Vermerke mit „laut Angabe" wurden hiebei eliminiert).

Die Anlagen 3, 4, 6, 7 und 30 stellen absolute Neuerungen dar. Die Anlage 3 faßt alle den a. t. Fahrbegünstigungsdienst betreffenden Bestimmungen zusammen. Die Anlage 4 bringt einen Kurzauszug aus den DV E 1 und E 2, um den Schaffnern die für die Ausübung ihres Dienstes erforderlichen Kenntnisse dieser DV zusammengefaßt darzulegen. Die Anlage 6 faßt die Bestimmungen über das Ausfertigen von Fahrausweisen unter Anführung von Beispielen zusammen. Die Anlage 7 enthält alle Vermerke und Bescheinigungen der neuen DV K 1, wobei auf eine möglichst einheitliche Beglaubigung Rücksicht genommen wurde. Schließlich wurde mit der Anlage 30 ein Verzeichnis von Drucksorten des Personenverkehrs geschaffen.

Kennzeichnung des Einsatzleiters

Gemäß DV V 26, Pkt. 3.2.4.1 hat sich der Vorstand des Unfallbereichsbf sofort nach Verständigung von einem Unfall, der seine Anwesenheit erfordert, an die Unfallstelle zu begeben **und die Leitung zu übernehmen.**

Trifft bei Unfällen der Bk, der Sachwalter für allgemeine Verkehrs- und Fahrplanangelegenheiten, der Verkehrsreferent oder der Vorstand der Transportabteilung an der Unfallstelle ein, so geht in der Regel die Leitung an den jeweils Ranghöchsten über.

Bis zum Eintreffen des für die Leitung der Rettungs- und Behebungsarbeiten zuständigen Beamten hat bei Unfällen auf der Strecke, in gesperrten Bf und in Gf-Bf der Zugführer, in allen anderen Bf der Fdl die ersten zweckdienlichen Maßnahmen zu treffen.

Mehrere Probealarme, die gemeinsam mit bahnfremden Stellen, wie Freiwillige Feuerwehren, Gendarmerie, Rotes Kreuz, durchgeführt wurden, zeigten, daß die bahnfremden Helfer nicht wußten, wer die Einsatzleitung seitens der ÖBB inne hatte; dies deshalb, weil z. B. der Bf-Vorstand in Zivilkleidung an der Unfallstelle eintraf oder dort sehr viele Bedienstete bzw. Personen anwesend waren.

Daraus ergab sich die Notwendigkeit, den Einsatzleiter — nicht zu verwechseln mit dem Hilfszugleiter — entsprechend zu kennzeichnen. Dies geschieht hinkünftig durch eine **orangegelbe, mit topasgelben Glaselementen versehene Armbinde mit Gummizug.**

Die Armbinden werden in Kürze geliefert. Die Unfallbereichsbf haben ab sofort je eine Armbinde — Waren Nr. 950.01.03 — mit Verlangschein beim Materialmagazin **Wien** anzufordern. Aufbewahrung der Armbinde hat bei der Unfallmappe zu erfolgen.

Die bahnfremden Stellen werden von der Kennzeichnung des Einsatzleiters gesondert verständigt. Die entsprechende Berichtigung der DV V 26 erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Diebstahl im „Istanbul-Expreß"

Aus einer Kärntner-Zeitung:

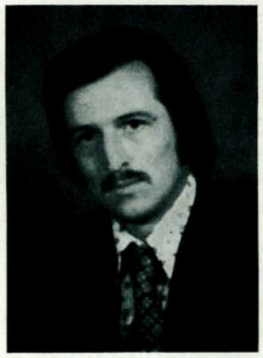
„Dieb sprang aus fahrendem Istanbulexpreß

Aufregende Szenen spielten sich in der Nacht zum Montag auf der Tauernbahnstrecke im Istanbulexpreß ab. Ein junger Bursche war auf frischer Tat bei einem Diebstahl ertappt worden. Das Zugpersonal hielt den Dieb fest und wollte ihn den Sicherheitsbehörden übergeben. Zwischen den Bahnhöfen Penk und Kolbnitz riß sich der junge Mann plötzlich los und sprang aus dem fahrenden Zug. Es gelang ihm, in der Dunkelheit zu entkommen.

Obwohl kurz darauf von Beamten der Gendarmerieposten Kolbnitz und Obervellach entlang der Tauernbahnstrecke eine Suche vorgenommen wurde, fand man von dem Burschen keine Spur mehr. Die Fahndung, die gestern weiterlief, war ebenfalls erfolglos.

Das Zugspersonal des Istanbulexpreß hatte, bevor der Dieb entkommen konnte, eine gestohlene Brieftasche und einen auf den jugoslawischen Staatsangehörigen Ismainov Orhan (18) lautenden Reisepaß sicherstellen können."

Es handelte sich um Schaffner **Walter Leitner** des Bf Villach Hbf, der seine Handlungsweise wie folgt schilderte:



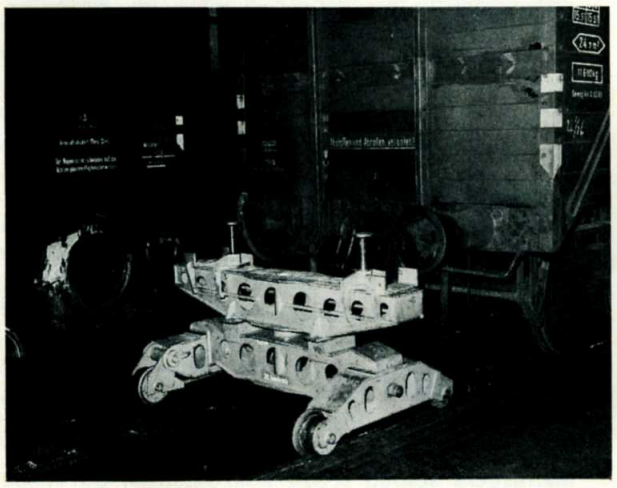
„. . . Ich hatte am 30./31. 12. 1973 Dienst als Schaffner bei Z 413 bis Villach Westbf. Mir waren die ersten 4 Wagen als Bereich zugewiesen worden. Zum Vorfall gebe ich an, daß mir im 3. Wagen von vorne ein Reisender auffiel, da er wiederholt durch den Wagen ging und in jedes Abteil schaute. Ich stellte mich in ein leeres Abteil, um von dort aus den Reisenden zu beobachten, ohne daß er mich sah. Plötzlich lief er bei diesem Abteil vorbei. Ich ging sofort hinaus und sah, daß er in den nächsten Wagen zur Zugspitze vorging. Er sah mich und wollte sich verstecken. Ich ging dann zurück und sah im 5. Wagen Licht, wo 2 Reisende etwas suchten. Ich befragte sie und es wurde mir gesagt, daß eine Geldtasche gestohlen worden ist. Den beiden Reisenden sagte ich, daß sie mit mir kommen sollen, diesen Reisenden zu suchen. Auf der Plattform vor dem Übergang zwischen 2. und 3. Wagen stand dann der Reisende. Ich befragte die Bestohlenen, ob dieser Reisende in ihrem Abteil war. Sie sagten mir, daß dieser Reisende kurz im Abteil war und Zigaretten anbot. Daraufhin verlangte ich nochmals die Fahrkarte des Reisenden und seinen Reisepaß und sagte ihm, daß er den Inhalt seiner Säcke herausgeben möge; er hatte 2000 Schilling bei sich. Die Bestohlenen gaben jedoch an, 300,— DM und türkisches Geld gehabt zu haben. Eine Durchsuchung der Abfallbehälter und der WC verlief ergebnislos. Daraufhin beauftragte ich den Verdächtigen, seinen Rock auszuziehen, durchsuchte ihn und fand zwischen Hemd und Hose im Hosenbund die 300,— DM und das türkische Geld.

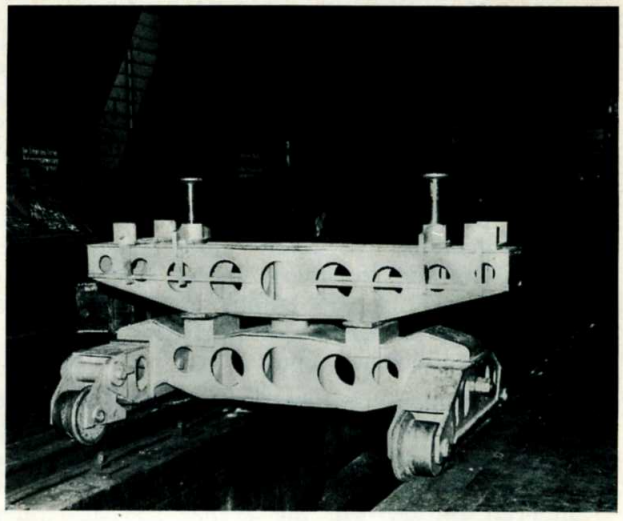
Die beiden Reisenden (1 Mann und 1 Frau) sagten mir sofort, daß dies die gestohlene Brieftasche sei. Ein türkischer Reisender, der im Nebenabteil der Bestohlenen saß, kam nun auch zu uns und sagte mir, daß er bemerkte, daß dieser Reisende rasch aus dem Abteil der Bestohlenen lief. Ich gab den beiden Reisenden die Brieftasche zurück, den Reisepaß behielt ich. Bei Durchfahrt im Bf Penk warf ich dem Fdl einen Zettel mit dem Inhalt ‚Dieb festgenommen, Polizei in Villach' zu. Aus einem Abteil des 3. Wagens holten wir nun den Mantel des Diebes (Gepäck hatte er keines) und gingen zum Zgf, um ihm den Vorfall zu erklären. In diesem Moment lief der Verdächtige davon, und zwar in Richtung Zugspitze. Das Durchsuchen aller Abteile und des WC des anschließenden Wagens verlief ergebnislos. Im nächsten Wagen sah ich dann in Fahrtrichtung links eine offene Seitentüre. Da wir den Reisenden nicht mehr finden konnten, wußten wir, daß er während der Fahrt aus dem Zug gesprungen ist. Zu diesem Zeitpunkt näherte sich der Zug bereits dem Bf Mühldorf-M. Dort wurde die Notbremse betätigt, so daß der Zug im Bf Mühldorf-M. zum Stillstand kam. Der Zgf verständigte den Fdl vom Vorfall und der Zug setzte seine Fahrt fort . . . ".

Schaffner Leitner hat vorbildlich im Sinne unserer wiederholten Anweisungen betr. Erhöhung der Sicherheit und Ordnung in Reisezügen gehandelt. Die Dion Villach hat Leitner belobt und belohnt.

Unterstellwagen zum Abtransport von Schadwagen

Der von der Lehrwerkstätte der Zugförderungsleitung Innsbruck gebaute neue Unterstellwagen für 20 t Tragkraft, der sowohl für 2-achsige als auch für 4-achsige Wagen geeignet ist, verfügt über eine hohe Stabilität und gute Laufsicherheit. Der





Unterstellwagen ist im Baukastensystem konstruiert und kann einfach zusammengesetzt werden. Die gute Laufeigenschaft besteht nicht zuletzt darin, daß die Räder ausgeglichen sind und die Raddrücke somit immer statisch bestimmt bleiben. Es ist damit möglich, auch Gleise mit schlechter Lage anstandslos zu befahren. Der Drehschemel ist mittels eines Dreh h o h l zapfens am unteren Querträger gelagert, so daß auch der Drehzapfen eines Drehgestellwagens eingeführt werden kann. Eine weitgehende Aufhebung der Drehmomentreibung des Drehschemels geschieht durch die Auflage links und rechts am Kettenrollrost. Zur Abstützung bzw. zur richtigen Auflage des abzuschleppenden Wagens dienen Aufnahmeböcke am Drehschemel. Für zweiachsige Wagen bzw. Wagen ohne Drehzapfen werden die beiden Böcke mit U-förmiger Einfassung aufgeschoben, in welche eine Holzschwelle gelegt werden kann. Bei Wagen mit Drehzapfen und Auflagekugel werden die anderen beiden Spindelböcke verwendet. Die Böcke können beliebig verschoben werden. Der Unterstellwagen wurde mit der verstärkten Radausführung (3 Rollenlager je Rad) ausgerüstet.

Die Laufprobe wurde anläßlich einer Abschleppfahrt (zweiachsiger Kesselwagen aufgebockt) von Brixlegg nach Innsbruck (zirka 50 km Strecke) durchgeführt. Der Auflagedruck lag bei etwa 8—10 t. Die Temperaturkontrolle an den Rädern hat ergeben, daß die Abschleppgeschwindigkeit von 20 km/h noch weit überschritten hätte werden können.

Beim Höchstgewicht von 20 t ist eine entsprechende Geschwindigkeitsreduzierung nötig.

Der Hilfszug Innsbruck ist nun mit einem Unterstellwagen ausgerüstet, der sowohl genügend Tragfähigkeit besitzt als auch bei Abschleppfahrten die nötige Sicherheit gewährleistet.

14. Kundendienst

Man schrieb uns:

Sehr geehrter Herr Generaldirektor !

Auf diesem Wege möchte ich Ihnen — als den Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen — meine Anerkennung aussprechen. Solche Beamte im Dienst der ÖBB zu haben wie Ihre, die wir am 24. 12. 1973 in Österreich kennenlernten. In diesem Falle geht es hauptsächlich um den Vorstand des Franz-Josef-Bahnhofs, Herrn Franz Bruckner. Um dies voll bewerten zu können, müßte ich Ihnen kurz ein vielleicht „historisches" Ereignis (so könnte man es fast nennen) schildern, daß sich am Heiligen Abend abspielte; mit meiner Familie — Gatte und Tochter — kam ich aus der DDR über die ČSSR nach Österreich, um die BRD (wo meine Eltern und Geschwister leben) zu erreichen.

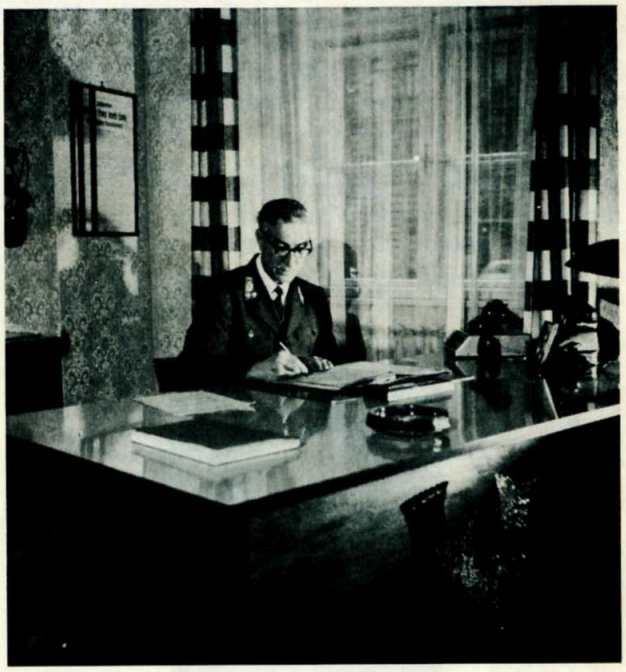
Erst einmal half uns einer Ihrer **Zugführer** (Anmerkung der Redaktion: BB-Adj. **Ernst Pihofsky**, Heimatbf Wien FJB). Er half uns beim Gepäck ausladen, erkundigte sich nach eventl. Weiterfahrt und brachte uns schließlich den **Bahnhofsvorstand** (der gerade inspizierte) Herrn **Bruckner** mit. Dieser besorgte uns eine Unterkunft, vermittelte ein Telefongespräch nach München, schaffte im eigenen PKW unser Gepäck zur Aufbewahrung zum Westbahnhof und lieh uns sogar Geld zur Weiterfahrt bis Passau. Am nächsten Tag erschien Herr Bruckner mit seinem Sohn Wolfgang, brachte uns das Frühstück und bot sich sogar an, uns mit seiner Gattin Wien zu zeigen. Am übernächsten Tag brachte man uns wiederum im eigenen PKW zur Bahn. Da wir keine West-Währung hatten (was auch Herr Bruckner wußte), konnte ja die Familie Bruckner auf keine Gegenleistung hoffen, was auch gar nicht von dieser Familie angenommen worden wäre. Man frug nicht einmal nach unserem Namen und Adresse, sondern **half.**

Auf dem Franz-Josef-Bahnhof geschah etwas, woran wir lange nicht mehr glaubten. Dieses „etwas" nennt sich Aufopferung und Menschenliebe. Trotz dieses großen Festes (Heiliger Abend) dachte Herr Bruckner nicht an seine Familie, sondern „an Fremde" und wie denen geholfen werden könnte. Später schaltete sich, wie gesagt, noch seine weitere Familie ein.

Nach dem Verlassen von Wien, hielten wir uns noch 2 Tage in Passau und später in Nürnberg auf. Da es vieles zu erledigen gab, konnte ich mich leider nicht früher an Sie wenden. Da wir augenblicklich keine andere Gelegenheit haben — bitten wir Sie von ganzem Herzen, Herrn Franz Bruckner mit Familie, sowie dem unbekannten Zugführer (des Ex 71 am 24. 12. 1973, ein junger Herr) unseren innigsten Dank für Ihre Hilfe uns gegenüber auszusprechen. Wenn es möglich wäre — offiziell. Ich bevollmächtige Sie sogar dazu, dieses Schreiben als eine Art „Dankschreiben" im weiteren Kreise vorzulesen.

Unsererseits beglückwünschen wir Sie persönlich zu solchen Mitarbeitern und wünschen noch mehr solcher Beamten in Ihrem Dienst.

Viele herzliche Grüße unbekannterweise
Fam. E. M.



Bf Vst Bruckner bitte vor den Vorhang !

„Zeit und Ort der Handlung: Dienstag, 15. 1. 1974, 19.15 Uhr—20.10 Uhr, Haltestelle Rennweg—Bf Liesing.

Es herrschte fürchterlicher Eisregen und begann damit, daß die Schnellbahn nach Liesing (ab 19.15 Uhr Hst R., an Bf L 19.34 Uhr) Verspätung hatte; das kann bei dem Wetter ohne weiteres vorkommen. Weiters hätte es mich auch nicht gestört, wäre ich nicht gerade diesen (meinem ‚autolosen') Tag auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen gewesen. Fast hätte ich um mein Vehikel getrauert, besteht doch nach dem Autobusanschluß um 19.40 Uhr von Liesing nach Breitenfurt bis 20.50 Uhr keine weitere Autobusverbindung ! Sollte ich über eine Stunde warten oder 3,5 km in strömendem Regen gehen (schließlich bin ich doch schon im 64. Lebensjahr)?

Diese Frage wurde mir von der Schalterbeamtin in der Hst Rennweg abgenommen; dieser hatte ich den Sachverhalt erklärt und sie versprach den Fahrdienstleiter in Liesing zu verständigen und zu bitten, daß der Autobus warte. Allzuviel erhoffte ich nicht, war aber um so mehr überrascht, als ich in Liesing um 20.50 Uhr ankam und im Lautsprecher durchgesagt bekam, daß der Bus am Bahnhofplatz stehe !

Somit kam ich trotz Verspätung und Eisregens mit einem angenehmen Gefühl — nicht nur Geldbringer, sondern auch Fahr,gast' zu sein — in Kalbsburg an.

H. H.
Fachinspektor der Heeresverwaltung"

„Ich bin am Sonntag, dem 18. 11. 1973, aus Deutschland kommend, in Salzburg in den Transalpin (TS 463) zugestiegen, der diese Stadt um 17.47 Uhr verläßt und der in Wien-West um 20.52 Uhr ankommt. Ich konnte dabei beobachten, wie **äußerst liebenswürdig und zuvorkommend** der Zugführer dieses Zuges, der auch Schaffnerdienst machte, mit den Reisenden umgegangen ist, so daß ich empfehlen würde, diesen Mann, der mir völlig unbekannt ist, **besonders zu beloben.**

In ausgezeichneter Hochachtung

Med. Rat. Dr. F. G.
Stadtarzt"

Es handelte sich um Zgf. Adj. **Josef Beer**, Bf Wien Westbf.

„Ich will Ihre Zeit nicht lange in Anspruch nehmen, sondern Ihnen nur kurz danken für Ihre Hilfe in folgender Situation:

Am 6. d. M. verließ meine Tante mit dem Zug um 15.20 Uhr ab Westbahnhof Wien, um nach Ungarn, wo sie ständig lebt, zurückzukehren. Nun hatte sie ihren Paß leider nicht in der Handtasche, sondern in einem ihrer Koffer eingepackt und ich nehme an, dies war der Grund, warum sie aus dem Zug mußte. Außerdem war gerade dieser Zug ganz voll mit irgendwelchen Ausländern und hatte wahrscheinlich durch Kontrolle bei Zoll etc. eine 5—6-stündige Verspätung. Nun war es allein Ihrer großen Hilfe zu verdanken, daß meine Verwandte wieder nach Wien zurückkehrte, sich da ausruhte und 2 Tage später neuerdings die Reise antrat und wohlbehalten in Budapest eintraf.

Ich möchte Ihnen auf diesem Wege herzlich für Ihre große Hilfe und Zuvorkommenheit danken !

G. P.
A 1130 Wien"

Hier war es Fernschreiber Adj. **Floh** des Bf Bruck a. d. Leitha. Der Bahnhof-Vorstand schreibt über den Bediensteten Floh:

„Fernschreiber Adj. **Floh** gab nach Befragung an, daß die Briefschreiberin infolge Fehlens der Reisepapiere im Bf B. die Fahrt unterbrechen mußte und sich an das diensthabende Personal um Hilfe wandte. In ihrer Hilflosigkeit konnte besagte Dame nur den Namen ihrer Bekannten in Wien angeben, wo sie nächtigte und erinnerte sich, daß in der Wohnung ein Postfernsprecher vorhanden war. Nach dem Wiener Fernsprechverzeichnis begann der Fernschreiber nun die Anschlüsse mit gleichen Namen abzufragen. Nach einigen Telephonaten konnten die Bekannten zusammengeführt werden. Nach Wien zurückgekehrt, glückte die Reise im zweiten Anlauf mit besten Erinnerungen an Bruck a. d. Leitha.

Noch zu erwähnen sei, daß Adj. **Floh** bereits mehrmals auf Grund äußerst vager Angaben Reisenden Hilfe leisten konnte. So wurde ein Hotel gefunden, daß sich nach Angaben des Suchers zirka 10 Min. vom Westbahnhof befinden sollte. In einem zweiten Fall gelang die Sperre eines Geschäftslokales in Wien für einen Durchreisenden, nachdem dieser in Eile den Schlüsselbund an der Außentür stecken ließ."

„Sehr geehrter Herr Vorstand !

Am 6. Jänner d. J. besuchte uns einer unserer portugiesischen Geschäftsfreunde. Unglückseligerweise hatte er im TEE seine Dokumententasche mit allen Auslandspapieren, Scheckbuch usw. im Zuge vergessen.

Unsere Fahndung, sofort nach Ankunft in Wels begonnen, hatte auch dann in Wien einen Erfolg und wir konnten am nächsten Tag die Tasche durch den Zugführer wieder in Empfang nehmen.

Hervorzuheben wäre die freundliche, entgegenkommende Art und Weise der Herren am Bahnhof Wels und schließlich auch des Zugführers des zurückfahrenden TEE. Sie können sich bestimmt vorstellen, was es bedeutet, im Ausland alle persönlichen Dokumente zu vermissen, sie aber dann auf so unkomplizierte Art wieder zu bekommen — eine Sonntagsgeschichte der ÖBB. Wir sagen im Namen des Verlustträgers ein herzliches ‚Danke schön' den Beamten der ÖBB.

Mit freundlichen Grüßen,
Winter Optik, Ges. m. b. H."

Der Bf-Vorstand des Bf Wels schrieb hiezu ergänzend:

„Der Reisende aus Portugal war am 6. 1. 1974 mit Zug TEE 97 (um 20.48 Uhr) im Bf Wels angekommen. Gleich nach Abfahrt des Zuges hatte er das Vergessen seiner Sachen im Zug bemerkt und sich um Rat und Hilfe an den **Fdl-Außendienst, BB-Ob. Rev. Franz Berner, Bf Wels,** gewandt. Dieser veranlaßte daraufhin die Verständigung des Zgf des Zuges TEE 97. Dieser — es handelte sich um **Zgf Karl Vondrak des Bf Linz Hbf** — konnte die vergessenen Sachen sicherstellen und brachte sie dann am Folgetag — dem 7. 1. 1974 — mit dem von ihm geführten Gegenzug TEE 96 selbst nach Wels mit. Dann wurden die Sachen dem erfreuten Reisenden ausgehändigt."

---

15. Unfallverhütung

Am 19. 1. 1974 um 6.25 Uhr wurde im Bf B. auf Gleis 4 Verschieber Z., geb. 28. 6. 1945, BE: 18. 11. 1963, zwischen den Puffern zweier Güterwagen eingeklemmt und so schwer verletzt, daß er während des Transportes in ein Krankenhaus starb.

Zeugen des Ereignisses konnten nicht ermittelt werden.

Im Zuge der Verschubarbeiten mußte ein aus 18 Wagen bestehender Verschubteil von Gleis 3 nach Gleis 4 überstellt werden. Während der Fahrt des geschobenen Verschubteiles auf Gleis 4 befand sich der als Spitzenverschieber eingeteilte Verschieber Z. am vordersten Fahrzeug und gab die für das Anhalten nötigen Signale, wodurch der Verschubteil etwa eine Wagenlänge vor einem auf Gleis 4 abgestellten Wagen zum Stillstand kam. Nachdem Z. den letzten, für Gleis 4 bestimmten Wagen abgekuppelt hatte, trat er aus dem Gleis und der Verschubteil wurde über Veranlassung des Verschubleiters wieder in Richtung Stellwerk 2 vorgezogen. Sodann dürfte Verschieber Z. — wie aus den Spuren im Schnee geschlossen werden konnte — den noch langsam rollenden Wagen seitlich angeschoben haben, um diesen an den stehenden Wagen ankuppeln zu können. Beim Hineintreten in das Gleis dürfte er vom Bahnsteig (Erdaufschüttung) in das Gleis gerutscht und hiedurch aufrecht in den Gefahrenbereich der Puffer gekommen sein.

Wir haben im Verkehrs-Unterrichtsblatt 6. Stk. aus 1973 auf einen ähnlichen Unfall mit tödlichem Ausgang hingewiesen.

Mit Rücksicht auf die Gesundheit und das Leben unserer Mitarbeiter ist es unbedingt notwendig, die Bediensteten auf die mit dem Kuppeln zusammenhängenden Gefahren aufmerksam zu machen und im Dienstunterricht die betreffenden Bestimmungen, insbesondere die des Punktes 3.6.4. des Heftes 3 der DV A 40 einer eingehenden Betrachtung zu unterziehen:

„Zum Kuppeln langsam anrollender Fahrzeuge darf man sich zwischen den Puffern des stillstehenden Fahrzeuges aufstellen. In aufrechter Haltung darf nur dann in das Gleis oder aus demselben getreten werden, wenn die Fahrzeuge noch mindestens eine Wagenlänge voneinander entfernt sind, sonst nur in so tief gebückter Stellung, daß ein Erfassen durch die Puffer nicht möglich ist."

Tödliche Arbeits- und Wegunfälle im Betriebsdienst im Jahre 1973

Arbeitsunfälle

Verschieber Johann Thalhammer, Bf Salzburg
18. 4. 1973
beim Hineintreten in das Gleis bei geringfügigem Abstand zwischen 2 Fahrzeugen in aufrechter Haltung;

Fdl Hermann Wölfler, Bf Schwarzach-St. Veit
5. 8. 1973
beim Überschreiten der Gleisanlage knapp vor einem einfahrenden Expreßzug;

Zgf Albert Poglitsch, Bf Bruck a. d. Mur
13. 10. 1973
beim Überschreiten der Gleisanlage vor einem ausfahrenden Zug. Abrutschen von der Bahnsteigkante;

Verschubleiter Johann Niessner, Bf Hohenau
20. 11. 1973
beim Überschreiten der Gleise durch in verkehrter Stellung fahrendes Dampf-Tfz.

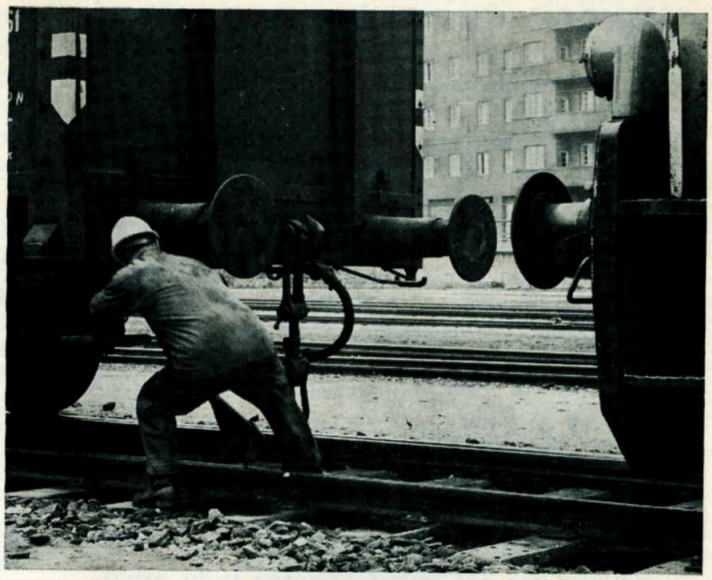
Wegunfälle

Bahnhofgehilfe Karl Strasser, Bf Knittelfeld
16. 4. 1973
fuhr mit seinem Moped von der Dienststelle zu seiner Wohnung in Raßnitz; beim Linksabbiegen von der Bundesstraße wurde er von einem überholenden Pkw niedergestoßen und so schwer verletzt, daß er kurz danach starb;

Dienstregler Leopold Schöfmann, Bf Praterstern
28. 6. 1973
wurde am Weg zu seiner Wohnung in der Taborstraße mit seinem Pkw in einen Straßenverkehrsunfall verwickelt und so schwer verletzt, daß er noch am 4. 7. 1973 verstarb;

Verschubaufseher Anton Schmid, Bf Mistelbach LB
9. 8. 1973
fuhr mit seinem Moped von der Dienststelle zu seiner Wohnung in Hörersdorf. Bei einem Zusammenstoß mit einem Pkw im Ortsgebiet Mistelbach — aus Verschulden des Pkw-Lenkers — wurde er so schwer verletzt, daß er noch am gleichen Tag im Krankenhaus starb.

Schütze Dein Leben und Deine Gesundheit; trage daher Schutzkleider!



Schwerpunktprogramm Jänner — März 1974

Unfallsicheres Verhalten im Bereich der Gleisanlagen

Bf-Vorstände:	Bestreuung vereister Wege
Fdl:	Kundendienst
Zgf:	Abfertigung der Züge
Reisezugschaffner:	Beleuchtung, Beheizung, Betafelung, vereiste Trittbretter
Güterzugschaffner und Verschubbedienstete:	Hemmschuhlegen
Schrankenbediener:	Freihalten der Spurrillen
Streckenbedienstete:	Zugbeobachtung (ZSV 14)

Druck: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen — 1402/3