



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

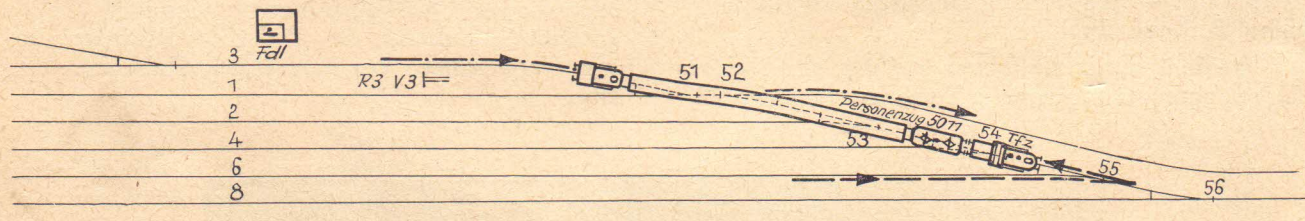
2. Stück

Wien, am 1. Februar 1969

Jahrgang 1969

**Inhalt:** 4. Zusammenstoß eines Personenzuges mit verschiebendem Tfz  
 5. Indusi-Auswertung  
 6. Etwas für jeden  
 7. Zum Thema „Leistungsblatt“  
 8. Verschubschäden  
 9. Unfallverhütung im Betriebsdienst

## 4. Zusammenstoß eines Personenzuges mit verschiebendem Tfz



Stw2

Am 10. Dezember um 6.27 Uhr stieß im skizzierten Bf ein aus Gleis 3 ausfahrender Personenzug, der mit etwa 250 Fahrgästen besetzt war, zwischen den Weichen 53 und 54 mit einem verschiebendem Tfz der Reihe 52 frontal zusammen. Dabei stürzten die ersten drei Personenwagen um, der vierte stellte sich schräg und verkeilte sich mit

dem dritten Wagen. Der fünfte und sechste Personenwagen entgleisten mit beiden Achsen, der siebente und achte mit je einer Achse; desgleichen das verschiebende Tfz mit einer Tenderachse.

Beim Zusammenstoß wurde 1 Fahrgast getötet; 3 Personen erlitten schwere und 26 leichte Verletzungen.



Die Weichen im Bereich des Stellwerkes 2 in diesem Bf waren wegen Bf-Umbaues ortsbedient, schlüsselgesperrt und nicht signalabhängig. Dem Stellwerksmeister war ein Schlüsselträger beigegeben. Da die Fahrleitungsarbeiten im Bf noch nicht beendet waren, wurden haltende Züge mit Dampf-Tfz aus dem Bf geschoben.

Um 6.20 Uhr beauftragte der Stellwerksmeister des Stellwerkes 2 den Schlüsselträger, den Schubweg für eine Tfz-Überstellung von Gleis 6 über die Weichen 55, 54 und 53 nach Gleis 2 herzustellen. Da nach Ausfahrt des erwähnten Personenzuges eine weitere Schubfahrt von Gleis 2 nach Gleis 5 geplant war, nahm der Schlüsselträger auch den Schlüssel der Weiche 52 vom Schlüsselbrett und begab sich auf den Platz. Dort stellte er vorbereitend die Weiche 52 in die Ablenkung und dann den angeordneten Schubweg (Gleis 6/2) her. Dies war ihm möglich gewesen, weil der Stellwerksmeister keinen Einwand gegen die Entnahme des Schlüssels der Weiche 52 erhoben hatte.

Nachdem der Fdl fernmündlichen Auftrag zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für den Personenzug an den Stellwerksmeister gegeben hatte, meldete dieser — ohne dem Auftrag nachzukommen — den Vollzug und stellte das Ausfahrtsignal R 3 auf „Frei“.

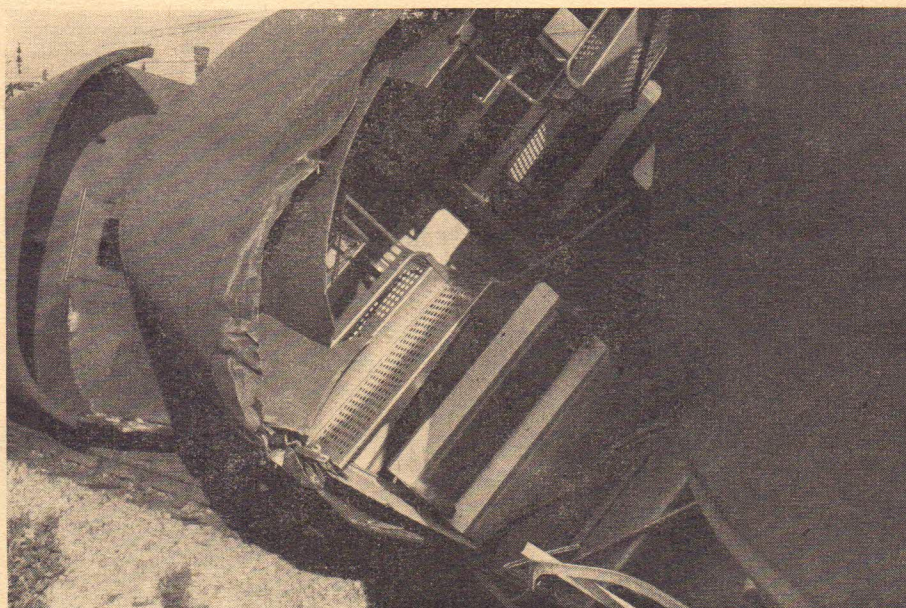
Bedingt durch die falsche Stellung der Weiche 52 gelangte der geschobene Personenzug nicht auf

das Streckengleis sondern fuhr auf dem Verbindungsgleis in Richtung Weiche 54, wobei es zum Zusammenstoß mit dem in verkehrter Stellung in Richtung Weiche 53 fahrenden Tfz kam.

Dem Unfall lag u. a. krasse Mißachtung der Bestimmung des Punktes 270. b) 2. zugrunde, der bezüglich der richtigen Stellung nicht signalabhängiger Einrichtungen folgendes besagt: „... Kann die Fahrstraße nicht verschlossen werden, so gilt die richtige Stellung als gewährleistet, wenn ... bei Weichen und Gleisperrschuhen, die durch Handverschluß gesichert werden, die zu der entsprechenden Stellung gehörigen Schlüssel abgezogen sind ...“.

Nicht minder schwer war der Verstoß gegen die Bestimmungen des Punktes 272. b) der DV V 3, wonach ortsbediente spitzbefahrene Weichen und Gleisperrschuhe, die nicht verriegelt werden können, durch Handverschluß zu sichern und die betreffenden Schlüssel am richtigen Platz zu verwahren sind.

Wenn der Stellwerksmeister auch bemüht war, für rasche Durchführung des geplanten Vershubes zu sorgen, so durfte ihm dies keinesfalls dazu bewegen, sich über elementare Sicherheitsbestimmungen hinwegzusetzen, wodurch neben großem Sachschaden der Tod eines Fahrgastes sowie Verletzungen bei zahlreichen Reisenden eintrat.



## 5. Indusi-Auswertung

Seit 1965 verwenden die Österreichischen Bundesbahnen auf einem allmählich immer größer werdenden Streckennetz als Sicherheitseinrichtung die „Induktive Zugsicherung“, abgekürzt „Indusi“ genannt. Diese Einrichtung ist selbstver-

ständig nur dann wirksam, wenn auch die auf den Industrecken laufenden Tfz die entsprechenden Einrichtungen besitzen.

Die Indusi erzwingt eine genaue Signalbeachtung und die auf Grund einzelner Signal-

stellungen erforderlichen Geschwindigkeitsverminderungen. Bestätigt der Tfz-Führer bei einem in Stellung „Vorsicht“ stehenden Vorsignal nicht seine Wachsamkeit (vermindert er nach der Vorbeifahrt an einem solchen Signal nicht seine Fahrgeschwindigkeit) oder fährt er gar an einem „Halt“ zeigenden Haupt- oder „Fahrt verboten“ zeigendem Gleisperrsignal vorbei, wird auf dem Tfz durch die auf der Strecke verlegten Gleismagnete eine Zwangsbremung ausgelöst.

Diese von außen kommenden Einflüsse, einzelne Handlungen des Tfz-Führers und auch die Fahrgeschwindigkeit des Zuges werden auf dem Indusi-Registrierstreifen des Tfz — bei einer besonderen Bauart des Registriergerätes, dem System Hasler, auch die genaue Uhrzeit — aufgezeichnet und festgehalten.

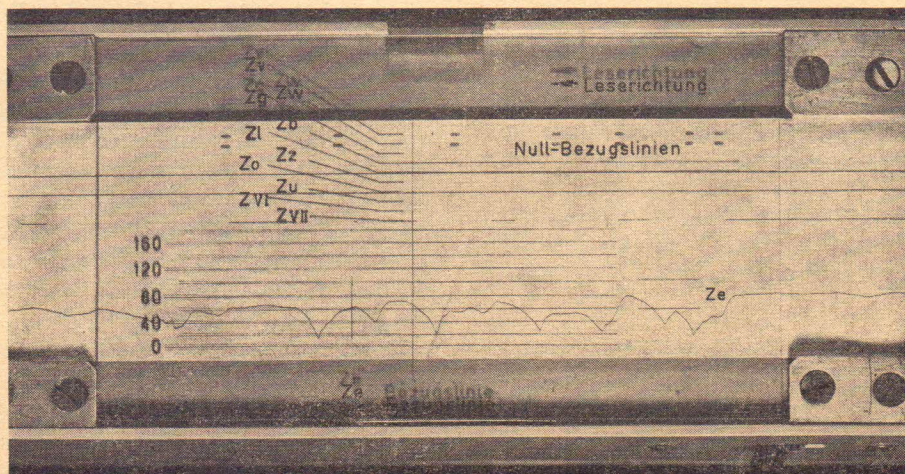
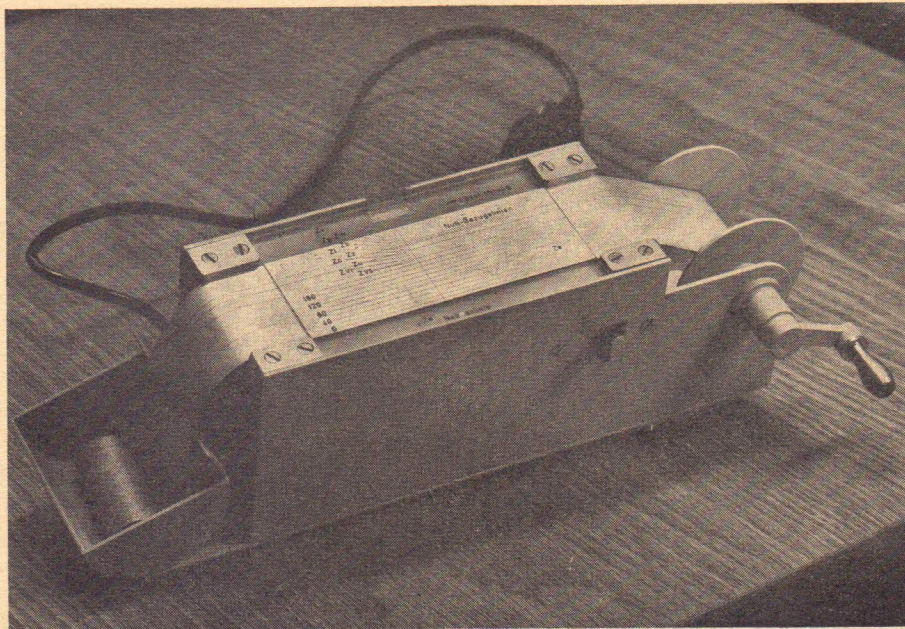
Mit Hilfe der Indusi-Aufzeichnungen und dem Fahrtbericht des betreffenden Zuges kann daher auch beurteilt werden, ob eine Zugfahrt

vorschriftgemäß abgewickelt und der Zug in seinem Lauf seinem Rang entsprechend gefördert wurde und ob er lange Streckenabschnitte mit der erforderlichen Geschwindigkeit durchfahren hat.

Es ist aber auch ersichtlich, wenn ein schneller fahrender Zug durch einen vorausfahrenden behindert wurde und bei jedem Hauptsignal zum Halten kam, also die von ihm gespeicherte Energie durch Bremsen vernichtet werden mußte, um nachher mit großem Aufwand wieder aufgebaut zu werden.

Die Indusistreifen werden in den Zugförderungsdienststellen ausgewertet; den Unregelmäßigkeiten im Fahrtverlauf wird nachgegangen, allenfalls werden sie durch Befragung der beteiligten Tfz-Führer weiter verfolgt und behandelt.

An der Ausrüstung weiterer Strecken und Tfz mit Indusi wird gearbeitet. Jahr für Jahr kommen weitere Strecken dazu.



Wir bringen nachstehend nur einen kurzen Auszug aus Indusisbewertungen, der zeigen soll, wie oft Züge in ihrem fahrplanmäßigen Lauf durch schlechte Disposition gehemmt und verspätet werden.

Datum	Zug-Nr.	außerplanm. Anhalten
11. 11. 68	G 36	7 mal
21. 11. 68	G 37	7 mal
27. 11. 68	G 37	9 mal
28. 11. 68	G 33	7 mal
2. 12. 68	G 45	8 mal
4. 12. 68	G 41	6 mal
10. 12. 68	G 52	9 mal

Daß solches außerplanmäßiges Anhalten und Wiederanfahen von Zügen bzw. Abbremsen und Beschleunigen bei Vorsichtstellung von Vorseignalen auch mit erhöhtem Energieverbrauch und größerer Abnutzung der Fahrzeuge verbunden ist, wird jedem klar sein.

Die Auswertung der Indusistreifen unter Zuhilfenahme der betreffenden Fahrtberichte ergab aber auch den Nachweis, daß manche Zugführer den Fahrtbericht nicht wahrheitsgetreu führen und Eintragungen bewußt unterlassen.

In diesem Zusammenhang erinnern wir auch an die Abhandlung „Die induktive Zugbeeinflussung“ im VUB 7. Stk. aus 1965.

## 6. Etwas für jeden

### Beschwerde der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung

„... Am Dienstag, 3. Dezember 1968 wurde im Bf L. der Bahnpostwagen Linz—Wien 302 anlässlich seiner Beigabe zum Wagensatz des Zuges 5409 derart sorglos verschoben, daß er mit beträchtlicher Geschwindigkeit auf die stehende Garnitur auffuhr. Dies hatte zur Folge, daß alle zu diesem Zeitpunkt im Bahnpostwagen befindlichen Bediensteten zu Boden geschleudert wurden, wobei eine Rippenprellung davontrug ...“

Gleichzeitig dürfen wir Ihnen zur Kenntnis bringen, daß am 8. Dezember der Bahnpostwagen der Bahnpost Wien—Innsbruck 300 nach Ankunft des Zuges D 235 im Bf I. von 6.40—7.55 Uhr zu Verschiebewegungen mit Güterwagen benützt und während dieses Zeitraumes ungefähr 20 mal abgestoßen wurde.

Wir möchten ausdrücklich hervorheben, daß in beiden Fällen die Bahnpostwagen zur Zeit der Verschiebewegungen durch die gelben Signalfahnen als „Mit Personen besetzt“ gekennzeichnet waren.

Im Interesse der Sicherheit unseres Bahnpostpersonals und mit Rücksicht auf vermeidbare Beschädigung an unseren Bahnpostwagen sowie an den beförderten Postgütern bitten wir erneut, Ihre Bediensteten entsprechend anzuweisen ...“

Unsere Ausführungen im Verkehrs-Unterichtsblatt 9/1968 unter Punkt 61, die gleichartige Unfälle behandelten, sind demnach scheinbar ungehört verhallt.

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst mögen diese Beschwerde zum Anlaß nehmen, neuerlich auf strikte Einhaltung der in diesem Artikel erwähnten Bestimmungen zu dringen.

### Trunkenheitsanstand im Transalpin!

Am 20. Dezember 1968 um 16.30 Uhr verständigte der Bf-Vorstand eines Unterwegsbf den Erhebungsbeamten im Befehlsbf S., daß der Schaffner des Zuges TS 12 am hinteren Führerstand alkoholisiert schlafe. Der Erhebungsbeamte veranlaßte Ersatzstellung und erwartete gemeinsam mit dem Bf-Vorstand den Zug am Bahnsteig. Der Schaffner war unterdessen erwacht und ging nach Ankunft im Bf S. zum Bf-Vorstand und meldete sich bei diesem. Da an dem Bediensteten Mundgeruch nach Alkohol zu verspüren war, veranlaßte der Bf-Vorstand die ärztliche Untersuchung des Bediensteten sowie die Abnahme einer Blutprobe, deren Ergebnis einen Wert von 1,86 ‰ Blutalkoholgehalt zeigte.

Die Erhebungen ergaben, daß der Schaffner um 6.30 Uhr des 20. Dezember im Bf I. angekommen war und dann einen Ausflug unternommen hatte. Dabei will er, seinen Angaben zufolge, 2 Fl. Bier konsumiert haben. Um 13.30 Uhr meldete er sich zum Dienstantritt beim Transalpin. Als er dem Zugführer mitteilte, daß ihm nicht gut sei, wies ihn dieser an, sich am hinteren Führerstand aufzuhalten. Dort schlief der Bedienstete zirka 200 km!

Abgesehen davon, daß der Bedienstete einen schweren Verstoß gegen die Bestimmungen der DO und der DV V 3 begangen hatte, war er überdies unausgeruht zum Dienst erschienen. Aber auch dem Zugführer muß vorgehalten werden, daß er bei Übernahme des Zuges keine Meldung erstattet und auch keinen Ersatzschaffner angefordert hatte. Er hat dabei offensichtlich nicht bedacht, daß ein solcher, auf Kosten der Sicherheit und Dienstleistung erwiesener „Kameradschaftsdienst“ ganz und gar fehl am Platz ist.

Übrig bleibt die Tatsache, daß es sich um einen erstrangigen internationalen Triebwagen-schnellzug handelte!

## Schrankenbediener!

Es vergeht kein Tag, an dem nicht im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen mehrere Schranken bei Zugfahrten offen und unbewacht bleiben oder zu spät geschlossen werden!

Nur allzu häufig kommt es dabei zum Zusammenprall zwischen Schienen- und Straßenfahrzeugen.

## Die Folgen

für den Straßenbenutzer: Tötung oder Verletzung, meist großer Sachschaden;

für den Schrankenbenutzer: Abzug vom Wärterdienst, Gerichtsstrafe, Dienststrafe;

für die Verwaltung: Ersatzleistungen, Rentenzahlungen usw.

Nur dauernder Vergleich des Zugverkehrs mit den Angaben des Zugverzeichnisses und rechtzeitige Erkundigungen nach dem Lauf verspäteter Züge ermöglichen es, die Schranken zur richtigen Zeit zu schließen!

Bedenkt immer, wieviel für Euch und für andere davon abhängt!

Verlaßt Euch nicht allein auf die Fahrsignale!

### 7. Zum Thema „Leistungsblatt“

Die Zugführer müssen bestimmte Teile der Drucksorte M 21-1454 „Leistungsblatt für Triebfahrzeuge und Bemannung“ ausfüllen. Die Bestimmungen über die Verwendung dieser, kurz „Leistungsblatt“ genannten Drucksorte, sind in der DV M 1 (Ausgabe 1957) enthalten, die dem Zugführer nicht zur Verfügung steht bzw. auch im Prüfungstoff seiner Dienstprüfung nicht aufgenommen ist. Von den Zugführern werden aber bei der Ausfüllung des Leistungsblattes Fehler gemacht, die umfangreiche Mehrarbeit der Verwaltung der Zugförderungsleitungen(-stellen) erfordern. Es sollen nun auszugsweise die wichtigsten Bestimmungen der DV M 1 für die Ausfüllung des Leistungsblattes angeführt werden.

Das Leistungsblatt M 21-1454 bezweckt:

- a) Die Ermittlung der Arbeitszeit der Tfz-Bediensteten,
  - b) die Ermittlung der Kilometerleistung der Tfz und der Tfz-Bediensteten,
  - c) die Bildung von Unterlagen für die weitere Zugförderungsstatistik,
  - d) die Berechnung der Nebengebühren
- und wird sowohl bei elektrischen Tfz als auch bei

Dampf-Tfz und Tfz mit Verbrennungsmotoren verwendet.

Jedem zur Führung von Tfz eingeteilten Bediensteten ist vor Beginn des Rechnungsmonates vom Maschinenmeister ein Block Leistungsblätter auszufolgen, der sowohl auf der Vorderseite als auch auf der Rückseite der abtrennbaren Abfaßabschnitte mit dem Feuchtstempel der Heimatdienststelle des Tfz-Führers abgestempelt ist, weil Leistungen und Verbrauch grundsätzlich bei der Heimatdienststelle des Tfz-Führers zu erfassen sind.

Jeder in Verwendung genommene Block dieser Leistungsblätter ist nach den vorgedruckten Nummern 1—30 ohne Rücksicht auf Beginn und Ende des Verrechnungsmonates bis zum vollständigen Aufbrauch der Blätter zu benützen.

Der Tfz-Führer hat vor Antritt der Dienstleistung auf dem Leistungsblatt die Tfz-Nummer, Tendernummer, Heimatstelle des Tfz sowie seinen und seines Heizers (Beimannes) Zu- und Vornamen, die Gruppe und den Tag des Dienstplanes und den Dienstbeginn einzutragen.

Im stark umrandeten Teil des Leistungsblattes sind vom Tfz-Führer nur Leistungen, die nicht im Beisein des Zugführers ausgeführt werden, unter Angabe der Art der Leistung und Nebenleistung in Spalte 3 durch Ausfüllen der übrigen in Betracht kommenden Spalten mit **Bleistift** einzutragen. Für die Bezeichnung der Leistung und Nebenleistung in Spalte 3 sind die auf dem Leistungsblatt angeführten Abkürzungen zu benutzen. Sind in Spalte 4 wegen geringer Spaltenbreite Abkürzungen anzuwenden, so sind diese der DV V 20 zu entnehmen. Für jede Zugleistung und jede Nebenleistung ist eine gesonderte Zeile zu benutzen. Die eingesetzten Zeiten der Nebenleistung müssen dem tatsächlichen Beginn und Ende der Leistung entsprechen und sich mit den Bestätigungen über die Verschubleistungen auf der Rückseite der Druckseite decken.

Bei Ausführung von Leistungen im Beisein eines Zugführers ist vor Beginn der Leistung das Leistungsblatt dem Zugführer zu übergeben. Bei Rückgabe hat der Tfz-Führer zu prüfen, ob der Zugführer das Leistungsblatt unter Angabe seiner Heimatdienststelle unterschrieben hat.

Der Zugführer hat im Leistungsblatt den stark umrandeten Teil der Vorderseite und die Rückseite übereinstimmend mit dem Fahrtbericht auszufüllen.

Auf der Rückseite des Leistungsblattes hat der Zugführer, dem Vordruck entsprechend, alle beim Zug arbeitenden und dienstbereiten Tfz einzutragen, damit die Zugförderungsleitungen(-stellen) die richtige Rechnung bzw. die richtige Aufteilung der vom Zugführer zu errechnenden und einzutragenden Brutto-Tonnenkilometer überprüfen können. Die 1000-Btkm-Leistung ist auf der Rückseite auf eine Dezimalstelle genau zu ermitteln und auch mit einer Dezimalstelle auf die Vorderseite zu übertragen.

Beispiel:

Zug 3862 fährt von Freistadt nach Summerau;  
Zug-Tfz: R 52, Vorspann-Tfz: R 93.

Wirkliches Zuggewicht = 941 t

zurückgelegte Kilometer = 9 km

1000-Btkm =  $941 \times 9 : 1000 = 8,469 \quad 8,5$

Da beim Zug 3862 zwei arbeitende Tfz vorhanden sind, von denen die Reihe 52 fünf und die Reihe 93 vier angetriebene Achsen aufweist, entfallen daher auf das Tfz R 52  $8,5 \times 5 : 9 = 4,7$  1000-Btkm und auf das Vorspann-Tfz R 93  $8,5 \times 4 : 9 = 3,8$  1000-Btkm.

Die 1000-Btkm sind auch diesfalls auf eine Dezimalstelle genau zu ermitteln, d. h. Hundertstel auszurechnen und auf- oder abzurunden.

Bei jeder Änderung des Zuggewichtes oder bei Änderung der Anzahl der beim Zug arbeitenden Tfz ist auf der Rückseite des Leistungsblattes eine neue Zeile zu verwenden. Die auf der Rückseite sich ergebenden Kilometer und Btkm, die auf das

Tfz, für welches das Leistungsblatt gilt, entfallen, sind in die Spalten 5 und 6 auf der Vorderseite des Leistungsblattes im stark umrandeten Teil zu übertragen.

Der Zugführer hat vor Rückgabe des Leistungsblattes an den Tfz-Führer neben seiner Unterschrift, mit der er bestätigt, daß seinerseits Vorder- und Rückseite mit dem Fahrtbericht übereinstimmend ausgefertigt wurden, seinen Heimatbf anzuführen.

Bei der Ausfüllung der Leistungsblätter ist daher besonders zu achten auf:

1. Richtige Berechnung und Rundung der 1000-Btkm
2. richtige Eintragung aller beim Zug arbeitenden und dienstbereiten Tfz in die ihrer Verwendung entsprechenden Spalte auf der Rückseite des Leistungsblattes (Tfz-Nr. muß mit der Tfz-Nr. der Vorderseite gleichlautend sein)
3. vollständige Eintragung von km, Zuggewicht und 1000-Btkm auf der Rückseite. Übertragung der Summen der zurückgelegten km und der 1000-Btkm auf die Vorderseite
4. Eintragung der richtigen Abfahrt- und Ankunftszeit in Spalte 7 (Vorderseite) — auch im Endbf vor Übergabe des Leistungsblattes an den Tfz-Führer —
5. Eintragung einer neuen Zeile auf der Rückseite des bisherigen Leistungsblattes, wenn dem Zug ein weiteres arbeitendes oder dienstbereites Tfz beigegeben wird
6. die Übergabe des fertig ausgefüllten und unterschriebenen Leistungsblattes an den Tfz-Führer, dessen Tfz abgestellt wird
7. die richtige Eintragung der Verschubleistungen eines Zug-Tfz — Vershubzeit von 15 Minuten und mehr u. ä. (siehe DV V 9)
8. die Ausfüllung des Leistungsblattes nur mit **Bleistift**.

Und nun einige Beispiele für die richtige Ausfüllung des Leistungsblattes:

1. a) Zug 2019 Wien Westbf—Amstetten am 16. November 1968, Tfz 1042.43  
Wien Westbf (Ws)—  
Neulengbach (Ng) . 137 t Zuggew.  
Neulengbach (Ng)—  
St. Pölten (Pb) . . 133 t Zuggew.  
St. Pölten (Pb)—Pöchlarn (Pö) . . . . 203 t Zuggew.  
Pöchlarn (Pö)—Amstetten (Ams) . . . 128 t Zuggew.
- b) Zug E 612 Amstetten—Wien Westbf am 16. November 1968, Tfz 1042.43  
Amstetten (Ams)—  
Wien Westbf (Ws) . 384 t Zuggew.

Rückseite des Leistungsblattes (Auszug):

Zug Nr.	1) Nummer des				Bruttotonnenrechnung					8) Unterschrift	Heimatdienststelle
	Zug	Vorspann	1. Nach- 2. schiebe	Dienst- bereiten	Strecke		Kilo- meter	"Wirk- liches" Zug- gewicht in t	9) 1000 Brutto- Tonnen- kilo- meter		
	Z	Vsp	1. N, 2. N	D, DV, DN	von	bis				des Zugführers	
Triebfahrzeuges											
2019	104243				WS	N6	38	137	57	Marschall	WS
"	"				No	P6	23	133	31		
"	"				P6	P6	33	203	67		
"	"				P6	AMS	31	128	40		
							125		170		
612	104243				AMS	WS	125	384	480	Marschall	WS

Vorderseite des Leistungsblattes (Auszug):

Leistungsblatt No. 20  
 Feuchtschweiß- und Nachschweißleistung  
 Dienstplan Wien-West  
 Gruppe 2 Tag 15  
 Triebfahrzeug Nr. 1042 43 Tender Nr. Abschrift  
 Triebfahrzeugführer: Oberleitner Johann  
 Heizer oder Beermann: (Zu- und Vorname)  
 Kilometer: Beginn Ende  
 Lokübernahme Lokübergabe  
 Heimatdienststelle des Ttz.  
 Lokübergabe

1	2	3	4	5	6	7		8		9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		
						Abfahrt planmäßige	Ankunft tatsächliche	Vorbereite- und Ausrü- stezeit, Verkehrs- zuwartzeit, Tw. und Betriebsuntersuchung	Heimat- bahnhof												Umkehr- oder Zwischen- bahnhof	Verschub *)
Tag und Monat	Zugart	Zugnummer	Art der Leistung od. Nebenleistung	Fahrt in der Strecke von bis od. Ort der Nebenleistung	Zurückgelegte Kilometer	1000 Brutto- Tonnenkilometer	Uhr M.	Uhr M.	St.	M.	St.	M.	St.	M.	St.	M.	St.	M.	St.	M.	St.	M.
		V6 V2	WS				14	55	15	35												
	P 2019	V2 Ab	WS AMS		125	170	15	35	18	54												
		V2 Ab	AMS				18	54					10									
		V2 Ab	AMS				19	17					10									20
		V6 V2	AMS				19	37					10									
		V2 Ab	AMS				20	02					15									
	E 612	V2 Ab	AMS WS		125	480	20	02	22	00												
		V2 Ab	WS				20	08	22	03												
		V2 Ab	WS				22	03					30									
		V2 Ab	WS										20									
		V2 Ab	WS				22	53	23	03												

Abkürzungen für Spalte 2: S = Schnellzug; P = Personenzug; Gmp = Güterzug mit Personenbeförderung; G = Güterzug.  
 Abkürzungen für Spalte 3: Z = Zugtriebfahrzeug; Vsp = Vorspanntriebfahrzeug; N = Nachschiebetriebbfahrzeug; D = Dienstbereit in den Zug eingereiht; DV = Dienstbereit als Vorspann; DN = Dienstbereit am Zugschluß; TW = Triebfahrzeugwarten; V = Verschub; P = Pulsometrieren; E = Entseuchen; Vh = Vorheizen; Vk = Vorwärmen der Kesselwagen; A = Wasserabgabe zum Kesselwaschen; Dh = Dampfhalten; Bm = Bereitschaft mit Triebfahrzeug; Bo = Bereitschaft ohne Triebfahrzeug; Fg = Fahrgastfahrt; W = Wendzeit; M = Meldezeit; Vz = Verkehrszuwartzeit; BU = Betriebsuntersuchung; Wa = Waschzeit; Wg = Wegzeit; Nz = Nachzuschlag; Nv = Nachverschubzuschlag; Np = Nächtigungspauschale.

Dienstbeginn 14.55 Dienstbeginn \* Siehe Rückseite!  
 Dienstende 23.03 Dienstende  
 Bestätigung des Maschinenmeisters

2. Zug D 220 Salzburg Hbf—Wien Westbf am  
15. November 1968, Tfz DB 110.183-1  
Salzburg Hbf (Sb)—Linz  
Hbf (Lz) . . . . . 353 t Zuggew.

Linz Hbf (Lz)—Wien West-  
bf (Ws) . . . . . 351 t Zuggew.

Rückseite des Leistungsblattes (Auszug):

Zug Nr.	1) Nummer des				Bruttotonnenrechnung					Unterschrift	Heimatsdienststelle
	Zug	Vorspann	1. Nach- 2. schiebe	Dienst- bereiten	Strecke		Kilo- meter	„Wirk- liches“ Zug- gewicht in t	2) 1000 Brutto- Tonnen- kilo- meter		
	Z	Vsp	1. N, 2. N	D, DV, DN	von	bis				des Zugführers	
220	110-183-1				Lz	Lz	124	353	43,8	[Signature]	Ws
					Lz	Ws	188	351	66,0		
							312		109,8		

Vorderseite des Leistungsblattes (Auszug):

**Leistungsblatt No 18**

Triebfahrzeug Nr. 110 183-1 Tender Nr. Abschrift  
 Heimatsdienststelle des Tfz. \_\_\_\_\_

Triebfahrzeugführer: Raisel Friedrich  
 (Zu- und Vorname) \_\_\_\_\_ Lokübernahme \_\_\_\_\_

Heizer oder  
 Beimann: \_\_\_\_\_  
 (Zu- und Vorname) \_\_\_\_\_

Kilometer: Beginn \_\_\_\_\_ Ende \_\_\_\_\_ Lokübergabe \_\_\_\_\_

1	2	3	4	5	6	7		8		9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
						Abfahrt	Ankunft	Vorbereite- und Aus- rüstzeit, Verkehrs- zuwartzeit, Tw. und Betriebsuntersuchung													Heimat- bahnhof
von	bis	von	bis	Uhr	M.	Uhr	M.	St.	M.	St.	M.	St.	M.	St.	M.	St.	M.	St.	M.		
15.11.1968	S	220	Z	Sb	Ws	312	109,8	12 07	17 08												5 01
								17 08	17 23												
								17 23	19 33		10				10						15
								18 22	22 40		45	24									
								18 22	22 43		20	15			10						

Da es sich um ein DB-Tfz handelt, ist auch außerdem ein Betriebsleistungszettel (407 A/1 01) der Deutschen Bundesbahn zu führen, der von der

Deutschen Bundesbahn anstelle unseres Zugdienstzettels verwendet wird (siehe Auszug).

Während der Heizperiode: **Spare mit Kohle!**  
 Die Temperatur im Dienstraum darf 20° Celsius nicht überschreiten.



Betriebsleistungszettel												Kennzeichen der Triebfahrzeuge												Einsatzzeit												Heimat-BD des Triebfahrzeugpersonals																																			
Nr. 58												Betriebsnummer des												Heimat-												Lauf-																																			
Dienstplan												ersten												zweiten												BD												Bw																							
Nr. 1												Triebfahrzeugs												Triebfahrzeugs												24												25																							
Tag 11												10												11												12												13																							
Dienstauftr.												15												110												180												-1												-											
Monat Nov. 19. 68												1												2												3												4																							
Kohlen in Tonnen mit 2 Bruchstellen, Heizöl 5 in Tonnen mit 1 Bruchstelle, Dieselloil für Zugheizung in ganzen Litern)												Schmierstoffempfang (In ganzen Litern)												Ausgabe-tag												Name des Lagers und Unterschrift des Ausgebers																																			
Ausgabe-tag												Kraftübertragungsöl												Achsenöl												Zylinderöl												Verdichteröl												Helles Moschinnöl											
8												9												10												11												12												13											
14												15												16												17												18												19											
20												21												22												23												24												25											
26												27												28												29												30												31											
32												33												34												35												36												37											
38												39												40												41												42												43											
44												45												46												47												48												49											
50												51												52												53												54												55											
56												57												58												59												60												61											
62												63												64												65												66												67											
68												69												70												71												72												73											
74												75												76												77												78												79											
80												81												82												83												84												85											
86												87												88												89												90												91											
92												93												94												95												96												97											
98												99												100												101												102												103											
104												105												106												107												108												109											
110												111												112												113												114												115											
116												117												118												119												120												121											
122												123												124												125												126												127											
128												129												130												131												132												133											
134												135												136												137												138												139											
140												141												142												143												144												145											
146												147												148												149												150												151											
152												153												154												155												156												157											
158												159												160												161												162												163											
164												165												166												167												168												169											
170												171												172												173												174												175											
176												177												178												179												180												181											
182												183												184												185												186												187											
188												189												190												191												192												193											
194												195												196												197												198												199											
200												201												202												203												204												205											
206												207												208												209												210												211											
212												213												214												215												216												217											
218												219												220												221												222												223											
224												225												226												227												228												229											
230												231												232												233												234												235											
236												237												238												239												240												241											
242												243												244												245												246												247											
248												249												250												251												252												253											
254												255												256												257												258												259											
260												261												262												263												264												265											
266												267												268												269												270												271											
272												273												274												275												276												277											
278												279												280												281												282												283											
284												285												286												287												288												289											
290												291												292												293												294												295											
296												297												298												299												300												301											
302												303												304												305												306												307											
308												309												310												311												312												313											
314												315												316												317												318												319											
320												321												322												323												324												325											
326												327												328												329												330												331											
332												333												334												335												336												337											
338												339												340												341												342												343											
344												345												346												347												348												349											
350												351												352												353												354												355											
356												357												358												359												360												361											
362												363												364												365												366												367											
368												369												370												371												372												373											
374												375												376												377												378												379											
380												381												382												383												384												385											
386												387												388												389												390												391											
392												393												394												395												396												397											
398												399												400												401												402												403											
404												405												406												407												408												409											
410												411												412												413												414												415											
416												417												418												419												420												421											
422												423												424												425												426												427											
428												429												430												431												432												433											
434												435												436												437												438												439											
440												441												442												443												444												445											
446												447												448												449												450												451											
452												453												454												455												456												457											
458												459												460												461												462												463											
464												465												466												467												468												469											
470												471												472												473												474												475											
476												477												478												479												480												481											
482												483												484												485												486												487											
488												489												490												491												492												493											
494												495												496												497												498												499											
500												501												502												503												504												505											
506												507												508												509												510												511											
512												513												514												515												516												517											
518												519												520												521												522												523											
524												525												526												527												528												529											
530												531												532												533												534												535											
536												537												538												539												540												541											
542												543												544												545												546												547											
548												549												550												551												552												553											
554												555												556												557												558												559											
560												561												562												563												564												565											
566												567												568												569												570												571											
572												573												574												575												576												577											
578												579												580												581												582												583											
584												585												586												587												588												589											
590												591												592												593												594												595											
596												597												598												599												600												601											
602												603												604												605												606												607											
608												609												610												611												612												613											
614												615												616												617												618												619											
620												621												622												623												624												625											
626												627												628												629												630												631											
632												633												634												635												636												637											
638												639												640												641												642												643											
644												645												646												647												648												649											
650												651												652												653												654												655											
656												657												658												659												660												661											
662												663												664												665												666												667											
668												669												670												671												672												673											
674												675												676												677												678												679											
680												681												682												683												684												685											
686												687												688												689												690												691											
692												693												694												695												696												697											
698												699												700												701												702												703											
704												705												706												707												708												709											
710												711												712												713												714												715											
716												717												718												719												720												721											
722												723												724												725												726												727											
728												729												730												731												732												733											
734												735												736												737												738												739											
740												741												742												743												744												745											
746												747												748												749												750												751											
752												753												754												755												756												757											
758												759												760												761												762												763											
764												765												766												767												768												769											
770												771												772												773												774												775											
776												777												778												779												780												781											
782												783												784												785												786												787											
788												789												790												791												792												793											
794												795												796												797												798												799											
800												801												802												803												804												805											
806												807												808												809												810												811											
812												813												814												815												816												817											
818												819												820												821												822												823											
824												825												826												827												828												829											

c) Verhängung vieler hunderter Ordnungsstrafen — Rügen und Geldbußen — über Verschub- und Stellwerksbedienstete wegen verursachter Verschubschäden; wochenlang wurden solche Bedienstete vom Verschub- oder Stellwerksdienst abgezogen oder sie wurden gänzlich entfernt.

Alle diese seit vielen Jahren angewendeten Maßnahmen, Verordnungen, Verfügungen und Belehrungen sowie die verhängten Ordnungsstrafen waren bis dato offensichtlich nicht ausreichend, den status quo bei den Verschubunfällen wesentlich zu senken und die jährlich zu verzeichnenden Verschubschäden (z. B. zirka 3,300.000,— S im Bereiche der BBD Villach) auf ein erträgliches Maß zu vermindern.

Diese Erkenntnis ist bedrückend, ganz abgesehen von der peinlichen Tatsache, daß sich die Behörde (Polizei, Kripo, Gendarmerie) bei Verschubunfällen ohne Anforderung in steigendem Maße einschaltet und Anzeigen an Gerichte erstattet, wodurch Bedienstete u. U. zu Freiheitsstrafen verurteilt werden können.

Die überwiegende Mehrheit der Verschub- und Stellwerksbediensteten versieht den Dienst oft jahrelang unfallfrei und arbeitet somit für das Unternehmen — eine selbstverständliche Forderung — gewinnbringend. Ein enormer Teil der erworbenen Substanz wird jedoch alljährlich von einigen ihrer Dienstkollegen leichtfertig und gedankenlos wieder vernichtet. Zweifellos werden hiedurch Bedienstete und Kunden des Unternehmens geschädigt, denn mit den täglich verlorengehenden Summen könnten z. B. soziale Einrichtungen, schnellere Verkehrsverbindungen oder billige Transportmöglichkeiten für Massengüter auf den Strecken der Österreichischen Bundesbahnen geschaffen werden.

Wenn einerseits betrachtet wird, welche Werte unseren Bediensteten anlässlich der unvermeidlichen verschubdienstlichen Behandlung der Fahrzeuge zu treuen Händen überantwortet werden müssen und wenn dann gegenüberstellend beobachtet werden kann, mit welcher Sorglosigkeit durch vorschriftswidriges Verhalten von Bediensteten ein Ladegutschaden von z. B. 100.000,— S in Sekundenschnelle verursacht oder in nur **einem** Bf innerhalb von 3 Wochen bei zwei Verschubunfällen ein Sachschaden von rund 600.000,— S herbeigeführt wird, dann erhebt sich angesichts der horrenden Beträge, die den Österreichischen Bundesbahnen aus Verschulden der beteiligten Bediensteten jährlich ver-

loren gehen, die besorgte Frage, ob die lt. den Dienstvorschriften bis dato angewendeten Gegenmaßnahmen überhaupt noch ausreichen oder etwa schon als überholt und nicht mehr wirksam genug zu bezeichnen sind.

In Anbetracht dieser deprimierenden und keine Aussicht auf Änderung zeigenden Situation auf dem Sektor der Verschubschadensfälle haben Fachbeamte der BBD Villach Mitte 1967 vorerst nur versuchsweise eine Arbeitsgruppe zur Bekämpfung der Verschubschadensfälle im Raume der BBD Villach gebildet. Um hier erfolgreich ansetzen zu können, waren gewisse Vorbereitungen erforderlich, deren Ergebnis neben der sonst im Gesamtbereich der Österreichischen Bundesbahnen üblichen Behandlung der Verschubunfälle vorbeugend verwertet wurde.

Es würde zu weit führen, alle notwendig gewesenem Überlegungen und Vorkehrungen hier aufzuzählen, die zur Verringerung der Verschubschadensfälle herangezogen werden können. Es sei nur auf den im Verkehrs-Unterrichtsblatt 9/1968 enthaltenen Beitrag eines Fachbeamten der BBD Villach hingewiesen und die dort angeführte Art der statistischen Erfassung der Verschubunfälle erwähnt; der hiezu verwendete Behelf brachte gewisse Erkenntnisse bezüglich der Häufigkeit der Verschubunfälle in Ballungszentren und konnte positiv verwertet werden; dsgl. wäre noch die dzt. 16 Punkte umfassende Aufstellung der bereits bestehenden oder noch zu treffenden Maßnahmen zur Verminderung der Verschubschadensfälle bemerkenswert, in welcher die Anwendung von Ordnungsstrafen erst an 14. Stelle aufscheint.

Jedenfalls ist es der genannten Arbeitsgruppe auf Grund der vorerst nur versuchsweise angewendeten Methode der Verschubunfallverhütung offensichtlich gelungen, die Anzahl der Verschubanstände in der 1. Hälfte 1968 merklich zu vermindern, wodurch den Österreichischen Bundesbahnen ein aller Voraussicht nach sonst nicht abwendbarer finanzieller Verlust erspart geblieben ist.

Die Tätigkeit der Gruppe hat gezeigt, daß bei entsprechender Einflußnahme auf das in Betracht kommende Personal Erfolge bei der Bekämpfung der Verschubunfälle erzielt werden können. Es besteht somit begründete Hoffnung, daß in Zukunft bei dauernder Anwendung und weiterem Ausbau der Unfallverhütungstechnik eine fühlbare Verminderung der durch Verschubschäden verursachten Verluste erreicht werden kann.

---

*Schaffner, Zugführer  
Bahnhofbedienstete*

**Schließt und verriegelt Wagentüren und Vorlegestangen  
Überprüft Übergangsbleche, Scherengitter und Faltenbülge**  
*Ihr waret damit die Sicherheit des reisenden Publikums*



### 9. Unfallverhütung im Betriebsdienst

Auch im Jahre 1968 mußte in den Sparten „Verschubdienst“, „Zugbegleitedienst“, „Wagenreinigungsdienst“ und „Ladedienst“ eine Vielzahl

von persönlichen Unfällen registriert werden, die tödliche oder schwere Verletzungen, zumindest aber auch solche leichter Natur zur Folge hatten.

		BBDionen				
Personalunfälle		Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Summe
beim Kuppeln	getötet	—	2	—	1	3
	schwerverletzt	21	7	8	2	38
	leichtverletzt	67	30	16	18	131
beim Hemmschuhlegen	getötet	—	—	—	—	—
	schwerverletzt	7	2	2	2	13
	leichtverletzt	15	2	2	8	27
beim Auf- u. Abspringen auf bzw. von bewegten Fahrzeugen	getötet	—	1	—	—	1
	schwerverletzt	26	16	3	—	45
	leichtverletzt	81	68	31	33	213
während des Aufenthaltes im Bereich von Gleisanlagen	getötet	6	—	1	—	7
	schwerverletzt	63	16	6	—	85
	leichtverletzt	106	43	15	5	169
Sonstige (z. B. Ladedienst)	getötet	—	—	—	—	—
	schwerverletzt	31	19	13	43	106
	leichtverletzt	512	150	106	120	528

Diese traurige Bilanz muß uns zu denken geben. Dabei soll jeder — besonders aber jener Personenkreis, welcher mit den Aufgaben des Unfallverhütungsdienstes befaßt ist — sich selbst die Frage stellen, ob er wirklich alles getan und alle Möglichkeiten ausgeschöpft hat, **unfallverhütend** zu wirken.

Wieviele Wünsche wurden zum Jahreswechsel ausgesprochen; „... besonders Gesundheit!“ hörte man immer wieder und zu Recht sagen, zählt doch Gesundheit zu den höchsten Gütern der Menschen. Aber was nützt der beste Wunsch, wenn er durch äußere Einflüsse, die bei richtigem Verhalten sehr oft abgewehrt werden könnten, zu nichte gemacht wird. Jeder kennt diese Einflüsse — Unvorsichtigkeit, Betriebsblindheit, Unterschätzung der Gefahren, Mut am falschen Platz — um nur einige zu nennen. Ihnen den Kampf anzusagen, soll ein besonderes Gebot für 1969 sein, und alle Bediensteten werden aufgefordert, dabei mitzuhelfen.

Lückenlose Kenntnis und Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften ist jedoch Grundvoraussetzung, um dieser Aufgabe gerecht werden zu können. Die UVV soll so oft als möglich zur Hand genommen und gelesen werden, enthält sie doch das beste Rüstzeug für das Erkennen von Unfallsquellen und deren Beseitigung sowie für das richtige Verhalten eines jeden Bediensteten.

In diesem Jahr soll auf Entsprechung des Punktes 2.1.1.3 der DV A 40, Heft 2:

„Jeder Bedienstete ist verpflichtet, auf dem Gebiet der Unfallverhütung mitzuwirken und die Bestrebungen zur Erzielung unfallsicherer Arbeit — ggf. durch geeignete Vorschläge — zu fördern“

besonders Bedacht genommen und darüber hinaus der Schwerpunkt der Unfallverhütung etappenweise auf besondere Unfallsquellen gerichtet werden.

In den Monaten Februar und März l. J. ist das besondere Augenmerk auf

#### die Unfallverhütung beim Kuppeln.

zu richten. Nicht weniger als  $3\frac{1}{2}$  Seiten sind darüber in der UVV geschrieben! Jeder mit dem Kuppeln Befasste und jedes Aufsichtsorgan prüfe sich selbst, ob ihm alle Bestimmungen des Punktes 3.6 des Heftes 3 der DV A 40 geläufig sind.

Verschieber und Zugbegleiter! Arbeitet ihr auch darnach?

Aufsichtsorgane! Schreitet ihr bei Verstößen immer ein?

Möge durch das Mitwirken aller Beteiligten der Erfolg ein guter werden. Bemühen wir uns, durch erhöhte Bereitschaft zur Mitarbeit im Unfallverhütungsdienst die Zahl der Personalunfälle zu verringern. Denken wir immer daran: Leben hat Vorrang — daher stets richtiges Verhalten!

## Du kannst sparen helfen!

Personenführende Züge verbrauchen bei voll eingeschalteter elektrischer Heizung mehr Energie für die Heizung als für die Traktion!

Nur 10% Ersparnis an Heizstrom bringt den ÖBB rund

### 3 Millionen Schilling

im Jahr!

Daher: Heizleistung je nach Außentemperatur regulieren!