Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

10. Stück	Wien, am 1. Oktober 1971	Jahrgang 1971

Inhalt: 45. Aus dem Verkehrsdienst
46. Etwas für jeden
47. Beginn der Elektrifizierung der Bahnen Österreichs — 60 Jahre elektrischer Betrieb auf der Mariazellerbahn
48. Kundendienst
49. Unfallverhütung

Bahnhof Vöcklamarkt
Eing. - 2 OKT. 1971
Zl. ..... Beil. .....

45. Aus dem Verkehrsdienst

Vorschriftswidrige Einschaltung des Signals 29 b

Am 7. August um 6.27 Uhr fuhr ein Personenzug in den mit einem D-Zug besetzten Raumabschnitt zwischen dem Bl G 1 und Bf G. ein. Der Personenzug näherte sich dem beim freizeigenden Einfahrsignal des Bf G. stehenden D-Zug auf etwa 300 m.

Nach Abfahrt des D-Zuges vom Nachbarbf um 6.15 Uhr gab der Fdl im Bf G. die Durchfahrt für diesen Zug frei. Als der Zug bereits einige Minuten fällig war, fragte der Fdl seinen Kollegen im Nachbarbf, ob der D-Zug auch tatsächlich recht abgefahren sei und erhielt darauf eine bejahende Antwort. Unterdessen war der D-Zug um 6.21 Uhr beim Einfahrsignal des Bf G. wegen eines Steuerungsschadens am Tfz angehalten worden. Um 6.25 Uhr kam der im Raumabstand nachfahrende Personenzug beim haltzeigenden BlS der automatischen Blockstelle G 1 zum Stillstand, worauf sich der Zugführer sofort zum Signalfernsprecher begab, um sich nach der Ursache des Anhaltens zu erkundigen. Obwohl er sich mit „Hier Zugführer des Zuges . . .“ beim Fdl des Bf G. gemeldet hatte, war dieser der irrigen Ansicht, mit dem Zugführer des D-Zuges zu sprechen, und betätigte hierauf bedenkenlos das Signal 29 b am Signal des Bl G 1. Der Personenzug setzte hierauf die Fahrt um 6.27 Uhr fort.

Unmittelbar danach meldete sich der Zugführer des D-Zuges am Signalfernsprecher des ES des Bf G. und erstattete dem Fdl Meldung über den Steuerschaden am Tfz. Nunmehr erkannte der Fdl seine Fehlhandlung und beauftragte den Zugführer, den sich nähernden Personenzug sofort anzuhalten. Ein Schaffner eilte sogleich dem Zug entgegen und gab Haltsignale.

Das Ereignis ist auf Verschulden des Fdl zurückzuführen, der es vor Einschalten des Signals 29 b am Blocksignal unterlassen hat, sich über den Sachverhalt und die Zuglage zu orientieren. Wiewohl ihm eine taugliche Sicherungsanlage modernster Bauart zur Verfügung stand, nahm er trotz richtiger Ausleuchtung beider Raumabschnitte kurzerhand eine Störung an.

Im Bf R. waren die Gleise 3 und 2 mit Güterzügen besetzt. Ein Expreßzug war fällig, der auf Gleis 1 durchfahren sollte. Der Bf besitzt ein Mittelstellwerk der Bauart „DrS“ mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage. Trotz ordnungsgemäßer Ausleuchtung am Stelltisch versuchte der Fdl, die Durchfahrt auf dem besetzten Gleis 2 zu stellen, wodurch wohl das Ausfahrsignal, nicht aber das Einfahrsignal in die Freistellung gelangte.

Der Fdl schaltete auch in diesem Fall ohne jede Überlegung Signal 29 b am Einfahrsignal ein, worauf der Expreßzug auf das mit dem Güterzug besetzte Gleis 2 einfuhr. Ein Zusammenstoß konnte durch die Aufmerksamkeit des Tfz-Führers des Expreßzuges vermieden werden.

In diesem Falle hatte es der Fdl vor Einschalten des Signals 29 b unterlassen — abgesehen von den rot ausgeleuchteten Leuchtschlitzen des Bf-Gleises —, die Stelltischbedienung durch neuerliches Drücken der betreffenden Tasten zu wiederholen.

Der Fdl wäre diesfalls verpflichtet gewesen, nach der Ursache der vermeintlichen Blockstörung zu forschen und eine Fahrstraßenprüfung durch Augenschein durchzuführen.

Die beiden Fälle zeigen, welch schwere Folgen u. U. die gedankenlose Einschaltung des Signals 29 b nach sich ziehen kann. Es wird daher Aufgabe der Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst sein, im Dienstunterricht die diesbezüglichen Bestimmungen der DV V 3 und V 51 eingehend zu behandeln !

Zugbeobachtung

Wie man vielfach beobachten kann, ist das Verhalten der V-Bediensteten bei Vorbeifahrt von Zügen nicht immer vorschriftsmäßig. Oft wird sogar der vorgeschriebene Standort überhaupt nicht oder viel zu spät eingenommen.

Nicht selten kann man beobachten, daß Fdl erst auf den Platz laufen, wenn der Zug fast schon vorbeigefahren ist; der säumige Bedienstete kann bestenfalls nur mehr das Vorhandensein des Zugschlußsignals beobachten. Mit Vorliebe pflegen Fdl ihren Standort in der Tür oder im Vorbau der Fahrdienstleitung einzunehmen. Bei jenen Fdl, die, mit dem Rücken zum Zug gewendet, angeregt mit Fahrgästen plaudern oder aber, die vom Zug beinahe fluchtartig weglaufen, ohne seine Vorbeifahrt abzuwarten, kann von einer Zugbeobachtung überhaupt nicht mehr gesprochen werden.

Aber auch Block-, Stellwerks- und Bahnwärter fehlen häufig auf dem für sie bestimmten Standort, wo sie von der Zugmannschaft gesehen werden könnten.

Rechtzeitige Einnahme des vorgeschriebenen Platzes ist eine wichtige Voraussetzung für eine ordnungsgemäße Zugbeobachtung. Da die Sorge um die Verkehrssicherheit jeder anderen Arbeit voranzugehen hat, dürfen sich die Bediensteten von ihr durch nichts abhalten lassen. Ihre Anwesenheit am Platz gibt nicht nur den Zugmannschaften, sondern auch den Reisenden das Gefühl der Sicherheit. Sie können sehen, daß ihre Fahrt aufmerksam bewacht wird.

Die Beobachtung des Zuges obliegt aber nicht allein den Bf- und Str-Bediensteten, sondern auch der gesamten Zugmannschaft — der Tfz-Mannschaft nur, soweit es die sonstigen Tätigkeiten zulassen —, die während der Fahrt auf alle wahrnehmbaren Unregelmäßigkeiten zu achten hat.

Sind alle Bediensteten, denen die Zugbeobachtung obliegt, wachsam und stets pflichtbewußt, so können selbst plötzlich bei einem Zug auftretende Gefahren durch rasches und folgerichtiges Handeln meist noch abgewendet werden.

Nichtbeachtung eines vorgesehenen Aufenthaltes

In letzter Zeit waren wieder einige Fälle von Durchfahrten personenbefördernder Züge in planmäßigen Anhaltestellen zu verzeichnen. Wieso kommt es immer wieder zu solchen Anständen?

Aus den Erhebungsschriften der Ereignisse sind verschiedene Fehlerquellen festzustellen:

Zugführer und Schaffner verlassen sich auf den Tfz-Führer und achten nicht auf Einhaltung der vorgesehenen Aufenthalte.

„Unaufschiebbare Schreibarbeiten" werden oft vorgeschützt, mit der Absicht, damit Nachlässigkeiten bei der Streckenbeobachtung zu erklären.

Nur gewissenhafte Beachtung des berichtigten Buchfahrplanes und Beobachtung der Strecke sind die richtigen Mittel, um unerlaubtes Durchfahren in Anhaltestellen zu vermeiden. Verlasse sich keiner auf den anderen.

Leider herrscht bei vielen Zugbegleitmannschaften nach wie vor die vollkommen unrichtige Ansicht, im Falle einer unerlaubten Durchfahrt die Notbremse nicht betätigen zu müssen, um damit eine Gefährdung der Reisenden zu vermeiden.

Es wird daher neuerlich an die Bestimmungen des Punktes 481 der DV V 3 erinnert, wonach bei Nichtbeachtung eines vorgesehenen Aufenthaltes **Dienstunfähigkeit** des Tfz-Führers angenommen werden muß! Die Zugbegleitmannschaft — insbesondere aber der Zugführer — ist in einem solchen Fall dazu verpflichtet, den Zug sofort anzuhalten!

Verspätungsursache: Schlaf!

Am 26. Mai wurde Zug Ex 238 „Italien-Österreich-Expreß" im Bf W. 22 Minuten verspätet und Zug Ex 233 „Österreich-Italien-Expreß" im gleichen Bf 3 Minuten verhalten.

Ursache: Der Fdl des Bf W. war nach Durchfahrt des Zuges 1987 um 2.17 Uhr eingeschlafen. Er hörte weder das Läuten am Fernsprecher von beiden Nachbarbf F. und N., noch das Klopfen des Stellwerkswärters bzw. des inzwischen in den Bf gekommenen Zugführers des Zuges Ex 238. Er erwachte erst, als der Zugführer und der Stellwerkswärter die Außentür zur Fahrdienstleitung aufgebrochen hatten. Als Ursache seines tiefen Schlafes gab der Fdl das Vorhandensein eines Fliederstraußes in der Fahrdienstleitung an!

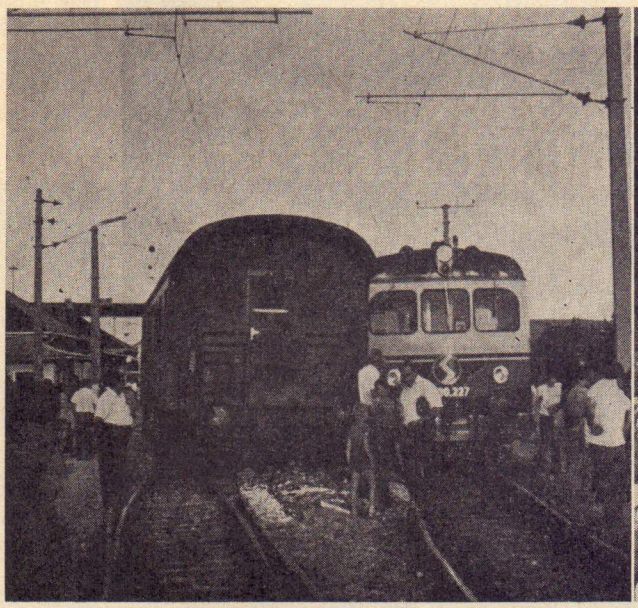
Erschwerend für den Bediensteten war, daß er am 29. Mai auch Zug 981 vor dem Einfahrsignal seines Bf 10 Minuten verhalten hat. Der Bedienstete wurde wegen Verstoßes gegen die Bestimmungen der DV V 3 Punkte 181 und 231 sowie der DO, § 18 im Ordnungsstrafwege mit einer Geldbuße im Ausmaß von 10 % bestraft!

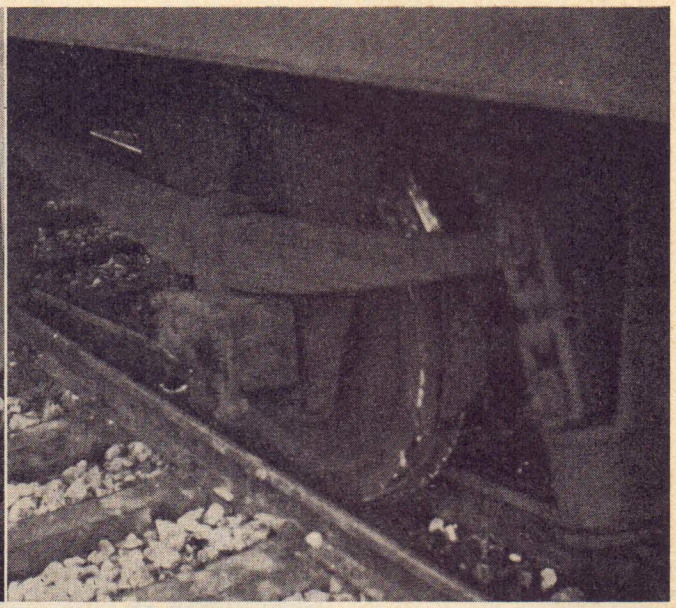
Kampf dem Lärm!

Ausgangspunkt und Leitsatz der Lärmbekämpfung muß die Erkenntnis sein, daß jeder Lärm, der andere schädigt oder auch nur belästigt, grundsätzlich unerlaubt und widerrechtlich ist. (Aus „Nachrichten des Lärmbekämpfungszentrums LBZ".)

46. Etwas für jeden

Im Nachhang zu den im Verkehrs-Unterrichtsblatt 8/1971 unter Punkt 35 geschilderten Unfällen der letzten Zeit (Ereignis vom 13. Mai 1971) bringen wir nachstehend Photos, die uns von einem Fahrgast des entgleisten Zuges „Als Andenken" zur Verfügung gestellt wurden.





Achtet auf eure Kinder

Wiewohl wir erst in den Verkehrs-Unterrichtsblättern 9 und 11/1970 auf die Gefahren hingewiesen haben, die für minderjährige Kinder von in Bahnnähe wohnenden Bediensteten bestehen, müssen wir leider neuerlich einen schweren Unfall aufzeigen.

Am 5. August um 17.10 Uhr wurde im Bf Zentralfriedhof der 6-jährige Sohn eines ÖBB-Bediensteten vom Triebwagen eines einfahrenden Personenzuges zur Seite geschleudert und so schwer verletzt, daß er noch an der Unfallstelle verstarb. Der Knabe hatte in Gleisnähe etwa 300 m von der Fahrdienstleitung entfernt auf einem Sandhaufen gespielt. Bei Annäherung des Personenzuges rief ihn sein 13-jähriger Bruder, der sich auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnkörpers aufhielt, zu sich. Der 6-jährige versuchte daraufhin, das Gleis zu überschreiten, achtete dabei aber nicht auf den mit zirka 30 km/h einfahrenden Zug. Der Tfz-Führer sah zwar den Knaben, konnte aber den Unfall trotz Schnellbremsung nicht mehr verhindern.

Dieser Unfall stellt leider keinen Einzelfall dar. Bei der GD werden die Unfälle von unbeaufsichtigten Kindern registriert.

Es waren 1969 25,
1970 bereits 34 (!) und
1971 bisher 7 Fälle
zu verzeichnen.

Zu dem Schmerz, den die Kindeseltern durch die Verletzung oder gar Tötung ihres Kindes erfahren, wird meist auch noch Anzeige gegen sie wegen mangelhafter Beaufsichtigung erstattet. Möge daher dieser Unfall der neuerlichen Warnung dienen !

Speisewagen WRümz (135)

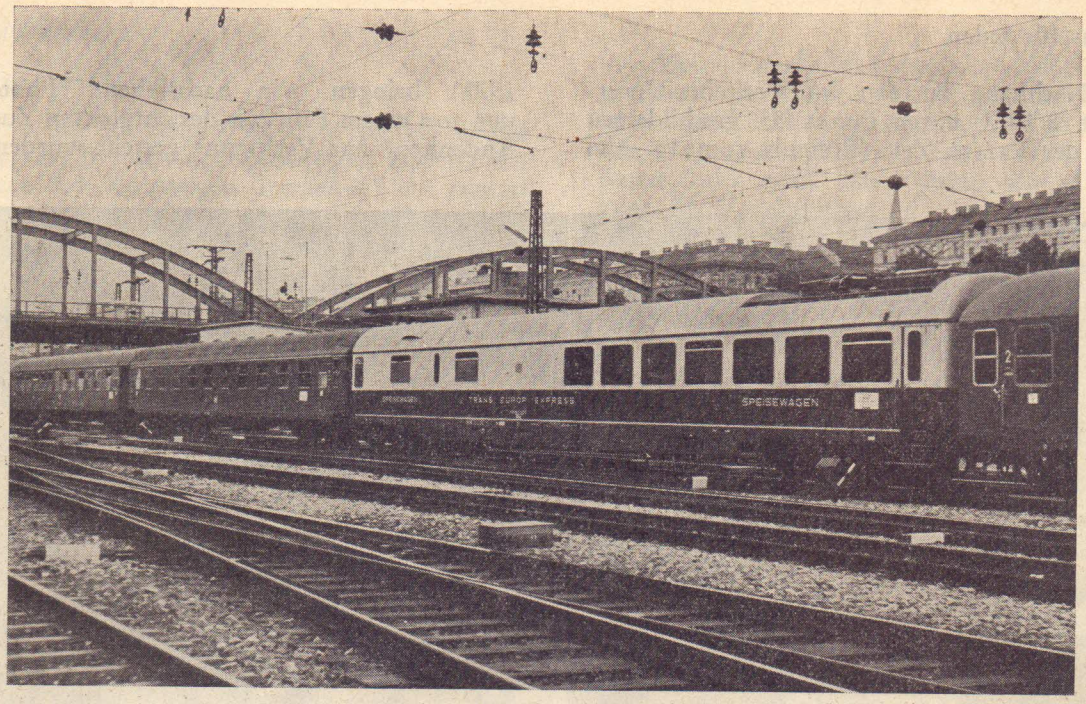
(Aus DA. Zl. 31 341-1-1971 vom 4. August 1971)
(Siehe auch Verkehrs-Unterrichtsblatt 8/1971)

Im Verkehr DB—ÖBB gelangen Speisewagen neuester Bauart mit der Bezeichnung WRümz (135) zum Einsatz.

Der Speisewagen WRümz (135) benötigt zum Betrieb der verschiedenen elektrischen Einrichtungen, insbesonders der Kühlschränke, auch während des Stillstandes in den Wendebf eine Stromversorgung, die primär aus der Fahrleitung über den eigenen Stromabnehmer oder durch Anschluß an die elektrische Vorheizanlage sicherzustellen ist. Ist diese Fremdstromversorgung nicht möglich, so können die Kühlschränke zirka 6—8 Stunden auch mit Batteriestrom betrieben werden.

Im Betrieb des Speisewagens werden vier Betriebsarten, und zwar Kühlbetrieb, Teilbetrieb, Vollbetrieb und Notbetrieb unterschieden.

Um Kühlung der in den Kühlschränken gelagerten Lebensmittel zu gewährleisten bzw. Schäden an den Einrichtungen des Speisewagens bei Frost hintanzuhalten, ist es notwendig, daß während des Aufenthaltes im Wendebf von Bf-Bediensteten Handhabungen vorgenommen werden, die die Betriebsarten Kühlbetrieb oder Teilbetrieb garantieren.



Hiefür wurde die Bedienungsanweisung für Bf-Bedienstete, die in übersichtlicher Form die zur Sicherstellung der Betriebsarten „Kühlbetrieb oder Teilbetrieb" erforderlichen Maßnahmen zusammenfaßt, erstellt.

Auf die Anführung „Vollbetrieb" und „Notbetrieb" wurde verzichtet, da bei ersterem in der Regel das in der Bedienung des Wagens kundige Speisewagenpersonal beim Wagen anwesend sein muß und bei letzterem unbedingt ein Wagenaufsichtsbediensteter einzuschalten ist.

Die Bedienungstafel mit den Schaltern befindet sich im Vorraum auf der Küchenseite im Inneren des Wagens.

Zu beachten ist, daß sich der Stromabnehmer bei

a) Bewegung des Wagens um zirka 1 Radumdrehung
b) Betätigung des Wagenhauptschalters am Untergestell
c) Betätigung des Notschalters im Apparateschrank
d) Spannungsausfall in der Fahrleitung
e) Absinken des Anpreßdruckes des Stromabnehmers unter 5,5 atü
f) fehlendem Fahrdraht
g) Einspeisung aus der Hauptheizleitung

selbsttätig senkt und, ausgenommen die Punkte f) und g), durch Betätigung des Drucktasters S 1 b 1 wieder gehoben werden muß.

Verkehrsbedienstete!

Durch gewissenhafte Einhaltung
der Güterzugbildevorschrift (GZV)
vermeidet ihr unnötige Verschubarbeiten.
Helft, den Betrieb flüssiger zu gestalten, und
beschleunigt gleichzeitig den Wagenumlauf!

Bedienungsanweisung

zum Speisewagen WRümz(135)

für Bahnhofbedienstete

Zum Betrieb der Aggregate ist während des Aufenthaltes des Speisewagens im Wendebahnhof entsprechende Stromversorgung aus der Fahrleitung über Stromabnehmer oder durch Anschluß an die elektr. Vorheizanlage sicherzustellen und die Schaltung Teilbetrieb herzustellen. Erfolgt keine Fremdstromversorgung, dann ist der Betrieb der Kühlschränke ca 6-8 Stunden durch Batteriestrom möglich. Diesfalls ist Schaltung Kühlbetrieb herzustellen

A Schaltstellung Teilbetrieb

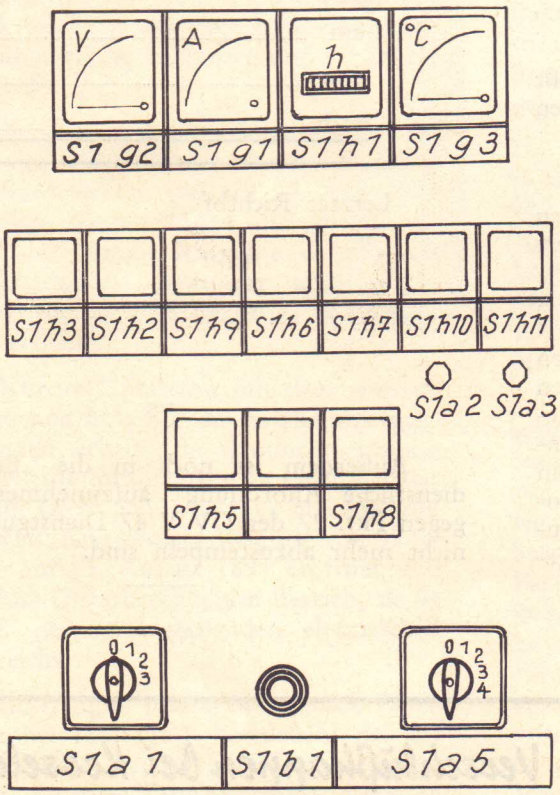
	Aufleuchten des Leuchtmelders
1.) S1b1 drücken (Stromabnehmer heben) oder Anschluß an Vorheizanlage herstellen	S1h3 S1h2
2.) S1a1 in Stellung 2	
3.) S1a2 und S1a3 (Kühlschränke) ein	S1h10, S1h11

Anm: { Betrieb nur möglich, wenn sich der Wagenhauptschalter außen am Langträger in Stellung „ein" befindet

B Schaltstellung Kühlbetrieb

1.) S1a1 in Stellung 1	
2.) S1a2 und S1a3 (Kühlschränke) ein	S1h10, S1h11

Zubeachten: Bei Aufleuchten der Störungsleuchtmelder S1h5 bzw. S1h8 ist umgehend ein Wagenaufsichtsbediensteter zu verständigen



Meßgeräte

S1g1 Batteriestrom
S1g2 Batteriespannung
S1g3 Kühlschranktemperatur
S1h1 Betriebsstundenzähler

Leuchtmelder

S1h2 Betrieb aus el. Heizleitung
S1h3 Betrieb aus Fahrleitung
S1h5 Masseschluß 220 V
S1h6 Klimaanlage in Betrieb
S1h7 Kälteanlage in Betrieb
S1h8 Störung Kälteanlage
S1h9 Batterieladung
S1h10 Kühlaggregat I, II
S1h11 Kühlaggregat III, IV

Schalter

S1a1 Betriebsschalter
S1a2 Kühlaggregat I, II
S1a3 Kühlaggregat III, IV
S1a5 Kühlschranktemperatur
S1b1 Stromabnehmer hoch

Betriebsanstände

(Auszug aus DA. 4200-5-71 der BBD Innsbruck vom 26. Juli 1971)

„. . . Es darf kein Weg und keine Mühe gescheut werden, um eine einwandfreie Dienstleistung bei den einzelnen Betriebshandlungen zu erreichen. Jeder Bedienstete muß sich stets bewußt sein, wie vergeßlich er ist. Diese Tatsache muß bei allen Tätigkeiten berücksichtigt werden, und es sind daher immer die vorgesehenen ‚Gedächtnisstützen' wie Hilfssperren, Schilder, Vollzugsbestätigungen, eingetragene Rückmeldungen und Annahmen unbedingt anzuwenden bzw. zu überprüfen. Schwere Zugzusammenstöße und viele sonstige Unfälle waren schon oft die Folge der Nichtanbringung und Nichtbenützung von ‚Gedächtnisstützen'.

Technische Einrichtungen sind vorhanden, um menschliche Unzulänglichkeiten auszuschalten und den Bediensteten ihre Tätigkeiten zu erleichtern. Es sind daher diese Einrichtungen so lange zu bedienen, als ihre Tauglichkeit gegeben ist. Es wäre so manche Zuggefährdung wegen angeblicher Blockstörung unterblieben, wenn der Bedienstete keine Störung angenommen, sondern vorerst alle Einrichtungen in die Grundstellung gebracht hätte.

Sind Sie sich immer bewußt, daß neben der Erhaltung des Lebens und der Gesundheit des Menschen auch erforderlich ist, den Österreichischen Bundesbahnen den Wert des anvertrauten Beförderungsgutes, des rollenden Materials und der Anlagen zu erhalten. Die bereits mehrmals genannte Wertzahl eines Reisezuges mit 15 Wagen und zwei Tfz von zirka 50 Millionen Schilling ohne den Wert der Menschen sei nochmals allen in Erinnerung gebracht. Auch der Wert eines Güterzuges kann diese Summe erreichen.

Führen Sie alle Betriebshandlungen bewußt aus und handeln Sie nie, wenn Sie den geringsten Zweifel an der Ausführung haben ! . . ."

Bezettelung leerer verfügter Wagen, die wegen besonderer Dringlichkeit beschleunigt befördert werden sollen

(Auszug aus DA. 30 136-3-71 vom 9. Juli 1971)

„. . . Um die beschleunigt zu befördernden leeren Wagen aus der Masse der anderen leeren Wagen hervorzuheben, ihre bevorzugte Beförderung schon rein äußerlich deutlich erkennbar anzuzeigen, die bevorzugte Beförderung auf ein echtes Erfordernis zu beschränken und einen rationellen Beförderungsablauf zu erzielen, ist ab 1. August 1971 folgender Vorgang probeweise eingeführt worden:

Die Oberdirigenten der Wagenleitungen bestimmen die besondere Dringlichkeit eines leeren Wagens und verständigen hievon den jeweiligen Versandbahnhof in der WV durch den Zusatz ‚Dringend'.

Z. B.: Bf Jedlersdorf

Gb 1 dringend Knittelfeld
Gb 3 Knittelfeld.

Der Versandbf umrandet den für die Beförderung jeweils in Frage kommenden ‚Verfügtzettel' mit einem Rotstift und bezettelt damit den leeren Wagen. Im Beispielsfalle daher nur einen Gb-Wagen nach Knittelfeld. Solcherart bezettelte leere Wagen werden gemäß DV V 42 Ziffer 12 nach ‚d) Bevorzugte Frachten nach Pkt. 11 c' und vor ‚e) sonstige Frachten' eingestuft und sind entsprechend der zugewiesenen Rangordnung zu befördern.

Der bisher gehandhabte Vorgang der Instradierung der Leerwagen durch die Beförderungsdienste entfällt ab 1. August 1971. Er ist nur auf Ausnahmefälle zu beschränken.

Die in Betracht kommenden Stellen sind von den BBDionen durch eine ‚Beförderungsdienstliche Anordnung' zu verständigen, in der auch nachstehende Musterzeichnung aufzunehmen ist.

Verfügt

am .....

von .....

nach .....

Letzter Richtbf

↑

rot

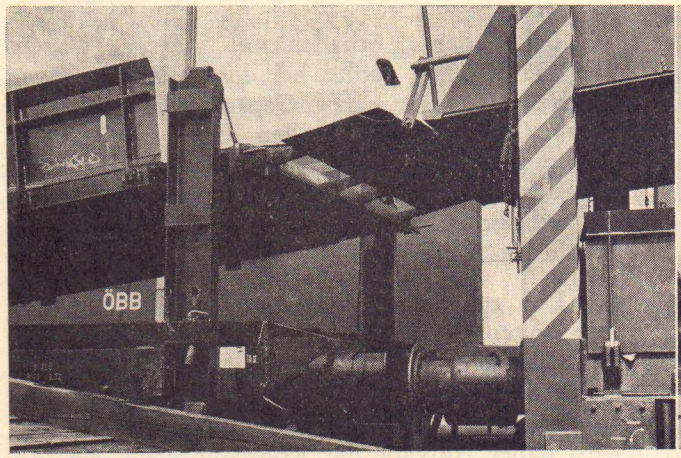
Außerdem ist noch in die „Beförderungsdienstliche Anordnung" aufzunehmen, daß entgegen Pkt. 27 der DV V 47 Dienstgutfrachtbriefe nicht mehr abzustempeln sind."

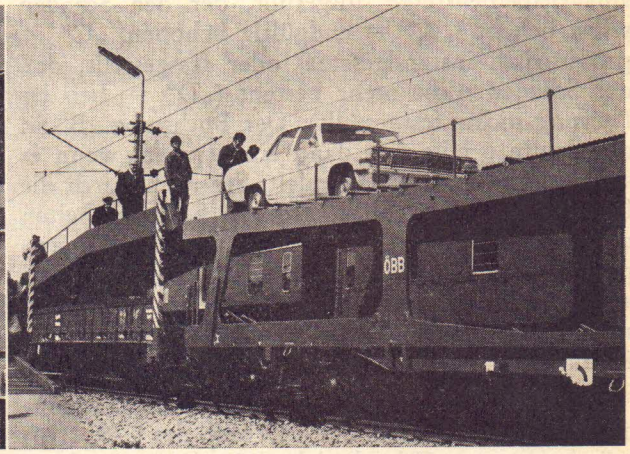
Achtet auf DAS VORHANDENSEIN DER **Verschlußkappen bei Kesselwagen!**

Verladeanweisung für das Be- und Entladen von offenen Doppelstock-Gepäckwagen für den Autotransport (Auto im Reisezug)

(Auszug aus DA. 5508-4-1971 vom 5. Juli 1971)

Zur Beförderung von Kraftfahrzeugen mit bestimmten Reisezügen „Auto im Reisezug" wird der offene Doppelstock-Gepäckwagen für den Autotransport, Gattungszeichen DDm, Typennummer 9880, eingesetzt. Dieser Wagentyp besitzt zwei feststehende, also nicht absenkbare Ladeebenen, auf denen je 5 Mittelklasse-Personenkraftwagen untergebracht werden können. Die Lastgrenze des Wagens beträgt 15 t, d. i. je Ladeebene 7,5 t.





Der Wagen ist RIC-fähig und kann in Züge mit Höchstgeschwindigkeiten bis 160 km/h eingestellt werden. Er besitzt eine elektrische Heizleitung, geeignet für alle RIC-Spannungen, eine Dampfheizleitung, neben der Hauptluftleitung noch eine Hauptluftbehälterleitung und ein 13-poliges Durchgangskabel.

Der Wagen ist mit einer lastabhängigen Scheibenbremse KE-GPR-A (D) ausgerüstet. Um feststellen zu können, ob die Druckluftbremse anliegt oder gelöst ist, befinden sich beiderseits an den Wagenlängsseiten Anzeigevorrichtungen, die den Zustand der Bremse der beiden Drehgestelle anzeigen. Hinter den beiden Fenstern der Vorrichtung wird durch ein grünes Feld die gelöste Stellung und durch ein rotes Feld die gebremste Stellung angezeigt.

Die Handbremse wirkt nur auf **ein** Drehgestell, wobei der angezogene oder gelöste Zustand ebenfalls durch das rote bzw. grüne Feld hinter dem betreffenden Fenster der Vorrichtung angezeigt wird, allerdings funktioniert diese Anzeige **nur** bei Vorhandensein von Druckluft im Bremssystem. **Vor jeder Verschubbewegung muß daher durch Drehen des Handrades festgestellt werden, ob die Handbremse gelöst ist.**

Bei einzeln im Zugverband mitgeführten leeren oder beladenen DDm-Wagen müssen die Überfahrklappen hochgestellt und alle Sicherungsbolzen eingerastet sein. Werden mehrere Wagen dieser Bauart mitgeführt, so bleiben die Überfahrklappen zwischen diesen Wagen auch bei der Fahrt in umgelegter Stellung.

Kuppeln ist nur mit hochgestellten und gesicherten Überfahrklappen zulässig.

Nichtbenützte Radvorleger sind auf der Radvorlegerführungsschiene ordnungsgemäß zu befestigen.

Der Stangen- bzw. Seilverschluß in der Mitte der oberen Ladeebene muß bei der Fahrt eingehängt sein.

Das Betreten oder Befahren der oberen Ladeebene ist nur bei abgeschalteter und geerdeter Fahrleitung zulässig . . ."

Schadenliste — Muster X (Vordruck M 31-25)

Um die Behebung von Schäden und Störungen in Reisezugwagen des internationalen Verkehrs rascher veranlassen zu können und damit den Komfort für den Reisenden zu heben, wurden Schadenlisten Muster X (M 31-25) gemäß RIC, § 17, Zusatzbestimmungen zu Ziffer 5 und 6, bzw. § 49, Ziffer 1.14 eingeführt. Diese Schadenliste ist in jedem im internationalen Verkehr eingesetzten Reisezugwagen — auch solchen fremder Verwaltungen — im Schaltschrank für elektrische Einrichtungen (bei den ÖBB-Wagen in einer Kunststofftasche an der Innenseite der Tür zum Lichtschaltschrank) aufbewahrt.

Die Zugbegleitmannschaft hat alle Mängel, die sowohl in ÖBB-Wagen als auch in solchen fremder Verwaltungen während der Fahrt festgestellt werden, unbeschadet der Ausstellung eines Gebrechenvormerkes (M 31-10) gemäß DV M 31 Punkte 71—74, in die Schadenliste einzutragen. Hiebei sind Störungen und Schäden gemäß dem in der Schadenliste in drei Sprachen vorgehefteten

Nummerncode mit der Codenummer in die Spalte 3 a einzutragen, damit Schäden auch dann leicht aufgefunden werden können, wenn die Eintragungen in Spalte 3 b schlecht lesbar sind. Die Wagenmeister haben anläßlich der Durchführung der Innenuntersuchung (Eingangs- bzw. Ausgangsuntersuchung) in die Schadenliste Einsicht zu nehmen und die gemeldeten Schäden nach Möglichkeit entweder sogleich selbst zu beheben oder für ihre Behebung zu sorgen. Hiebei werden alle 4 Rubriken der Spalte 6 vom technischen Wagenaufsichtsbediensteten ausgefüllt, der den Schaden selbst behebt („A" = endgültig behoben, „C" = provisorisch instandgesetzt) oder festgestellt, daß der Schaden nicht mehr besteht („D" = bei der Prüfung nichts festgestellt). Der Buchstabe „B" in der Spalte 6 a ist nur dann einzutragen, wenn es sich um einen Mangel handelt, der auch durch die Betriebswerkstätte ohne größere Umbauarbeiten nicht behoben werden kann. Kann der Wagenmeister den Schaden nicht selbst beheben und wird der Wagen der Betriebswerkstätte zugeführt, so hat der Wagenmeister die Spalte 6 **nicht** auszufüllen.

Da die Bestimmungen des RIC (Zusatzbestimmung zu Ziffer 5und 6 des § 17 bzw. des § 49, 1.14) spätestens vom Fahrplanjahr 1969/71 an galten, haben wir die Ausfertigung der Schadenliste mit einem Beispiel im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stück aus 1969 unter „Etwas für jeden" erläutert.

Anläßlich einer Wagenkontrolle wurden auch die Schadenlisten überprüft und hiebei grobe Mängel bei der Ausfertigung der Schadenlisten durch die Zugbegleitmannschaft, aber auch durch die technischen Wagenaufsichtsbeamten festgestellt.

Bei der Schadenliste des Wagens 51 81 22-80 138-5 war bei den 15 Eintragungen nur 3mal die Schaden-Codenummer angeführt, 1mal fehlte das Datum, 2mal die Zugnummer, 10mal der Name des Bediensteten bzw. dessen Dienstort, durch den der Schaden festgestellt wurde, und 7mal wurde das Abteil statt in Spalte 4 (Abteil) in der Spalte 3 b zusätzlich angeführt.

Bei den Eintragungen durch die technischen Wagenaufsichtsbediensteten fehlte eine Eintragung überhaupt, bei 2 Eintragungen fehlte die Angabe ob der Schaden behoben wurde („A" = ja oder „C" = provisorisch) und einmal das Datum.

Bei der Schadenliste des Wagens 51 81 95-50 002-1 fehlte bei den 6 Eintragungen durch den Zugführer bzw. Gepäckschaffner (Wagen ist ein Gepäckwagen) in allen Fällen die Schaden-Codenummer und in 4 Fällen die Angaben über den Schadensfeststeller. Die Eintragungen durch die technischen Wagenaufsichtsbediensteten waren ebenfalls sehr mangelhaft.

Die genauen Eintragungen in die Schadenliste bieten die Möglichkeit, die Mängel an den Reisezugwagen aufzuzeigen bzw. deren Beseitigung raschest durchzuführen, damit unsere Fahrgäste zufrieden in diesen Wagen fahren können. Es wird daher Aufgabe der Kontrollorgane sein, des öfteren in die Schadenlisten der Wagen Einsicht zu nehmen und Aufgabe der Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst, im Dienstunterricht der Fdl und Zugbegleiter die ordnungsgemäße Ausfertigung der Schadenliste zu behandeln. Ebenso mögen die betreffenden Zugförderungsdienststellen im Dienstunterricht die technischen Wagenaufsichtsbediensteten nochmals auf die Bedeutung der Schadenliste hinweisen und die bezughabenden Bestimmungen einer Behandlung unterziehen.

Eisenbahner

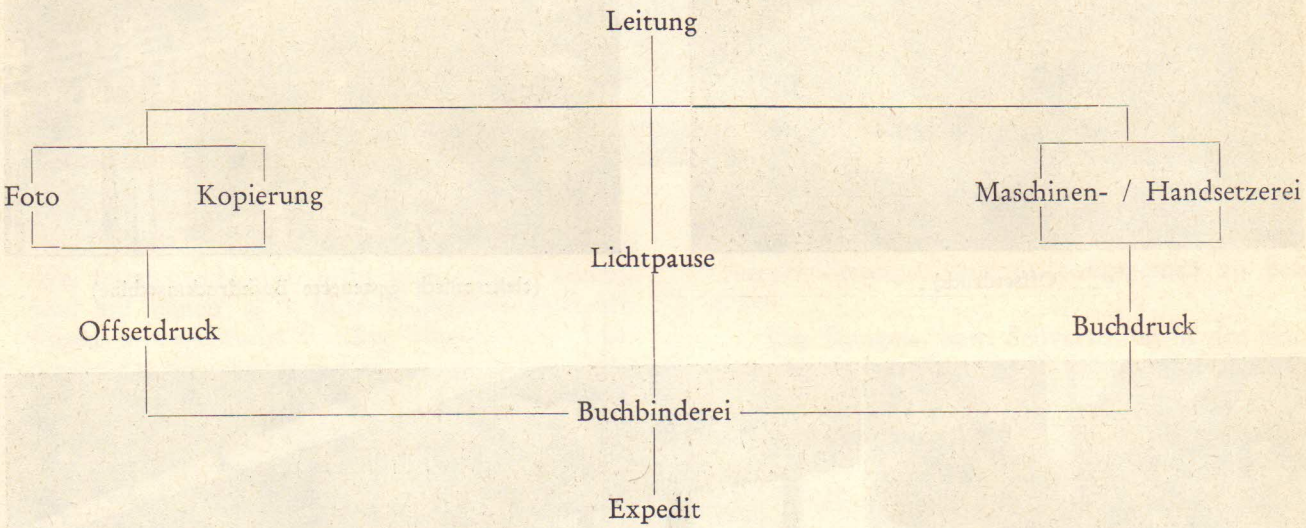
Haltet auf den Bahnanlagen Ordnung!
Achtet, daß kein Material liegen bleibt!
Sammelt liegengebliebenes Material ein!
Ihr helft dadurch den Bundesbahnen sparen!
Ihr vermindert die Unfallsgefahr!

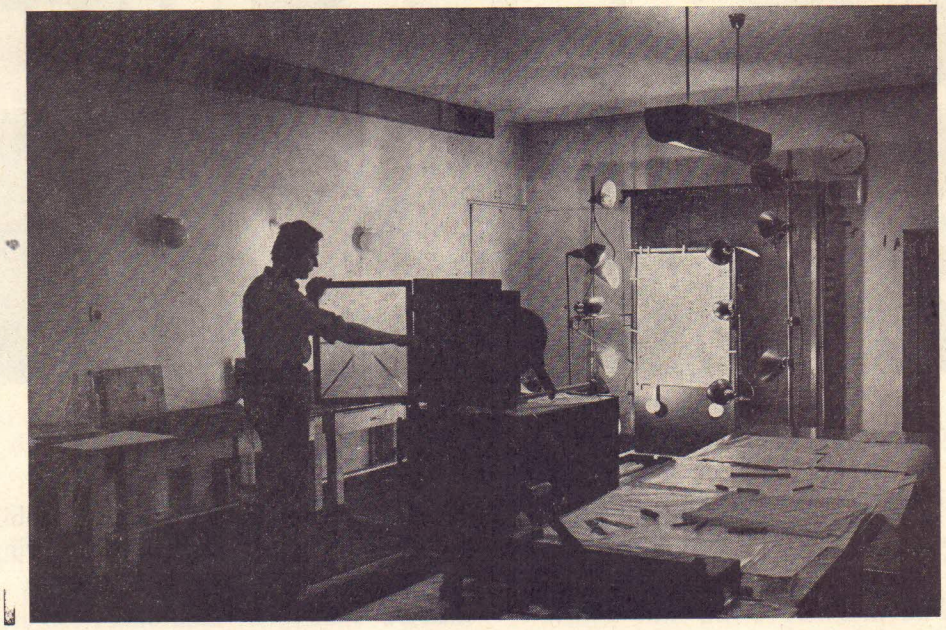
Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen

Die Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen war vor 1938 im Gebäude Wien I, Schwarzenbergplatz 3 — dem Sitz der damaligen GD der Österreichischen Bundesbahnen — untergebracht und brannte im Jahre 1945 vollständig aus. Die Reste der Maschinen wurden von Druckereibediensteten ausgegraben und nach Aufarbeitung derselben eine Druckerei in Wien VII, Schottenfeldgasse aufgebaut. Mit dem Neubau des Westbahnhofes wurde im Jahre 1960 ein Anbau bis zur Felberstraße geschaffen (1150 Wien, Felberstraße 1), in dem die Druckerei untergebracht werden konnte. Der veraltete Maschinenpark wird seit 1960, je nach Maßgabe der Mittel, durch moderne Maschinen ausgetauscht. Obwohl die Anforderungen an die Druckerei immer umfangreicher werden und damit die Leistung der Bediensteten ständig ansteigt, konnte durch Automation verschiedener manueller Tätigkeiten und Rationalisierungsmaßnahmen der Personalstand sogar gesenkt werden.

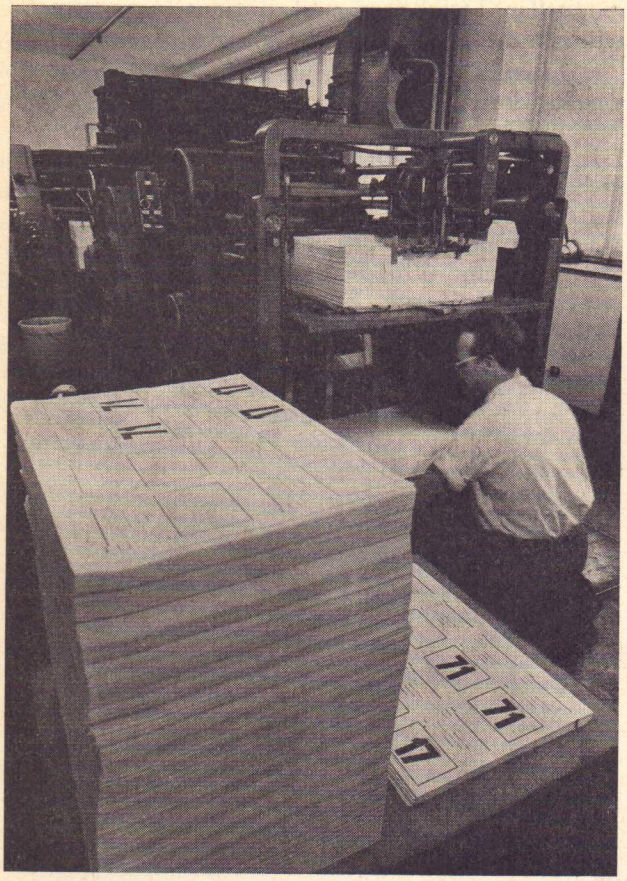
Derzeit werden jährlich 250—300 t Papier in der Druckerei verarbeitet. Gedruckt werden Drucksorten für alle Fachdienste (Lagerdrucksorten — Ldr, verkäufliche Drucksorten — Vfl, strengverrechenbare Drucksorten — Str und Hilfsdrucksorten — Hdr), das Nachrichtenblatt der GD, die Nachrichtenblätter der BBDionen Wien, Linz, Innsbruck und Villach, das Kommerzielle Dienstblatt (KDB), Tarife, Dienstbehelfe, das **Verkehrs-Unterrichtsblatt (VUB)**, Dienstvorschriften (wie z. B. V 6, V 7, V 14, V 21, V 22 und derzeit V 26, A 7, A 8, A 10, A 11, A 31, A 32 usw.), die Sprechstellenverzeichnisse der GD sowie der BBD Wien, Linz, Innsbruck und Villach, Aushänge und vieles andere mehr.

Im Jahre 1970 hatte die Druckerei Wien der Österreichischen Bundesbahnen zirka 3800 Druckaufträge zu erfüllen.





(Fotoabteilung)



(Offsetdruck)

(elektronisch gesteuerte Buchdruckmaschine)

(Maschinen- und Handsetzerei)

Die bei der Druckerei Wien über die Zentralstelle für Materialbeschaffung und Materialverwaltung (ZM) einlangenden Anforderungen für Drucksorten werden in den einzelnen Fachsparten, Foto, Offset- oder Buchdruck, Buchbinderei, Lichtpause, bearbeitet und je nach Dringlichkeit, oft schon nach Stunden, ausgeliefert.

47. Beginn der Elektrifizierung der Bahnen Österreichs — 60 Jahre elektrischer Betrieb auf der Mariazellerbahn

Wenn am 7. Oktober 1971 der Jahrestag gefeiert wird, an dem vor 60 Jahren der elektrische Betrieb auf der Strecke St. Pölten—Mariazell—Gußwerk aufgenommen wurde, so wollen wir doch einige Jahrzehnte zurückblenden zu den ersten elektrischen Bahnen in Österreich.

Am 27. Juli 1880 wurde auf der niederösterreichischen Gewerbeausstellung in Wien eine 300 m lange elektrische Versuchsbahn in Betrieb genommen, die mit 100 V Gleichstrom betrieben wurde und bis zum Ende der Ausstellung im Oktober 1880 verkehrte. Sie war damit die erste elektrische Eisenbahn Österreichs und eine der ersten der Welt.

3 Jahre später wurde anläßlich der elektrotechnischen Ausstellung in Wien vom 23. August 1883 bis 3. November 1883 zwischen dem Praterstern und der Rotunde eine 1728 m lange Ausstellungsbahn mit einer Spurweite von 1 m elektrisch betrieben. Der Gleichstrom von 150 V wurde den Triebwagen durch die beiden gegeneinander isolierten Fahrschienen zugeführt.

Die erste elektrische Lokalbahn in Österreich Mödling—Hinterbrühl wurde am 22. Oktober 1883 mit der Teilstrecke Mödling—Klausen eröffnet und war am 14. Juli 1885 bis Hinterbrühl fertiggestellt. Die 4431 m lange Lokalbahn mit einer Spurweite von 1 m, die teilweise bis 15‰ Steigung hatte, wurde mit 500 V Gleichstrom aus dem Kraftwerk Mödling, der über 2 Fahrleitungen dem Tfz zugeführt wurde, betrieben und verkehrte bis 31. März 1932.

Dieser Bahn folgte als 1. Straßenbahn am 16. Juli 1894 eine Bahn in der Strecke Baden—Südbahnhof—Rauhenstein, die am 22. Mai 1895 mit Strecke Baden—Soos—Vöslau und am 30. August 1899 mit der Badner Ringlinie — alle mit 550 V Gleichstrom — erweitert wurde. Am 11. Mai 1899 wurde die 28,6 km lange Lokalbahn Wien—Baden eröffnet.

Um den Kurort Gmunden mit dem wesentlich höher gelegenen Bahnhof der Salzkammergutbahn zu verbinden, erbaute die Bauunternehmung Stern & Hafferl eine Straßenbahn in einer Bauzeit von 4 Monaten. Diese 2530 m lange Straßenbahn mit 1 m Spur weist eine höchste Steigung von 95‰ auf. Sie wurde am 13. August 1894 eröffnet und steht seither ohne Unterbrechung in Betrieb; sie ist die älteste der derzeit bestehenden elektrischen Bahnen Österreichs.

In der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien war am 4. Oktober 1865 die 1. Pferdebahn auf der Strecke Schottentor—Hernals eröffnet worden. Nachdem 1885 die erste Dampftramway-Linie in Betrieb genommen worden war, erfolgte am 28. Jänner 1897 die Inbetriebnahme der ersten elektrischen Straßenbahn in der Strecke Praterstern—Franz Josefs-Bahnhof durch die Kaiserstraße bis zur Wallgasse in der Nähe des Westbahnhofes (Linienführung entspricht der heutigen Linie 5).

Diesen Straßenbahnlinien folgten am 31. Juli 1897 die Straßenbahn Linz (12,051 km lang), am 29. Jänner 1898 die Straßenbahn Graz—Maria Trost (5,247 km lang, 1941 eingestellt), am 29. Mai 1898 die Pöstlingbergbahn (2,880 km lang, höchste Steigung 105‰), am 15. Juni 1899 die Straßenbahn Graz (42,477 km lang), am 30. November 1902 Dorbirn—Lustenau (11,200 km lang), am 15. Juli 1905 die Straßenbahn Innsbruck—Hall (20,043 km lang) usw.

Diesen Gleichstrombahnen, vorerst nur für kurze Entfernungen geplant, gesellten sich die Drehstrom- und Wechselstrombahnen hinzu.

In Wöllersdorf bei Wiener Neustadt bestand eine der Militärverwaltung gehörige Munitionsfabrik, die durch eine 1,1 km lange Anschlußbahn an das öffentliche Bahnnetz angeschlossen war. Das Kriegsministerium beauftragte die Firma Ganz & Co., Budapest, die in der Fabrik ein Dampfkraftwerk zur Lieferung von Drehstrom mit 3000 V, 42 Hz errichtet hatte, zur Elektrifizierung dieser Anschlußbahn. Der eletkrische Betrieb auf dieser Werksbahn (Normalspur, größte Steigung 22‰) wurde im März 1902 aufgenommen. Diese Bahn war damit die erste für Dauerbetrieb bestimmte, mit Hochspannung betriebene elektrische Eisenbahn der Welt. Weitere Drehstrombahnen wurden in Österreich nicht mehr gebaut.

Am 1. August 1904 wurde die 18,342 km lange Stubaitalbahn Innsbruck—Fulpmes eröffnet. Die mit 1 m Spur gebaute Bahn hat einen Höhenunterschied von 420 m bei Steigungen bis 45‰ zu überwinden. Sie wurde vorerst mit 2500 V und 42 Hz betrieben und fährt nach Umbau des Kraftwerkes mit 3000 V und 50 Hz. Sie war die erste mit Wechselstrom betriebene Bahn Europas.

Die nächsten Inbetriebnahmen von elektrischen Bahnen waren am **7. Oktober 1911** auf der Strecke St. Pölten—Mariazell—Gußwerk und schon ein Jahr später, am 28. Oktober 1912, auf der Karwendel- und Außerfernbahn, von Innsbruck über Seefeld—Scharnitz—Mittenwald nach Garmisch-Partenkirchen (Mittenwaldbahn) und von dort über Ehrwald nach Reutte im tirolerischen Lechtal. Letztere Bahnlinie, die zwar vorerst mit 15.000 V Fahrdrahtspannung bei einer Frequenz von 15 Hz erbaut wurde, erhielt nachträglich eine Frequenz von 16 ⅔ Hz. Dieses Stromsystem wurde bald darauf durch Vereinbarung zum Einheitssystem Mitteleuropas. Damit war diese Bahnlinie die erste in Österreich nach dem noch jetzt hier angewen-

deten Stromsystem. Etwa zwei Drittel (65,445 km) der gesamten zirka 102 km langen Bahnlinie liegen in Tirol und ein Drittel in Bayern. Die Karwendelbahn hatte ursprünglich ihr eigenes Kraftwerk in Schönberg bei Innsbruck mit 2 Unterwerken in Reith bei Seefeld und in Schanz bei Ehrwald.

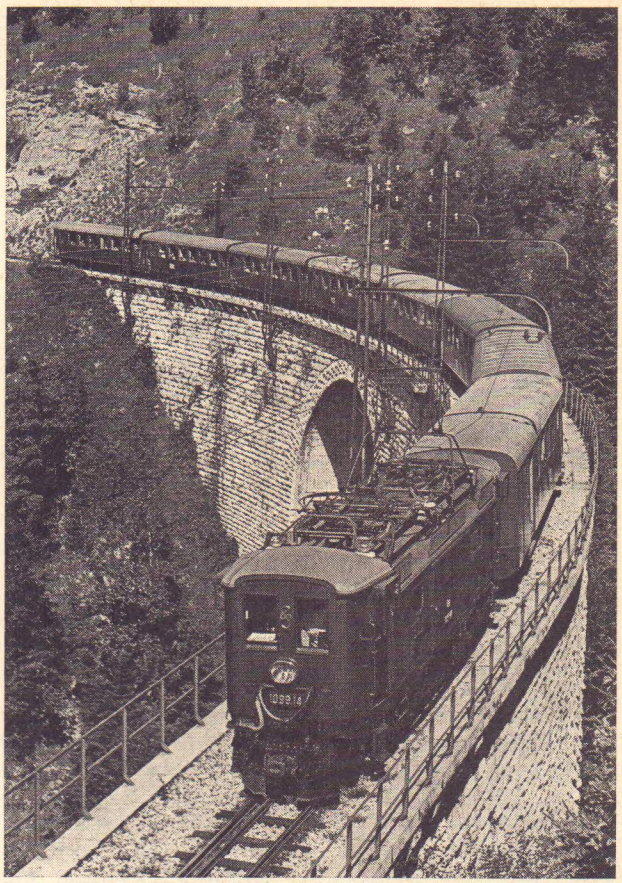
Die erste in Österreich erbaute elektrische Normalspurlokomotive, die auf der Karwendelbahn zum Einsatz kam, besaß einen Motor von 620 kW Stundenleistung, der über eine Schrägstange und eine Blindwelle die drei Treibachsen antrieb. Diese Lokomotive wurde nach 40-jähriger Betriebsleistung außer Dienst gestellt und steht heute im Eisenbahnmuseum in Wien.

Zuletzt sei noch auf die dritte, vor dem Ersten Weltkrieg erbaute Elektrolokomotive, die 1913 entwickelt wurde, hingewiesen, die auf der Preßburgerbahn (Eröffnung 5. Februar 1914) zum Einsatz kam und auch heute noch — nach Umbauten — als Reihe 1072 im Dienst steht.

Und nun:

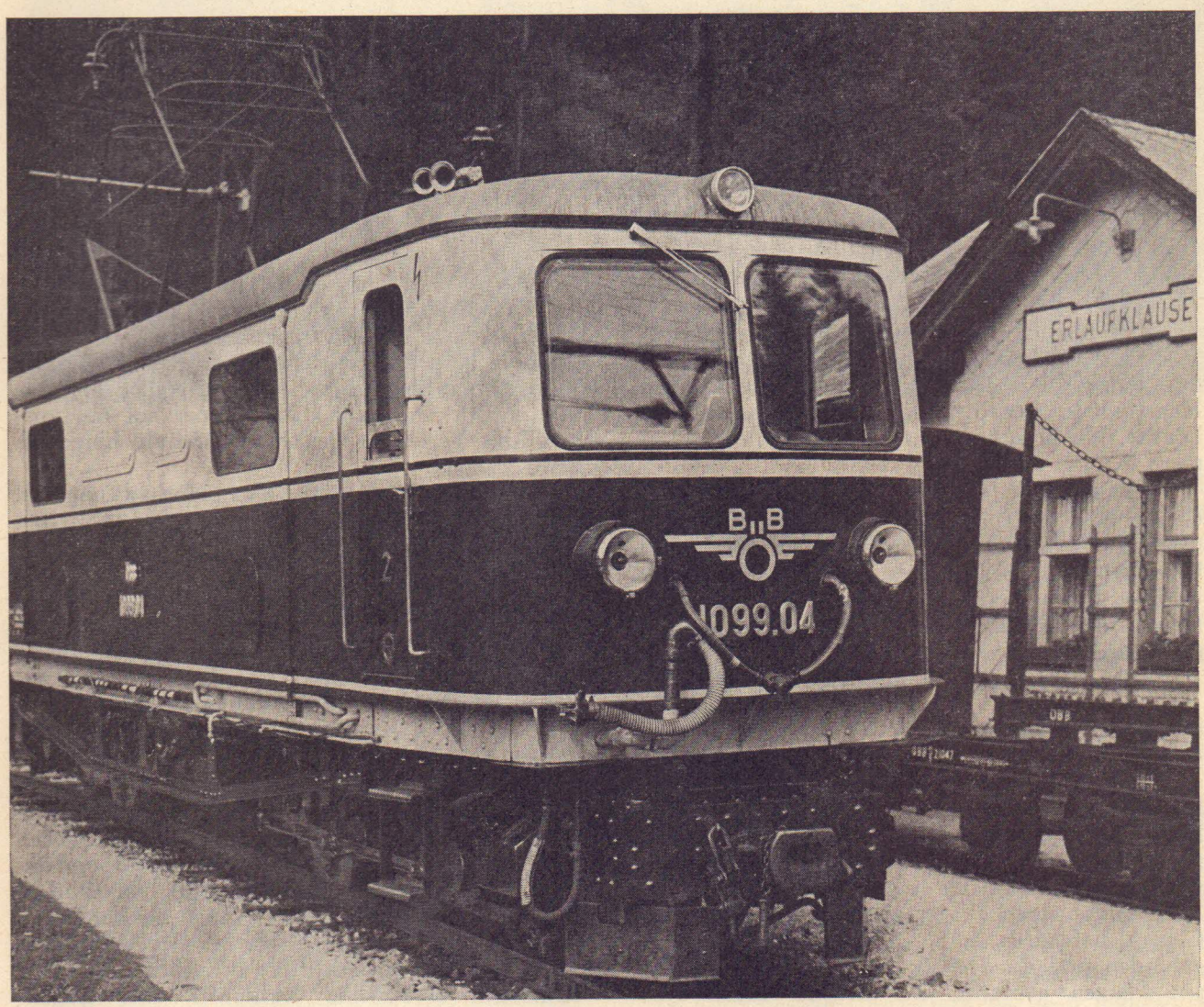
Mariazellerbahn — 60 Jahre elektrischer Betrieb

Man spricht immer von der „Mariazellerbahn", obwohl sie 7 km über Mariazell bis Gußwerk hinausführt und auch nie offiziell so geheißen hat. Begonnen als „Lokalbahn St. Pölten—Kirchberg a. d. Pielach—Mank", bekam sie später die Bezeichnung „Niederösterreichische — steirische Alpenbahn", um schließlich ein Teil der Niederösterreichischen Landesbahnen zu werden, als welcher sie 1921 in den Besitz der Österreichischen Bundesbahnen überging. In Teilstrecken ab 1898



eröffnet, wurde die gesamte, 91,371 km lange, mit Dampflok betriebene Strecke mit einer Spurweite von 760 mm am 15. Juli 1907 dem Verkehr übergeben. Schon nach kurzer Betriebszeit zeigte sich die Bahn den rasch ansteigenden Anforderungen des Verkehrs nicht mehr gewachsen und bedurfte einer durchgreifenden Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit. Der doppelgleisige Ausbau der Strecke, die zahlreiche Tunnels (z. B. der 2,368 km lange Gösingtunnel, als längster Schmalspurtunnel Europas) und sonstige Kunstbauten aufweist und von St. Pölten bis Gösing von 275 m auf 891 m ansteigt, konnte wegen der hohen Kosten nicht in Betracht gezogen werden. Auch eine Erhöhung der Zuggewichte war beim Dampfbetrieb wegen der Schwierigkeiten auf der Bergstrecke undurchführbar und überdies wurde die Ruß- und Rauchplage auf dieser in einem hohen Maße dem Ausflugsverkehr dienenden Linie besonders unangenehm empfunden. Als einziger brauchbarer Ausweg blieb somit nur die Umstellung auf den elektrischen Betrieb übrig, die auf Grund eines Beschlusses des niederösterreichischen Landtages in verhältnismäßig kurzer Bauzeit durchgeführt wurde. Sie war zum ersten Male in Österreich auf einer Strecke erfolgt, die einen beträchtlichen Personen- und Güterverkehr auf größere Entfernung zu bewältigen hat. Die Bahn wurde deshalb als erste Wechselstrombahn in Österreich für den Betrieb mit Elektrolokomotiven eingerichtet.

Am 7. Oktober 1911 — also vor 60 Jahren — konnte der elektrische Betrieb auf der ganzen Strekke aufgenommen werden. Die für die Zugförderung erforderliche elektrische Energie wird in einem bei Wienerbruck errichteten, heute bahnfremden, Wasserkraftwerk erzeugt, das außerdem in Verbindung mit anderen Elektrizitätswerken Drehstrom für die Industrie und für Beleuchtungszwecke des ganzen Gebietes längs der Bahn von St. Pölten bis Gußwerk lieferte. Um beiden Zwecken gerecht werden zu können, wurde die verhältnismäßig niedrige Frequenz von 25 Hz gewählt, die sowohl für den Bahnbetrieb als auch für die Stromversorgung der angeschlossenen Beleuchtungsanlagen verwendbar war. Dieses System hat sich im wesentlichen gut bewährt und wurde nur deshalb bei späteren Anlagen nicht mehr verwendet, weil inzwischen die Frequenz von 50 Hz für Industrieanlagen genormt worden war und dadurch die Beschaffung von Einrichtungen, die davon abweichen, unwirtschaftlich wurde. Die Generatoren des Kraftwerkes sind so bemessen, daß sie wahlweise Drehstrom an das Industrienetz oder Einphasenwechselstrom an das Bahnnetz abgeben können. Der in den Generatoren mit einer Spannung von 6500 V erzeugte Strom wird der Fahrleitung einerseits in der Nähe des Kraftwerkes mit dieser Spannung unmittelbar zugeführt, andererseits nach Umspannung auf 27 kV den 2 Unterwerken in Obergrafendorf und Kirchberg a. d. Pielach zugeleitet und dort auf die Fahrdrahtspannung transformiert.



Die auf dieser Strecke eingesetzte sechsachsige Schmalspurlokomotive der Reihe 1099 war die erste durch die österreichische Industrie erbaute elektrische Fernbahnlokomotive. Sie hat eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h entsprechend der Höchstgeschwindigkeit der Strecke, 49 t Dienstgewicht und 49 t Reibungsgewicht. Sie galt zur Zeit der Indienststellung als stärkste Schmalspurlokomotive der Welt. Nach entsprechenden Umbauten stehen derzeit noch alle 16 Lokomotiven in Betrieb.

48. Kundendienst

Man schrieb uns:

„. . . Am 30. Juli 1971 wollte ich mit meiner Tochter von Bremen nach Amstetten fahren. Wir benutzten den Kurswagen Bremen—Wien, hatten in Hannover eine fast zweistündige Verspätung und verpaßten dadurch die Anschlußzüge. Mein Mann, der uns in Amstetten mit dem Wagen abholen wollte, wartete mehrere Züge dort ab, aber wir saßen in keinem. Daraufhin veranlaßte der Fdl, **Herr Pausinger,** dem mein Mann seine Besorgnis mitteilte, daß wir in allen Bahnhöfen und Zügen ausgerufen wurden — zunächst ohne Erfolg. Mein Mann fuhr dann nach Aggsbach zurück und hinterließ eine Telefonnummer. Als wir nach 16-stündiger Fahrt völlig erschöpft in Amstetten ankamen, nahm uns **Herr Pausinger** in Empfang mit den erschrockenen Worten: ‚Sie kommen aus Bremen? Dann haben wir Ihren Mann gerade fortgeschickt, weil wir meinten, jetzt könnten Sie nicht mehr kommen !' Dann eine kurze Überlegung. — ‚Dort drunten steht ein Zug nach Ybbs, damit fahren Sie weiter !'.

Man nahm unser Gepäck, übergab uns dem Schaffner, der uns in Ybbs wieder aus dem Zug half. Inzwischen hatte **Herr Pausinger** meinen Mann wieder benachrichtigt, daß er uns abholen könnte. Wir brauchten uns um gar nichts zu kümmern !

Es blieb uns in der Eile nicht einmal richtig Gelegenheit, uns für soviel freundliche Hilfsbereitschaft zu bedanken. Dies alles jedoch mit soviel liebenswürdiger Selbstverständlichkeit und Herzlichkeit, daß wir für die ganzen Unannehmlichkeiten und Strapazen der Reise reichlich entschädigt wurden . . .

Mit freundlichem Gruß
L. B., Bremen"

„. . . Wir, das waren meine Ehefrau, 2 Bekannte und ich, fuhren am 18. Juni 1971 mit der Bahn von Hainfeld nach Wien Südbf, von wo wir um 23.00 Uhr mit dem Italien-Expreß weiterfahren wollten. Ich vereinbarte mit meinen Bekannten in Wien Südbf einen Träger zu besorgen, der unser Gepäck befördern sollte. Der Träger war bald gefunden und das Gepäck zu unseren vorbestellten Plätzen gebracht. Zu meinem Erschrecken mußte ich feststellen, daß meine Filmkamera (ein wertvolles Geschenk, das mir sehr teuer ist) anscheinend im Personenzug — mit dem wir aus Hainfeld gekommen waren — liegengeblieben war. Die sofortige Nachschau ergab, daß die betreffende Zugsgarnitur schon aus der Halle gefahren war. Meine Frau erkundigte sich bei einem Beamten und wurde zum Fdl-Ankunft gewiesen. Der dort Dienst versehende Beamte war überaus liebenswürdig und beruhigte auch mich, weil ich begreiflicherweise erregt war. Er telefonierte und bat, die Zugsgarnitur zu durchsuchen und konnte tatsächlich nach kurzer Zeit die Mitteilung machen, daß die Kamera gefunden und sichergestellt worden sei.

Meine Freude über die Zustandebringung war groß und ich wollte schon bitten, die Kamera bis zu meiner Rückkehr aus dem Urlaub zu verwahren. Der Fdl aber erklärte sich aus freien Stücken bereit, mich nach Dienstschluß mit seinem Pkw zum Bf Matzleinsdorf zu führen und dort die Kamera abzuholen. Tatsächlich fuhr Herr Bundesbahn-Adjunkt **‚Schuh'** — den Namen hatte ich inzwischen erfahren — mit mir die Kamera holen und führte mich auch wieder zurück zum Bf Wien Süd, wo ich noch rechtzeitig den Zug nach Italien erreichte.

Das Anbot, wenigstens einen Kostenersatz für die Fahrt anzunehmen, wurde von Herrn Schuh entrüstet zurückgewiesen. Er betonte mehrmals, daß er diese Gefälligkeit für einen Kunden der Eisenbahn gerne mache und lehnte wie gesagt jede Belohnung und auch meinen Dank bescheiden ab.

Das Verhalten dieses pflichteifrigen Beamten veranlaßt mich, Sie zu bitten, meinen aufrichtigen Dank zu übermitteln.

Das Verhalten dieses Beamten hat bewiesen, daß der Kundendienst bei den Österreichischen Bundesbahnen wirklich vorzüglich ist und daß es bei den Bundesbahnen wirklich hilfsbereite Beamte gibt. Ich habe von diesem Erlebnis vielen Bekannten erzählt und habe dabei immer auf das vorbildliche Verhalten des Herrn **Schuh** hingewiesen . . .

Hochachtungsvoll
H. H., Hainfeld"

„. . . Ein bei mir weilender Gast aus Budapest ersuchte mich, stellvertretend für ihn — der der deutschen Sprache nicht genug mächtig ist — folgende von ihm beobachtete Tatsachen den zuständigen Dienststellen bekanntzugeben:

Wir fuhren am Mittwoch, dem 30. Juni l. J, mit dem Zug 2932 von Gloggnitz nach Wien. Bei diesem Zug waren 2 Schaffner tätig, die durch wahren Kundendienst richtig auffielen. Sie halfen Frauen mittleren Alters auf die bzw. auch von den Stufen der einzelnen Waggons, hoben Koffer und andere Gepäckstücke von alten und gebrechlichen Leuten hinauf und herunter, waren bei der Platzanweisung im Waggon sowie bei der Unterbringung einzelner Gepäckstücke behilflich und gaben schließlich bereitwillig Auskünfte über Zuganschlüsse und günstige Verbindungen.

Ein derartiges, aufmerksames Verhalten ist auch in Ungarn leider nicht an der Tagesordnung, weshalb Herr Andreas Füredi (so der Name des Gastes) mich ersuchte, für das Bekanntwerden dieses vorbildlichen Verhaltens Sorge zu tragen.

Was ich hiermit getan habe, gern getan habe, weil auch mir (als Eisenbahner) diese beiden Bediensteten bereits des öfteren aufgefallen waren. Ihre Namen sind: **Meidl Rudolf** und **Wolfram Fritz,** beide Wien Südbf.

Hochachtungsvoll
F. G., Gloggnitz"

„. . . Ich möchte Ihnen heute eine sehr erfreuliche Mitteilung machen, die ich selbst auf der Reise nach Ybbsitz erfahren habe.

Ich besaß eine Rückfahrkarte Waidhofen—Ybbsitz. In Waidhofen a. d. Ybbs Lokalbf stieg ich in Unkenntnis der Lage in den falschen Zug nach Lunz am See ein. Als nach Gstadt der Zug nach rechts einbog, bemerkte ich den Irrtum, ich stieg dann in der nächsten Haltestelle Gaissulz aus. Der dort anwesende Wärter hat sich sofort erbötig gemacht, daß seine Tochter mich nach Ybbsitz fahren werde. Trotzdem wir den Ybbsitzer Zug noch überholten und eine Möglichkeit gewesen wäre in Ederlehen zuzusteigen, fuhr uns das nette Fräulein bis zu unserem Quartier in Ybbsitz. Bemerken möchte ich noch, daß es an diesem Tag sehr stark regnete.

Herzlichen Dank!
M. K., P."

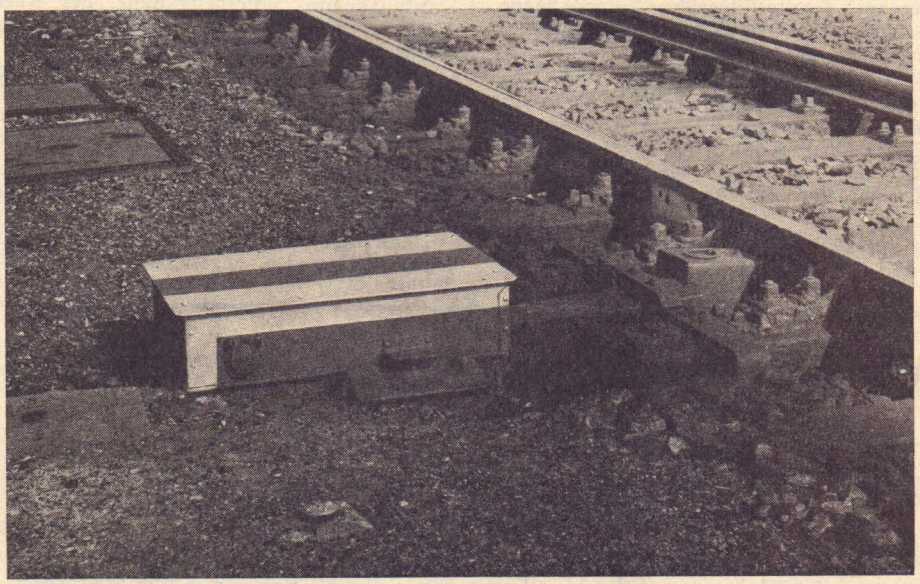
Es handelte sich um den bereits im Ruhestand befindlichen ÖBB-Bediensteten **Anton Strondl**, der im Haltestellengebäude wohnt.

---

49. Unfallverhütung

Eine große Anzahl von Personenunfällen tritt bei den Österreichischen Bundesbahnen durch Stolpern und Fallen über Hindernisse, aber auch durch Anstoßen an Hindernisse auf. Es wird daher auf die Bestimmungen der Dienstanweisung 15-63 a-68 vom 12. April 1968 hingewiesen, wonach zwecks Beseitigung von Unfallquellen die Deckel der Schutzkästen jener Weichenantriebe und Riegel auf den Verschieberbahnsteigen größerer Verschiebebahnhöfe mit mangelhafter Platzbeleuchtung, die von der Bahnhofleitung im Einvernehmen mit dem zuständigen Sicherheitsbeamten und der Personalvertretung festgelegt und der Signalstreckenleitung bekanntgegeben werden, mit dem gelben Warnanstrich zu versehen sind.

Die bisher gewonnene Erfahrung in bezug auf den gelben Warnanstrich an Schutzkästen von Weichenantrieben und Riegeln hat gezeigt, daß es im Interesse einer wirksamen Unfallverhütung notwendig ist, einen solchen Anstrich nicht nur am Deckel des Schutzkastens, sondern auch am Schutzkasten selbst anzubringen. Es wurde daher von der Zentralstelle für signal- und fernmeldetechnische Angelegenheiten mit Z. 85097-5-71 vom 1. März 1971 verfügt, daß die Deckel der Schutzkästen in der bereits angeordneten Form und außerdem die Schutzkästen an beiden senkrecht zur Gleisachse liegenden Außenseiten mit einem etwa 10 cm breiten gelben Streifen zu versehen sind, der an den oberen und den vom Gleis abgewendeten Rand dieser Außenseiten anschließt und somit abgewinkelt verläuft.



Rechtzeitige Bremsbedienung verhinderte schon viel Unheil! Sei darauf bedacht!

Unfallverhütungspreisausschreiben 1971

des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen

Die im Unfallverhütungsbeirat der Versicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen vertretenen Stellen sind ständig bemüht, die Unfallverhütung im Bereich der österreichischen Eisenbahnen möglichst wirkungsvoll zu gestalten und zu verbessern. In Verfolgung dieses Zieles veranstaltet der Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt ein Unfallverhütungspreisausschreiben.

Im Rahmen dieses Preisausschreibens werden alle an der Unfallverhütungsarbeit interessierten Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen — jeden Dienstranges und jeder Dienststellung — eingeladen, durch Einsendung geeigneter Farbdiapositive Material für eine noch wirksamere Unfallverhütungswerbung und für einen erweiterten Erfahrungsaustausch zwischen den einzelnen Bahnverwaltungen und Dienststellen zu schaffen.

Für die Durchführung dieses Preisausschreibens gelten folgende Richtlinien:

1. Gesucht werden gute Lösungen, durch die im Bereich der Eisenbahndienststellen Unfallquellen oder Unfallursachen ohne besonderen finanziellen Aufwand beseitigt werden konnten; es soll zum Ausdruck gebracht werden, in welcher Weise jede Dienststelle und darüber hinaus jeder Bedienstete durch seine Mitarbeit dazu beitragen kann, Unfälle zu verhüten und auf diese Weise den Eisenbahndienst ungefährlicher und sicherer zu gestalten.
2. Die Lösungen sollen auf Farbdiapositiven (Format 24 × 36 mm oder 24 × 24 mm) festgehalten und durch einen kurzen Begleittext erläutert werden. Erwünscht ist hiebei, daß die Unfallquelle (oder eine gleichartige Unfallquelle) vor und nach ihrer Beseitigung gezeigt wird.
3. Für die besten Lösungen werden Preise in folgender Höhe ausgesetzt:

1. Preis	S 3.000,—
2. Preis	S 2.500,—
3. Preis	S 2.000,—
4. Preis	S 1.500,—
5. Preis	S 1.000,—
6. bis 10. Preis	S 750,—
11. bis 15. Preis	S 500,—
16. bis 20. Preis	S 300,—

Jene Bediensteten, deren Lösung mit einem Preis ausgezeichnet worden ist, erhalten hierüber entsprechende Urkunden des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen.

4. Außer den in Z. 3 angeführten Preisen werden für jedes vom Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt angekaufte Bild S 10,—, für ein Bildpaar (Unfallquelle vor und nach ihrer Beseitigung) S 30,— vergütet. Für einen Ankauf kommen nur Dias in Betracht, die hinsichtlich des Themas und der Ausführung voll entsprechen.
5. Teilnahmeberechtigt sind alle Bediensteten der Österr. Bundesbahnen und der Privatbahnen, ausgenommen die Mitglieder des Arbeitsausschusses des Unfallverhütungsbeirates der Versicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen.
6. Jeder Einsender kann beliebig viele Bilder einsenden; eine Vergütung wird vom Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt jedoch nur für die angekauften Bilder geleistet. Das nichtverwendete Bildmaterial wird dem Einsender zurückgestellt. Durch den Ankauf gehen alle Rechte an den Bildern auf die Versicherungsanstalt über.
7. Die Lösungen, also die Bilder und die Begleittexte, sind bis spätestens 31. Oktober 1971 an den Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen, Linke Wienzeile 48—52, 1060 Wien, einzusenden.
8. Die Entscheidung über die Zuerkennung der Preise und über den Ankauf erfolgt unter Ausschluß des Rechtsweges durch den Arbeitsausschuß des Unfallverhütungsbeirates der Versicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen.

Im Rahmen des Preisausschreibens können alle im Eisenbahndienst auftretenden Unfallgefährdungen behandelt werden, so z. B. Gefährdungen, die durch elektrischen Strom verursacht wurden, Unfälle infolge von Sturz und Fall, sich anstoßen, hacken, schneiden, quetschen, infolge von Herunterfallen, Zerspringen oder Abschnellen von Gegenständen usw.; Unfallgefährdungen, durch die Augenverletzungen, Verletzungen der Arme, Hände, Füße oder Zehen herbeigeführt wurden; Unfallgefährdungen, durch die die Angehörigen des Bahnerhaltungsdienstes, das Bahnhofs- oder Zugbegleitpersonal, die Bediensteten des Kraftwagendienstes, die Handwerker, Förder- oder Lagerarbeiter usw. besonders betroffen sind; Unfallgefährdungen, die sich bei der Handhabung von Maschinen, Werkzeugen, bei der Beförderung von Lasten usw. ergeben.

Unfallgefährdungen, die im Bereich von Bahnhofanlagen, an Straßen- oder Schienenfahrzeugen, an ortsgebundenen oder ortsungebundenen Arbeitsplätzen, auf Straßen, Gängen, Stiegen, in baulichen Anlagen usw. auftreten.

Unfallgefährdungen, die infolge von Nichtverwendung der vorgesehenen Kleidung, der Schutzkleider, Schutzstücke, Schutzhelme, Sicherheitsschuhe, des Augen- oder Ohrenschutzes usw. eintreten. Unfallgefährdungen jugendlicher Mitarbeiter; Unfallgefährdungen auf dem Weg in oder aus dem Dienst; Unfallgefährdungen, die infolge von Mängeln an technischen oder sonstigen Anlagen, Einrichtungen usw. oder die infolge unrichtigen Verhaltens des Verunglückten oder dritter Personen entstehen.

Um den vom Unfallverhütungsbeirat angestrebten Erfolg zu erreichen und um ungeeignete Lösungen möglichst auszuschließen, wurden in der Sondernummer 1/1971 der „Sicherheit zuerst" Beispiele für Einsendungen, wie sie erwünscht werden, angeführt.

Schwerpunktprogramm Oktober — Dezember 1971

Fdl:	Verschub auf Hauptgleisen
Zugführer und Tfz-Führer:	Vorbeifahrt an untauglichen Haupt-(Gleissperrlicht-)signalen
Verschubbedienstete:	Anzahl bedienter Handbremsen beim Abstoßen und Abrollen
Blockwärter:	Zugfahrt bei untauglichen Signalen
Kleinwagenführer:	Trennung einer Kl-Fahrt auf der Strecke

Druckfehlerberichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 9. Stk. aus 1971 ist auf Seite 115 in der linken Spalte die 7. Zeile: „der Unfallverhütung. Die Schraubenköpfe bilden" als letzte Zeile in dieser linken Spalte zu setzen.

Druck: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen — 1096