



Verkehrs-Unterrichtsblatt



4. Stück

Wien, am 1. April 1972

Jahrgang 1972

Inhalt: 15. Aus dem Verkehrsgeschehen
 16. Etwas für jeden
 17. Die Feuerwehren Niederösterreichs
 18. Unfallverhütung

Kampf der Verspätung!

Von der Eisenbahn wird Sicherheit und Pünktlichkeit als Selbstverständlichkeit erwartet. Nicht zufällig bringt dies der Volksmund durch den Ausspruch „Pünktlich wie die Eisenbahn“ zum Ausdruck. Hat dieser Ausspruch heute noch seine Berechtigung? Ist die Eisenbahn wirklich noch so pünktlich?

Die Statistik gibt uns die Antwort darauf. Sie zeigt z. B. bei den Schnell- und Eilzügen seit Jahren eine sehr bedenkliche, rückläufige Tendenz des Pünktlichkeitsgrades. Mit geringen Schwankungen ist die rückläufige Tendenz des Pünktlichkeitsgrades auch im Güterzugverkehr festzustellen.

Vor einiger Zeit waren die Verspätungen im Reisezugverkehr Anlaß zu einer massiven Pressekampagne. Daß dabei die Eisenbahn nicht gut davorkam, ist allein schon aus den Überschriften solcher Veröffentlichungen in der Tagespresse zu ersehen. Zwei Beispiele sollen dies veranschaulichen:

ÖBB-Uhren gehen immer falscher

Schon 14.000 Verspätungen pro Jahr

Wetter ist nur selten schuld

ÖBB: In einem Jahr 14.700 Verspätungen

Daß solche Publikationen dem Image der Österreichischen Bundesbahnen nicht förderlich sind, ist wohl jedem klar. Damit ist es aber nicht getan. Die Zahl der verspäteten Schnell- und Eilzüge im Laufe eines Jahres ist alarmierend, auch wenn man sie den im Betrachtungszeitraum geführten rund 100.000 Schnell- und Eilzügen gegenüberstellt. Aus diesem Grunde muß gerade jetzt vor dem Sommerreiseverkehr die Parole „Kampf der Verspätung!“ jedem Bediensteten mit allem Nachdruck in Erinnerung gerufen werden.

Diese Parole darf jedoch zu keinem abgedroschenen Schlagwort werden, das in bestimmten Abständen wieder aufgewärmt wird. Sie muß für alle im ausführenden Betriebsdienst beschäftigten Bediensteten im Rahmen der ihnen gegebenen Möglichkeiten Verpflichtung sein.

Der Kampf gegen die Verspätungen muß permanent geführt werden. Jeder Verkehrsbedienstete, der hierbei Pausen einlegt oder falschverstandene Großzügigkeit walten läßt, vernachlässigt eine der wichtigsten Aufgaben. Unpünktlichkeit im Zugverkehr schädigt nicht nur das Ansehen der Eisenbahn und damit auch das ihrer Bediensteten, sondern beeinträchtigt auch ganz wesentlich die Sicherheit und den wirtschaftlichen Erfolg der Österreichischen Bundesbahnen.

Die Ansprüche an die Eisenbahn hinsichtlich Komfort, Schnelligkeit und Pünktlichkeit seitens des Reisepublikums und der verladenden Wirtschaft sind heute wesentlich höher als in der Vergangen-

heit. Außerdem stehen die Eisenbahnen in einem verschärften Konkurrenzkampf mit den immer stärker nach vorne drängenden anderen Verkehrsträgern. Umsomehr müssen sich die Eisenbahnen anstrengen, den an sie gestellten Anforderungen gerecht zu werden. Hiebei bedarf es der pflichtbewußten Mitarbeit jedes Einzelnen, da durch Investitionen allein kein optimaler Erfolg errechnet werden kann.

Es genügt nicht, das Verspätungsproblem nur von der Reisezugseite her zu betrachten. Ebenso wichtig ist die Pünktlichkeit im Güterverkehr. Auch in dieser Sparte richten sich die Bahnkunden bei ihren Dispositionen nach den bekanntgegebenen Beförderungsplänen und verlangen natürlich deren Einhaltung. Das wohl wichtigste Glied im Güterzugverkehr stellen derzeit die **TEEM-Züge** dar. Nicht nur das Ansehen der Österreichischen Bundesbahnen, sondern vor allem die Konkurrenzfähigkeit verlangt eine genaue Einhaltung der Fahrpläne dieser Züge. Mit **TEEM-Zügen** werden vorwiegend hochwertige Frachten, im besonderen verderbliche Güter, zu den Verbrauchszentren der Großstädte befördert, wobei aus erklärlichen Gründen die planmäßige Ankunft am Zielort von ausschlaggebender Bedeutung ist. Trifft beispielsweise eine aus mehreren Wagen bestehende Sendung mit Trauben aus Griechenland nach München infolge Anschlußversäumnisses oder großer Verspätung an einem Samstag nicht rechtzeitig am Zielort ein, so hat dies zur Folge, daß die verderbliche Ware am Samstag nicht mehr verkauft werden kann, sie muß über das Wochenende eingelagert werden und kann erst am Montag, meist zu einem niedrigeren Preis abgesetzt werden. Dies verursacht den Bahnkunden Verluste und kann Anlaß zur Abwanderung der Transporte auf die Straße sein.

Deshalb ist dem planmäßigen Lauf der **TEEM-Züge** erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Die verschiedenen Überwachungsstellen werden hinkünftig den Lauf der **TEEM-Züge** intensiver verfolgen.

Zunehmende Bedeutung gewinnen die auf den Strecken der Österreichischen Bundesbahnen derzeit noch nicht regelmäßig verkehrenden **Containerzüge**. Der fallweise Verkehr von Containerzügen wird mittels Telegramm angekündigt, wobei durch den Zusatz „**TEEM-Rang**“ die Wichtigkeit eines solchen Zuges unterstrichen wird. Auf planmäßigen Lauf der Containerzüge ist besonders zu achten.

Die gleiche Bedeutung ist den **Huckepackzügen**, die gleichsam eine rollende Straße darstellen, einzuräumen. Ab kommendem Fahrplan wird erstmals auf der Brennerroute ein durchgehender Huckepackverkehr zwischen der Deutschen Bundesrepublik und dem südlichen EWG-Partner Italien geführt, von dessen Pünktlichkeit es weitgehend abhängen wird, ob zusätzliches Transportsubstrat für die Schiene gewonnen werden kann.

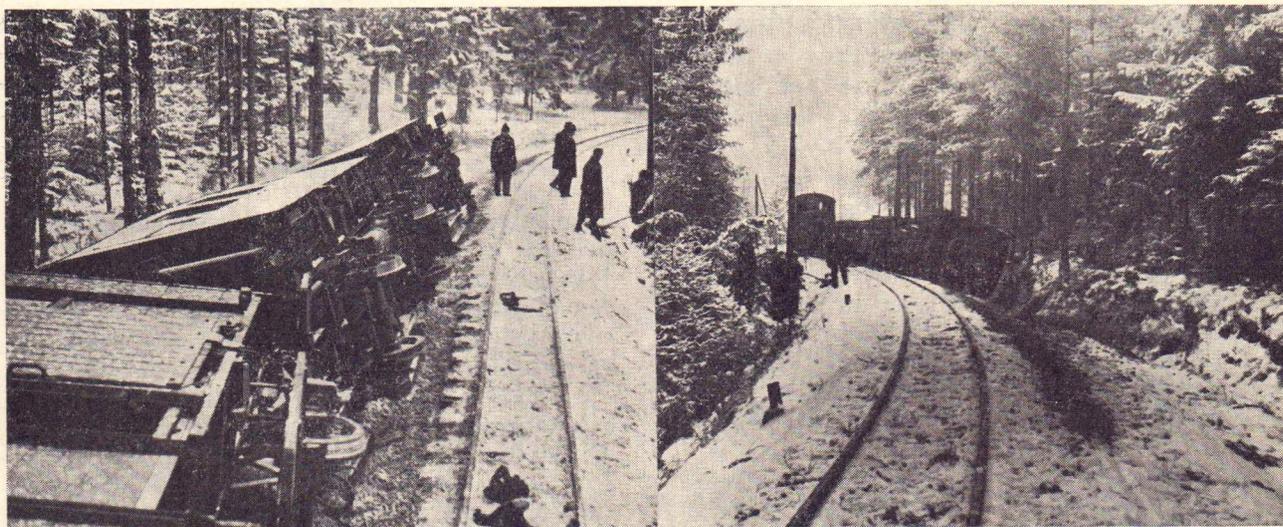
Einen weiteren wichtigen Zweig im Güterverkehr stellt der Städteverkehr für „**Eilbedürftige Frachten**“ dar. Die Österreichischen Bundesbahnen haben ein Netz schnellfahrender Güterzüge geschaffen, das vornehmlich den Bedürfnissen nach schnellen Verbindungen zwischen größeren Städten Rechnung trägt. Im Städteverkehr werden besonders leicht verderbliche oder wettbewerbsgefährdete Güter, Spediteur-Sammelgutwagen und geschlossene Stückgutwagen befördert. Planmäßige Beförderung und rascheste Beistellung im Bestimmungsbahnhof sind unbedingte Voraussetzung für die Erhaltung dieses Verkehrs, der ein wirksames Mittel zur Bekämpfung der Straßenkonkurrenz darstellt.

Pünktlichkeit im Güterverkehr erfordert rechtzeitige Dispositionen. Nach DV V 3, Punkt 342 sind die Fdl verpflichtet, jederzeit den Lauf der für ihren Bahnhof in Betracht kommenden Züge zu verfolgen; dies ist in erhöhtem Maße in Verspätungsfällen notwendig, damit rechtzeitig alle erforderlichen Anordnungen und Maßnahmen getroffen werden können. Hiezu gehört u. a. auch die richtige Zugfolgeregelung. Diese bedingt die Beachtung der Rangordnung der Züge gemäß DV V 3, Punkte 48 und 49. Dazu wird bemerkt, daß Güterschnellzüge unmittelbar hinter Schnellzüge und Gütereilzüge unmittelbar hinter Eilzüge zu reihen sind.

In vorstehender Darlegung wurde mit Absicht nicht die Vielfalt der Verspätungsursachen aufgezählt. Diese werden ohnehin bei den verschiedensten Gelegenheiten wiederholt erörtert. Es soll aufgezeigt werden, daß eine Umkehr des Verspätungstrends unumgänglich notwendig ist. Daher muß sich der Kampf um die Minute auf alle Zugarten und Verspätungsursachen erstrecken. Daran müssen sich neben den dienstlich unmittelbar Betroffenen auch alle anderen beteiligen, die in irgendeiner Form, sei es als Ausführende, Anordnende oder Überwachende, die Pünktlichkeit des Zugverkehrs beeinflussen können. Nur so wird es gelingen, den Ausspruch „Pünktlich wie die Eisenbahn“ wieder zu einem Qualitätsbegriff werden zu lassen.

Das ist das Ergebnis

(Entgleisung und Umstürzen dreier Wagen eines Personenzuges; Tod einer Reisenden; Verletzung zweier Reisender; Sachschaden zirka S 30.000,—)



wenn

die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit **wesentlich** überschritten wird!
(Siehe auch Sonder-Verkehrs-Unterrichtsblatt Mai 1971).

15. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Betrunkene Schaffner in internationalem Expreszug

Am 25. Februar um 8.26 Uhr wurde im Zugendbf W. nach Ankunft eines internationalen Expreszuges auf Grund einer Vormeldung ein Schaffner in einem leeren Abteil in **volltrunkenem Zustand** liegend aufgefunden und mit der Rettung in ein Spital eingeliefert. Der zweite Schaffner war alkoholisiert und wies eine Schienbeinverletzung auf. Ein jugoslawischer Gastarbeiter meldete sich mit einer zirka 10 cm langen Schnittwunde im Gesicht und gab den gerade noch ansprechbaren zweiten Schaffner als Täter an.

Bei den sofort gemeinsam mit der Polizei durchgeführten Erhebungen konnte folgendes ermittelt werden:

Die beiden Schaffner hatten nach Abfahrt vom Grenzbf um 4.00 Uhr die Fahrkartenüberprüfung durchgeführt und sich anschließend in ein mit jugoslawischen Gastarbeitern besetztes Abteil begeben. Sie genossen dort reichlich Alkohol.

Einer der Schaffner konnte sich noch erinnern, u. a. etwa $\frac{3}{8}$ l Slibowitz getrunken zu haben! Dann hatte er sich in den **Buffetwagen** begeben und dort 1 Fl. Bier konsumiert!

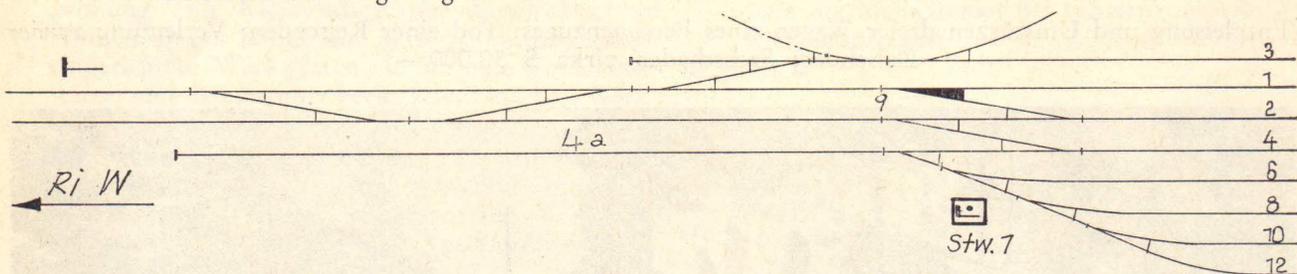
Im Unterwegsbf N. war einer der Schaffner bereits so stark alkoholisiert, daß er vom Wagen auf den Bahnsteig stürzte! Während der Weiterfahrt zum Zugendbf kam es schließlich zu einem Raufhandel zwischen dem einen Schaffner und dem Jugoslawen, in dessen Verlauf dem Gastarbeiter vom Schaffner eine leere Schnapsflasche ins Gesicht geschleudert wurde!

Daß das skandalöse Benehmen der beiden Bediensteten nicht unbemerkt blieb, ist wohl jedem klar!

Durch solche Vorfälle wird aber auch die Dienstausbübung vieler hunderter gewissenhafter Schaffner überschattet!

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

b) Gefährdung eines Güterzuges durch unerlaubte Verschiebung



Über Auftrag des Fdl sollten 8 auf Gleis 1 stehende Güterwagen mit dem Verschub-Tfz nach Gleis 4 a überstellt werden. Der Verschubleiter verständigte daraufhin den Wärter im Stellwerk 1, daß die auf Gleis 8 stehende Verschubreserve nach Gleis 1 fahren werde und leitete diese Verschiebung ein. Von einer Überstellung der 8 Wagen von Gleis 1 nach Gleis 4 a hatte der Wärter im Stellwerk 1 keine Kenntnis.

Nachdem die Verschubreserve auf Gleis 1 eingetroffen und mit den 8 Wagen gekuppelt worden war, erteilte der Fdl blockmäßigen Auftrag an die Wärter der Stellwerke 1 und 2, die Fahrstraße für die Durchfahrt eines aus Richtung W. kommenden Güterzuges auf Gleis 2 zu prüfen und zu sichern. Der Fdl hatte zwar für seinen Prüfbereich eine Fahrstraßenprüfung durchgeführt, aber keine Anordnung zur Einstellung des Verschiebes erteilt, wiewohl sich die Verschubreserve in seinem Fahrstraßenprüfbereich befand.

Kurz darauf leitete der Verschubleiter die gezogene Verschiebung in Richtung Stellwerk 1 ein, obwohl — wie bereits erwähnt — der Wärter dieses Stellwerkes von der geplanten Verschiebung keine Kenntnis und daher auch keine Zustimmung hierzu erteilt hatte.

Als sich der Verschiebteil der für die Durchfahrt des Güterzuges in ablenkender Stellung befindlichen Weiche 9 näherte, gab der Wärter im Stellwerk 1 hör- und sichtbare Haltsignale und brachte das bereits freizeigende Einfahrsignal wieder in die Haltstellung. Der mit zirka 25 km/h fahrende Verschiebteil konnte trotz Schnellbremsung des Tfzf nicht mehr rechtzeitig angehalten

werden, so daß die Weiche 9 mit einem Drehgestell des Verschub-Tfz aufgeschnitten wurde. Der Tfzf fuhr nun — ohne sich von der Stellung und dem Zustand der Weiche zu überzeugen — unerlaubt von der aufgeschnittenen Weiche zurück, wobei das Tfz mit einem Drehgestell entgleiste.

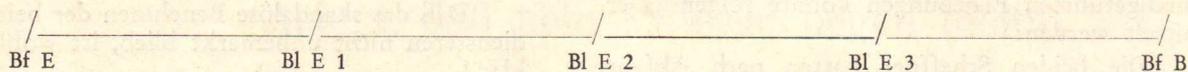
Der Tfzf des bereits am Einfahrsignal vorbeigefahrenen Güterzuges bemerkte das Rückstellen des Einfahrsignales so rechtzeitig, daß er den Zug noch vor dem haltzeigenden Einfahrsignal anhalten konnte. Der Vorfall blieb somit folgenlos; er wurde durch 4 Bedienstete verschuldet:

Der Fdl hatte die Fahrstraße für die Durchfahrt des Güterzuges nur mangelhaft geprüft, den Verschubleiter von der bevorstehenden Einfahrt nicht verständigt und die Einstellung des Verschiebes nicht angeordnet [DV V 3, Pkte. 181 j) und 264 f)]. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an unsere Erläuterung im Sonderdruck „Sammlung der Erläuterungen zu den DV V 2, V 3 und V 28; Ausgabe 1964“.

Der Verschubleiter hatte es unterlassen, den Wärter des Stellwerkes 1 von der beabsichtigten Verschiebung zu verständigen und die hierfür erforderliche Zustimmung einzuholen. Weiters verabsäumte er es, sich vor Verschiebbeginn von der richtigen Stellung der im Verschiebeweg liegenden Weiche zu überzeugen [DV V 3, Pkte. 62, 63 a), 63 b) und 71].

Der Tfzf des Verschub-Tfz hatte — ebenso wie sein **Beimann** — den Verschiebeweg nur mangelhaft beobachtet. Ersterer hatte den Verschiebteil nach dem Aufschneiden der Weiche 9 ohne Auftrag zurückgeschoben (DV V 3, Pkte. 43 und 71).

c) Abfahrt ohne Abfahrauftrag



Infolge einer Blockstörung am Blockposten E 2 waren die Blocksignale der Blockposten E 1—3 sowie die Ausfahrtsignale H 2 und H M 2 des Bf B. untauglich. (In diesem Bf darf laut Tafel B 15 c bei Ausfahrt mit Signal 29 b die Abfahrterlaubnis auch mittels Lautsprecher erteilt werden). Zur Verständigung der Zugmannschaft von der Untauglichkeit der Signale hielt der Fdl des Bf B. einen auf Gleis M 2 einfahrenden Güterzug (Zub 1 : 0) in Höhe der Fahrdienstleitung an. Während

der Aushändigung des A-Befehles teilte er dem neben dem vorderen Führerstand des Tfz stehenden Zgf und dem Tfzf den Inhalt des schriftlichen Befehles mit und verständigte beide Bedienstete davon, daß auch das Ausfahrtsignal H M 2 untauglich sei. Vom Entfall des Signals 29 wurde nicht gesprochen.

Auf dem Weg zur Fahrdienstleitung bemerkte der Fdl, daß der Güterzug anfuhr und nahm an, der Zug ziehe über Anordnung des Zgf bis zum

Ausfahrtsignal vor. Während des Betriebes der Rückmeldung für einen vorausgefahrenen Güterzug sah der Fdl auf der Ausleuchtung am Stellisch, daß der Güterzug das Ausfahrtsignal H M 2 überfahren hatte. Da der vorgelegene Raumabschnitt noch besetzt war, wurde die Fahrleitung abgeschaltet bzw. deren Abschaltung veranlaßt.

Als der Tzfz mit dem Zug beim Ausfahrtsignal, an dem weder Signal 29 b aufleuchtete noch Signal 29 a gegeben wurde, vorbeigefahren war und die Spannungslosigkeit der Fahrleitung bemerkte, hielt er den Zug sofort an. Der Zugführer begab sich hierauf zu dem in der Nähe befindlichen Signalfernsprecher beim Einfahrtsignal, wo ihm der Fdl die Ursache der Spannungslosigkeit bekanntgab und nach Einlangen der Rückmeldung den Auftrag zur Weiterfahrt erteilte.

Die Erhebungen ergaben, daß der Tzfz in der irrigen Annahme, ein Abfahrtauftrag sei gegeben worden und das Signal 29 b sei untauglich bzw. Signal 29 a würde entfallen, ohne Abfahrtauftrag des Zgf den Zug in Gang gesetzt hatte und bei untauglichem Ausfahrtsignal ausgefahren war.

Der Zgf unterließ es, sofort nach Anfahren des Zuges Anhaltemaßnahmen zu treffen, obwohl er bei der Verständigung durch den Fdl anwesend war und auch selbst Zweifel an der Richtigkeit der Handlungsweise des Tzfz hegte.

Der Tzfz gab in seiner Einvernahme zu:

„. . . Durch den Umstand, daß meiner Meinung nach der Zug nur zur Befehlsbeigabe angehalten worden war, ließ ich mich durch die Worte des Fdl und falsche Auslegung derselben zu der Annahme verleiten, das Ausfahrtsignal sei untauglich und die Vorbeifahrt an demselben erlaubt. Obwohl vom Zgf kein Abfahrtauftrag gegeben wurde, das Signal 29 b am Ausfahrtsignal nicht aufleuchtete und da auch vom Zgf bei Annäherung an das Signal keine Einwände erhoben wurden, fuhr ich mit dem Zug aus dem Bf aus . . .“.

Es lagen somit Verstöße gegen die Bestimmungen der DV V 2, Pkt. 10, der DV V 3, Pkte. 244, 284, 418 und 446, der DV M 22, Teil A, Pkt. 6 sowie der Tafel B 15 c vor.

16. Etwas für jeden

Zugbeobachtung

Am 13. Februar um 4.02 Uhr entgleiste im Bf Sch. bei Ausfahrt eines Güterzuges (431 t, 44 Achsen, Zub 1 : 0, Zgf am hinteren Führerstand des Tfz) der 13. Wagen aus ungeklärter Ursache mit einer Achse und rollte von der Zugmannschaft unbemerkt im entgleisten Zustand bis zum

5 km entfernten Nachbarbf L. Dort entgleiste auch der 14. Wagen, stürzte um und verlegte die Bf-Gleise 1 und 3.

Wir haben den Fall hier veröffentlicht, um an die wichtigsten Bestimmungen der Zugbeobachtung zu erinnern. Es sind dies die Punkte 182, 384, 385, 403 g), 451, 476 und 514 der DV V 3 sowie die ZSV 14.



Punkt 476 der DV V 3 besagt u. a.:

„. . . Während der Fahrt muß die Zugbegleitmannschaft — die Tfz-Mannschaft nur soweit es die sonstigen Tätigkeiten zulassen — durch Ausblick darauf achten, ob sich eine Wagentüre geöffnet hat, ferner ob nicht Ladungen herabzu-

fallen drohen, betriebsgefährlicher Zustand eines Wagens anzunehmen ist, eine Entgleisung oder Zugtrennung eingetreten ist . . . Wird am Zug eine betriebsgefährdende Unregelmäßigkeit wahrgenommen, so ist nach den Bestimmungen der ZSV vorzugehen.“



Lose Lichtmaschine

Am 4. Februar 1972 um 8.27 Uhr wurde Zug 467 durch Betätigung der Notbremse beim Deckungssignal Y des Bf W. angehalten. Ursache war ein Schaden an der Lichtmaschine des Wagens 51 81 9550002-1 (Fehlen dreier Befestigungsmuttern und einer Stiftschraube). Nach prov. Behebung des Schadens setzte der Zug die Fahrt mit 20 Min. Verspätung fort.

Am 11. Februar 1972 wurde bei Zug 227 im Bf W. bei Wagen 51 80 3140002-2 das Herabhängen der Lichtmaschine festgestellt. Diese mußte abmontiert werden, wodurch der Zug 17 Min. Verspätung erlitt.

Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die überaus schweren Folgen der Entgleisung des Zuges Ex 20 „Wiener Walzer“ am 7. März 1968 im Bf Marchtrenk, deren Ursache in einem Abfallen der Lichtmaschine eines Wagens lag.

Die Maschinendirektion hat die beiden Fälle vom 4. und 11. Februar zum Anlaß genommen, die technischen Wagenaufsichtsbediensteten zu erhöhter Aufmerksamkeit bezüglich des festen Sitzes der Lichtmaschinen anzuweisen.

Achtung !

Ähnlich wie beim Hilfszug der Hilfszugleiter ist auch bei Einsätzen der Feuerwehr bei Brand,

AUCH AUF DEINEN SCHILLING KOMMT ES AN!

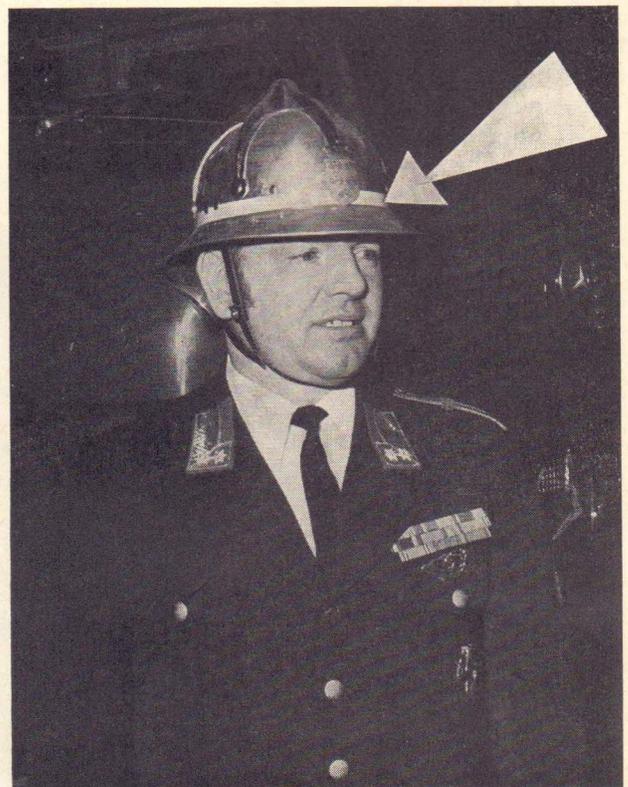
Wir wollen helfen, wo Not ist! Wir wollen für Waisen und Unfallopfer sorgen. Einer allein ist zu schwach dazu — gemeinsam können wir es.

Der monatliche Mitgliedsbeitrag beim Waisen- und Unterstützungsverein der ÖBB beträgt nur 1.— S.

Komm zu uns und hilf uns helfen!
Dein Vertrauensmann weiß mehr darüber.

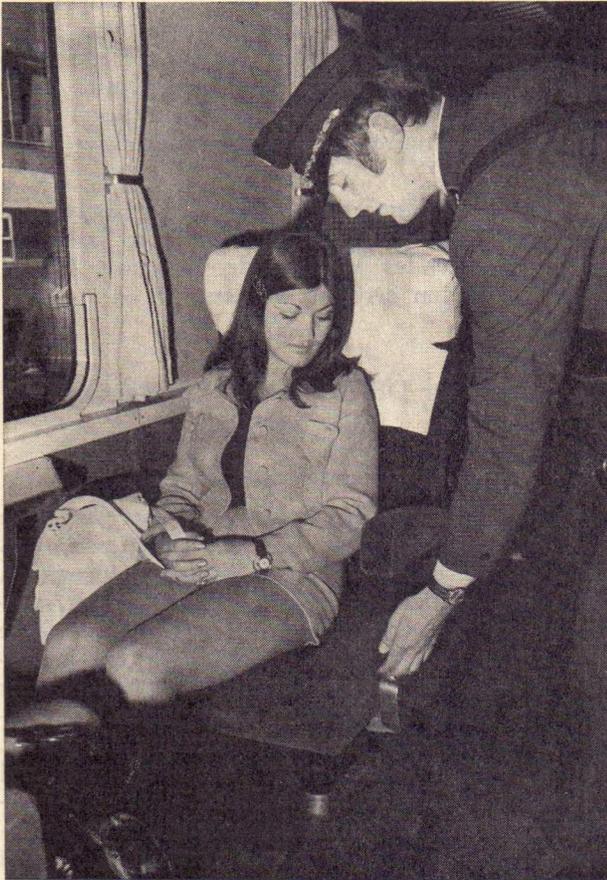


Olalarm und sonstigen Ereignissen ein Einsatzleiter vorhanden.



Einsatzleiter der Feuerwehr mit gelben Streifen am Schutzhelm

Reisezugschaffner !



Kundendienst muß jetzt und in Zukunft bei den Eisenbahnen ganz groß geschrieben werden. Dazu gehört auch, daß wir den Fahrgästen das Reisen so angenehm wie möglich machen. Zeigt daher unseren Kunden, daß man mit nur einem einzigen Handgriff die Lehne der Sitze schräg stellen kann, um so bequemer zu reisen.

Bekanntgabe von Zugverspätungen

(Aus DA. 31136/2/72 vom 16. Februar 1972)

„Aus gegebenem Anlaß muß neuerlich darauf hingewiesen werden, daß die Eisenbahn gemäß EVO § 24 (5) **verpflichtet ist**, Zugverspätungen von mehr als 10 Minuten, den Ausfall von Zügen und sonstige Betriebsstörungen in geeigneter Weise bekanntzumachen.

Dieser gesetzlichen Verpflichtung wird — trotz vielfacher Hinweise in den letzten Jahren — noch immer nicht in dem Maße Rechnung getragen, wie es die betrieblichen und kommerziellen Vorschriften verlangen und schon gar nicht in dem Maße, wie es vom kundendienstlichen Standpunkt wünschenswert wäre.

Die Dienstvorschriften V 3, ZSV und K 1 behandeln dieses Thema sehr ausführlich. Es gibt auch kaum einen Bediensteten, der nicht die wichtigsten dieser Bestimmungen kennen würde

und dennoch werden sie häufig nicht oder nur mangelhaft befolgt.

Diese Unterlassungen verärgern unsere Kunden, schaden dem Ansehen der Österreichischen Bundesbahnen und haben auch bereits Anlaß zu einer Parlamentsfrage gegeben.

Es ist deshalb notwendig, daß Bahnhofvorstände, Aufsichts- und Kontrollorgane der Bekanntgabe von Zugverspätungen mehr Augenmerk widmen und insbesondere darauf achten, daß das Anschreiben bzw. die Ansage in Übereinstimmung mit den bestehenden Vorschriften **möglichst frühzeitig** erfolgt. Der diesbezügliche Hinweis in den ZSV 19 für die Ansage der Verspätungen über Lautsprecher mit getrennten Sprechkreisen für Innenräume wird vielfach nicht beachtet. Selbstverständlich müssen allfällige Änderungen des Verspätungsmaßes im Sinne des Punktes 338 der DV V 3 neuerlich bekanntgegeben werden.

Es darf nicht unerwähnt bleiben, daß die genaue Beachtung der Vorschriften, die sich auf Zugverspätungen beziehen, in hohem Maße auch der Betriebssicherheit dient, da Erkundungen nach dem Zuglauf Hand in Hand gehen müssen, wenn die vorgeschriebenen Meldungen (Zuganzeigen, Vor-meldung von Verspätungen usw.) nicht rechtzeitig eingehen . . .“

Anerkennung

„Sehr geehrter Herr Präsident !

In der Nacht zum 12. Jänner 1972 ereignete sich im Nachtzug E 981 im Bahnbereich von Leoben ein aufsehenerregender Vorfall. In einem Abteil des besagten Zuges wurde die Postbeamtin Monika Ursula K. aus Mittewald i. K. von einem zunächst unbekanntem Mann überfallen. Der Mann versuchte, die Frau zu notzuchtigen, wobei diese heftigsten Widerstand entgegensetzte. In der Folge fügte der Unbekannte Frau Koren lebensgefährliche Messerstiche zu.

Im Zuge der intensiven Nachforschungen nach dem unbekanntem Täter wurde auch jene Spur verfolgt, die der Schaffner des Eilzuges, Herr Siegfried Kohlmayr aus Villach, lieferte. Er hatte angegeben, daß in Gloggnitz ein etwas angeheiterter, zirka 1,80 m großer blonder junger Mann in den Eilzug zugestiegen sei, alle Waggons passierte und schließlich im 1. Wagen hinter der E-Lok neben Frau K. Platz genommen habe. Bei einem Kontrollgang stellte er dann fest, daß beide Personen vor Bruck a. d. Mur auf den Bänken lagen und schliefen.

Was sich nach Passieren des Bf Bruck a. d. Mur ereignete, schilderte Frau K. später Kriminalbeamten gegenüber. Kurz vor Leoben habe sich der Täter auf sie geworfen und versuchte, sie zu vergewaltigen. Als dieser sah, daß er sein Ziel vor der Bahnstation Leoben nicht erreichen konnte, zog er plötzlich ein Stilet aus der Rocktasche und versetzte Frau K. drei Stiche, wovon einer in den Hals und ein weiterer in die Brust (Lun-

gendurchstich) eindringen. Trotz dieser lebensgefährlichen Verletzungen war es Frau K. gelungen, auf den Bahnsteig des Hauptbahnhofes Leoben zu flüchten, wo sie dann bewußtlos zusammenbrach. Im LKH Leoben wurde sie einer Operation unterzogen, die nahezu vier Stunden dauerte.

Am Nachmittag des 13. Jänner 1972 war es möglich gewesen, Herrn Siegfried Kohlmayr in Leoben persönlich zu befragen, da dieser entgegenkommenderweise von der BBD Villach freigestellt und nach Leoben abgeordnet worden ist. Es kam dann in Bruck a. d. Mur zu einer Konfrontation mit dem mutmaßlichen Täter, dem Werkzeugschmied Friedrich Weitzer, geb. 7. Februar 1939, aus Kapfenberg. Dieser hatte sich in der Nacht zuvor in einem Brucker Hotel eingemietet und sich dabei eines falschen Namens bedient. Bei der erwähnten Konfrontation hat der Schaffner Siegfried Kohlmayr ohne jede Einschränkung klar und eindeutig bestätigt, daß es sich bei diesem Manne um jenen handelt, der mit Frau Monika Ursula K. im selben Abteil des Nachteilzuges saß. Nach einem längeren Verhör war der bereits 9 mal vorbestrafte Friedrich Weitzer geständig, die Tat begangen zu haben. Er wurde am 14. Jänner 1972 wegen Verdachtes des Notzuchts- und Mordversuches dem Kreisgericht Leoben eingeliefert.

Das Bundespolizeikommissariat Leoben beehrt sich der BBDion Villach für das Entgegenkommen und das gezeigte Verständnis zu danken. Es darf gebeten werden, dem Herrn Bundesbahnschaffner Siegfried Kohlmayr für die zielstrebige und zielführende Mitwirkung bei der Aufklärung dieses Falles Dank und Anerkennung zollen zu wollen.“

Häufige Beschädigung und Fehlen von Teilen der Inneneinrichtung sowie von Zubehörstücken bei Reisezugwagen

Schäden an der Inneneinrichtung von ÖBB-Reisezugwagen im Jahre 1971:

Durch unbekannte Täter wurden vor allem sehr häufig

Papierrollenhalter entwendet	88 Stk.
„ „ beschädigt	125 Stk.
Teppiche entwendet	60 Stk.
Vorhänge entwendet	339 Stk.
„ „ beschädigt	70 Stk.
Spiegel im WC entwendet	29 Stk.
Spiegel im Abteil entwendet	20 Stk.
Sitzbanküberzüge beschädigt	46 Stk.
Leselampen entwendet	24 Stk.
Abteibilder entwendet	31 Stk.

Ebenso fehlten teure elektrische Einrichtungs- teile wie Umformer für Rasieranlage und elektrische Steckteile von Reglereinrichtungen.

Durch diese Schäden wurde nicht nur das Aussehen der ÖBB-Wagen sehr beeinträchtigt bzw.

mussten Wagen ausgesetzt werden, sondern wurden auch große Instandsetzungskosten erforderlich.

Schäden und Abgänge an der Inneneinrichtung wurden auch bei fremden, hier vor allem bei ausgesetzten, leer in die Heimat zurückrollenden SBB AB-Reisezugwagen festgestellt. Für fehlende Kopfkissen, Armpolster, Spiegel und Abteibilder mußten Ersatzkosten geleistet werden . . .

Eine Verringerung dieser umfangreichen Schäden und eine Ermittlung der Täter kann nur bei entsprechender Mithilfe der Bf- und Zugbe- gleitbediensteten erreicht werden.

Auszug aus der DB-Zeitschrift „Die Bundesbahn“ Folge 1/1972

„Bahnreisende besser beraten

Der Vorstand der Bundesbahn hat sämtliche Außenstellen abermals darauf hingewiesen, daß einer ausführlichen und sorgfältigen Information der Fahrgäste bei Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf größte Bedeutung beizumessen ist. Infolge der wegen zahlreicher Gleisbauarbeiten gegenwärtig nicht immer gewährleisteten Pünktlichkeit habe der Dienst am Kunden im täglichen Betriebsgeschehen ungleich größere Bedeutung als bisher. Die Fahrgäste sollen nicht nur eingehend und selbstverständlich äußerst höflich über die günstigsten Reise- und Anschlußmöglichkeiten informiert, sondern vor allem bei Verspätungen auch beraten und betreut werden.

Künftig sollen in Lautsprecherdurchsagen auch die Ursachen für Verspätungen genannt werden. Der Vorstand der DB hat die Präsidenten der Bundesbahndirektionen gebeten, sich persönlich um optimalen Kundendienst zu bemühen. Hierzu soll auch die Ernennung eines Sonderbeauftragten gehören, der die Einhaltung schon früher gegebener Anweisungen über den Kundendienst besonders überwachen soll.“

Dieser Artikel wurde hier abgedruckt, da er sich mit den Intentionen der Österreichischen Bundesbahnen deckt und unsere Bediensteten erfahren sollen, wie bei anderen Verwaltungen die Reisenden über Verspätungen und das Betriebsgeschehen unterrichtet werden.

Kundendienst

Die BBDion Linz berichtete uns:

„In der Linzer Tageszeitung ‚Oberösterreichische Nachrichten‘ vom Mittwoch, 9. Februar 1972 (S. 5) wird unter ‚Gutpunkte‘ belobt:

„für jenen Bundesbahnschaffner, der einer alten Frau in Trauerkleidung am Samstag beim Personenzug ab Neumarkt-Kallham um 11.50 Uhr einsteigen half und ihr auch beim Aussteigen in Linz in besonders freundlicher Weise beistand.“

Es war dies Oberzugführer BB-Adjunkt Engelbert Huber, Heimatbf Wels. Dieser war am Samstag, 5. Februar 1972 als Zugführer des Zuges 3346 (Neumarkt-Kallham ab 11.50 Uhr, Linz Hbf an 13.06 Uhr) eingeteilt. Er stand vor der Abfahrt in Neumarkt-Kallham neben dem Zug, als eine ältere Frau in Trauerkleidung mit einem Koffer und einer größeren Handtasche auf den Bahnsteig kam und in Richtung Zug ging. Huber ging der Frau entgegen und bot ihr mit einem höflichen „darf ich den Koffer abnehmen“ seine Hilfe an. Die Frau übergab ihm gerne das Gepäck. Huber war der Frau beim Einsteigen behilflich, trug den Koffer bis zu ihrem Sitzplatz und brachte ihn in der Gepäckablage unter.

Als Huber bei der Ankunft in Linz seinen Zug durchging, kam er zurecht, als die Frau im Ausstiegsraum stand und als letzte aussteigen wollte. Huber hob den Koffer auf den Bahnsteig und war der Frau nun auch beim Aussteigen behilflich.

Wiewohl dieses Verhalten kein Einzelfall ist und kundenfreundliches und hilfsbereites Verhalten täglich geübt wird, so verdient Hubers nun auch in der Öffentlichkeit aufgezeigtes Verhalten Anerkennung, da unsere Feststellungen ergeben haben, daß sein freundliches und entgegenkommendes Wesen verbunden mit einer wohlthuenden Höflichkeit schon öfter anerkennende Äußerungen der Reisenden ausgelöst hat . . .“

Amtliches Österreichisches Kursbuch

Auf den Vertrieb dieses wichtigen Fahrplanbehelfes wird besonders hingewiesen.

Das Amtliche Österreichische Kursbuch erscheint wiederum in drei Bänden und gelangt zu folgenden Terminen zur Auslieferung:

Teil II (Kraftwagenlinien) in zwei Bänden Ost bzw. West Jahresausgabe 1972/73; vom 24. April bis 8. Mai 1972. Jeweils werden zuerst die Dienststücke und anschließend die Verkaufsstücke geliefert.

Teil I (Eisenbahnen) Sommerausgabe 1972; vom 10. bis 15. Mai gelangen die Dienststücke und anschließend vom 16. bis 26. Mai 1972 die Verkaufsstücke zur Verteilung.

Um diesen für seine Verkehrsträger wichtigen Werbebehelf wirksamer anzubieten, soll das breitgestreute Werbeplakat zielführend verwendet werden. Der verbilligte Abgabepreis von S 20,— pro Stück bleibt unverändert. Der Kommissionsverkauf auf den Bahnhöfen soll — bei einem Rabattsatz von 10 % — gesteigert werden.

Für den Eigenbedarf Bahnbediensteter ist der Stückpreis mit S 16,— festgesetzt.

Trotz dieser Begünstigungen mußte im Fahrplanjahr 1971/72 festgestellt werden, daß im Vergleich zu anderen europäischen Verwaltungen, der Kursbuchverkauf durch ÖBB-Bedienstete bzw. an Bahnbedienstete relativ gering ist.

Die Dienststellenvorstände werden aufgefordert, für ein besseres Absatzergebnis jedmögliche Vorsorge zu treffen, da der Kursbuchverkauf bestimmt steigerungsfähig ist.

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

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

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

Werden auf Bahngrund Kraftfahrzeuge durch Verschulden der Bahn schwer beschädigt, so ist es wichtig, sie durch einen Fachbeamten der zuständigen Kraftwagenbetriebsleitung besichtigen zu lassen, um den Umfang der entstandenen Schäden einwandfrei ermitteln und übertriebenen Schadenersatzforderungen entgegentreten zu können.

Unterstützt die Bemühungen des Kraftwagendienstes dadurch, daß Ihr Euch erkundigt, wohin ein beschädigtes Kraftfahrzeug gebracht wurde oder gebracht werden soll, um so die Besichtigung ohne Zeitverlust zu ermöglichen!

17. Die Feuerwehren Niederösterreichs

Dem Landesfeuerwehrkommando Niederösterreich unterstehen laut Statistik 1970 21 Bezirksfeuerwehr-Verbände (identisch mit den Verwaltungsbezirken) mit 1717 freiwilligen Feuerwehren und 105 Betriebsfeuerwehren. Diese Feuerwehren besitzen insgesamt 1615 motorisierte Löschfahrzeuge, 2532 Löschfahrzeuge mit Anhänger, 5 Oleinsatzfahrzeuge, 633 Fahrzeug-Funkgeräte sowie 279 Handfunkgeräte und für den Wasserdienst 108 Boote sowie 22 Motor- bzw. Sturmboote. Die niederösterreichischen Feuerwehren haben einen Stand von 62.130 Mann, davon 50.509 Aktive und 11.621 Reservisten. Für die Brandbekämpfung stehen den Feuerwehren 4925 Atemmasken mit Filter, 135 Sauerstoffschutzgeräte, 887 Preßluftatmer und 326 sonstige Atemschutzgeräte zur Verfügung. Im Jahre 1970 erfolgten 3354 Ausfahrten zu Bränden (34.165 eingesetzte Männer mit 94.245 Arbeitsstunden) und 10.919 Ausfahrten zu technischen Einsätzen (50.860 eingesetzte Männer mit 148.572 Arbeitsstunden). Jeder Einsatz einer Feuerwehr wird über eine der 34 Fixstationen, 6 Relaisstationen bzw. 5 Gruppenfunkstellen (im 4-m- bzw. 70-cm-Band) an die Hauptfunkstelle der Landesfeuerwehrschule Tulln gemeldet, in der alle Einsätze registriert werden. In dieser Schule werden auch die Feuerwehrmänner Niederösterreichs in Lehrgängen (z. B. Grundlehrgang, Sprenglehrgang, Strahlenschutzlehrgang, Öl-Pulver-Lehrgang, Wasserdienstlehrgang) fortlaufend ausgebildet. Im Jahre 1970 fanden 70 Lehrgänge statt, an denen 3182 Feuerwehrmänner teilnahmen, doch schon 1971 erhöhte sich die Zahl der Lehrgänge weiter.

So fanden in der Zeit vom 18. Jänner bis 25. Juni 1971 insgesamt 50 Lehrgänge in der Landesfeuerwehrschule Tulln statt. Die **niederösterreichische Landesfeuerwehrschule (LFS Tulln)** ist eine der bestausgerüsteten Ausbildungsstätten für Feuerwehrmänner in Österreich. Jährlich werden über 3000 Lehrgangsteilnehmer in den verschiedensten theoretischen und praktischen Lehrgängen ausgebildet. Bisher haben bereits mehr als 60.000 Lehrgangsteilnehmer diese Kurse besucht.

Bereits im Jahre 1933 war in Wiener Neustadt eine eigene Feuerweherschule des Landes Niederösterreich gegründet worden, doch war diese Schule in den Kriegsjahren den Bombenangriffen zum Opfer gefallen. Nach einem Provisorium konnte in den Jahren 1954—1957 der Bau einer neuen Landesfeuerwehrschule durchgeführt werden. Schon kurz nach der Fertigstellung der neuen Schule, die einen Kostenaufwand von rund 15 Mio S erforderte, war durch das ständige Anwachsen der Zahl der Lehrgangsteilnehmer die Einrichtung eines Zubaus notwendig geworden. Der Lehrgangsbetrieb, der ursprünglich für 80 Mann pro Woche ausgelegt worden war, mußte erhöht werden. Um auch eine echte Brandbekämpfung zu ermöglichen, wurde 1959 mit einem Kostenaufwand von 2 Mio S ein sogenanntes „Brandhaus“ errichtet.

Unter dem Kommandogebäude II wurde ein Schutzraum mit einer Schutzstufe S 3 eingerichtet. Die 3. Ausbaustufe, die durch einen Zubau die Erweiterung der bestehenden Räumlichkeiten und die Errichtung des Schutzraumes brachte, verursachte einen Kostenaufwand von rund S 18 Mio.



Besichtigung
eines 3000 l fassenden
Ölauffangbehälters

Der Schutzraum weist eine Fläche von rund 370 m² auf und bietet 100 Personen für 14 Tage Schutz. Während dieser Zeit kann der Schutzraum völlig autark betrieben werden. Seinen Insassen bietet er gegen folgende Gefahren wirksamen Schutz: Verstrahlung durch radioaktive Anfangsstrahlung, zeitweiser Verlust der Sehkraft durch den Lichtblitz, direkte Verbrennungen durch den Hitzeblitz, indirekte Verbrennungen durch lokale Brände, Verletzungen durch Druck- und Sogwellen, Verletzungen durch die von der Druck- und Sogwelle losgelösten Gegenstände, Strahlenkrankheiten durch radioaktiven Niederschlag und Verstrahlung von Lebensmitteln, Kleidung und Geräten.

Die Luftzuführung — ein Überdruck im Schutzraum verhindert das unkontrollierte Eindringen von Außenluft — erfolgt über Sand- und chemische Filter, die Wasserversorgung ist durch Schlagbrunnen und Reservetank sicher gestellt. Die Stromversorgung erfolgt durch einen Notstromgenerator, der auch als Notstromversorgung für das ganze Schulareal dient.

Der Schutzraum selbst ist in 5 Abschnitte unterteilt: Einsatzleitung, Ziviler- bzw. Aufenthaltsteil, Arzttraum und Isolierstation, Versorgungsräume und Maschinenräume. Im Einsatzteil des Schutzraumes ist der Kommando- und Nachrichtenraum so eingerichtet, daß von dieser Stelle aus die Führung von Einsatzkräften, wie etwa Strahlenspürtrupp, mittels Funk und Telefon möglich ist. Die Radioaktivität der Luft und eines event. Niederschlages werden hier an entsprechenden Instrumenten angezeigt.

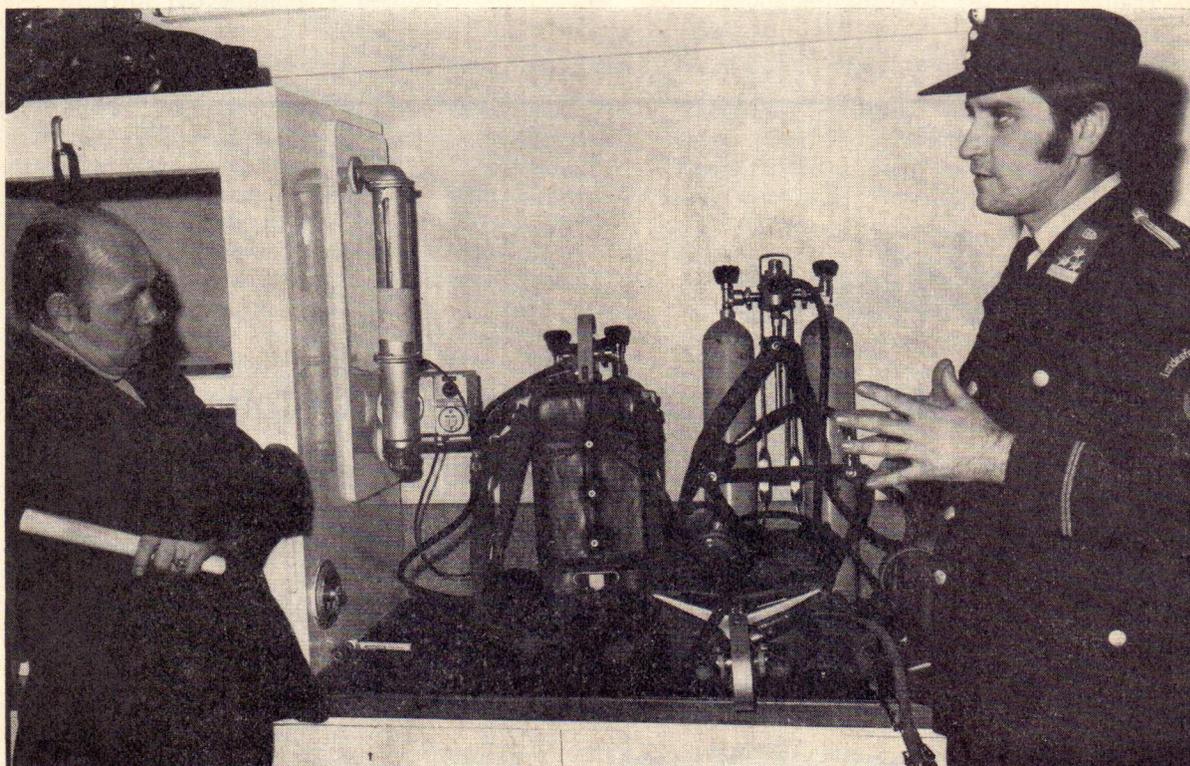
Im Kommandogebäude II sind auch die Räume für das Landeseinsatzkommando untergebracht. Hier kann durch Parallelschalten eines Kommandotisches mittels Telefon, Funk und Fernschreiber jede Meldung empfangen und Befehle weitergegeben werden.

In den beiden Kommandogebäuden befinden sich auch 11 Wohnungen, worin der größte Teil der Ausbilder wohnt. Der Gesamtpersonalstand der LFS Tulln besteht dzt. aus 31 Bediensteten, darunter 16 Ausbildnern.

Im Keller des Kommandogebäudes I ist ein Bootsraum eingerichtet, in dem 33 Zillen und div. Bootszubehör gelagert sind. In der LFS Tulln ist auch ein Planspielsaal vorhanden, in dem verschiedene Brandfälle und Katastrophen simuliert werden können und im Dachgeschoß gibt es Beispiele für verschiedene Brandursachen. Der Lehrsaal III ist auch den modernen Lehrmethoden entsprechend mit audio-visuellen Lehrmitteln ausgestattet.

In der Übungshalle der Schule befinden sich Werkstätten, Gerätelager und Einstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge. Im Katastrophenlager sind 400 Betten, 10.000 Sandsäcke und 200 Säcke Ölbindemittel (Ekoperl) gelagert. An die Übungshalle angeschlossen ist eine Schlauchwerkstätte mit entsprechend eingerichteter Waschanlage und ein 25 m hoher Schlauchturm, der auch für die praktische Ausbildung an den Leitern und Rettungsgeräten dient.

In den Außenanlagen sind verschiedene Wasserbehälter, Hydranten-Anlagen, Spritzstand und



Vorführung eines schweren Atemschutzgerätes durch einen Angehörigen der LFS Tulln
(links Herr Sanitätschef Dr. Sasse)

Abbrandplatz eingebaut, um die praktische Ausbildung im Maschinisten-Lehrgang sowie die Erprobung von Kleinlöschgeräten durchführen zu können. In der Schule sind auch zahlreiche modern eingerichtete Werkstätten, so ist eine Funkwerkstätte, eine Atemschutzwerkstätte, eine Kfz-Werkstätte und ein Prüfraum vorhanden.

Auf der Übungswiese der LFS Tulln besteht die Möglichkeit der Landung von Hubschraubern, die dort mit den nötigen Geräten für das Spüren nach einer event. Verstrahlung auf größeren Gebieten eingesetzt werden.

Das Areal zwischen der Großen Tulln und der Donau, das vom Bundesstrombauamt gepachtet wurde, dient für die praktische technische Ausbildung und für die Ausbildung im Wasserdienst.

Mittwoch, 9. Februar 1972, fand über Einladung des Landesfeuerwehrkommandanten für NO, Kommerz. Rat Dipl.-Ing. Heger, in der LFS Tulln eine Besichtigung der Schule mit Vorführung von Fahrzeugen und Geräten (9 verschiedene Einsatzfahrzeuge, Ölauffangbehälter, Atemschutzgeräte) statt, an der unter Führung des Herrn San. Chefs Dr. Sasse, Vertreter der GD (S/1, III, VI) und der BBDionen (Wien, Innsbruck, Villach) teilnehmen. Außerdem wurden der Schutzraum und die Atemschutzwerkstätte besichtigt und der Einsatz von Lehrgangsteilnehmern mit Atemschutzgeräten im Freien und im verrauchten Brandhaus vorgeführt. In einer anschließenden Diskussion wurde mit dem Vertreter des Landesfeuerwehrkommandos (Brandrat Eulenhaupt) bzw. der LFS Tulln (Schulleiter-Stellvertreter Brand-Adjunkt Ing. Ernst) die Erst- und Folgevorgangsweisen der Rettungsmaßnahmen bei

außergewöhnlichen Ereignissen in Tunnels bzw. die Möglichkeit der verschiedenen Einsätze hierbei sowie die Maßnahmen bei Ölalarm und Strahlenalarm besprochen.



Lagebesprechung im Kommandoraum
(von links San. Chef Dr. Sasse, ZI Günther, GD III/1, und
Brandrat Eulenhaupt, GD III/1)

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!

18. Unfallverhütung

Am 22. Jänner um 5.55 Uhr stieß beim Vershub im Bf Selzthal der als Vershubleiter verwendete Lohnbed. F. mit dem Kopf an das Abspanngewicht des Fahrleitungsmastes 234 und stürzte vom Vershubteil. Der Bedienstete erlitt einen Schädelbruch sowie eine Gehirnerschütterung und wurde mit der Rettung in das Krankenhaus Kalwang eingeliefert.

Nach Bildung des Bezirksgüterzuges 2685 auf Gleis 38 wurde festgestellt, daß der Gepäckwagen als zweites Fahrzeug eingereiht worden war. Um den Wagen an die elektrische Zugheizung anschließen zu können, beabsichtigte F., den Wagen umzureihen. Er fuhr deshalb mit dem Vershub-Tfz und dem ersten Wagen in Richtung Gleis 10 b. Während der gezogenen Vershubbewegung hielt sich der Bedienstete am vordernen Trittbrett des Wagens auf und blickte — sich hinausbeugend — nach hinten, um das Umstellen der eben befahrenen Weiche beobachten zu können. Dadurch übersah er die Annäherung an den Fahrleitungsmast und stieß mit dem Kopf gegen diesen.

Der Bedienstete trug keinen Schutzhelm, wiewohl er einen zugeteilt bekommen hatte und zum Tragen desselben verpflichtet gewesen wäre!

Am 24. Dezember um 8.30 Uhr wurde im Bf Innsbruck Hbf der als Kuppler eingeteilte Verschieber J. H. während des Ausziehens eines Ver-

schubteiles aus Gleis 12 a durch die 1. Vershubreserve zwischen Postrampe und Wagenkasten des 4. Wagens gedrückt und schwer verletzt.

Nach den Aussagen des einzigen Zeugen war der Verschieber nach dem Ingangsetzen des Vershubteiles von der Rampe auf das weit unter das Rampenniveau befindliche Trittbrett des 3. Wagens gesprungen. Er erreichte wohl dieses Trittbrett, verlor dann aber das Gleichgewicht und pendelte mit dem Oberkörper gegen die Rampenwand hin aus. Durch die Streifung wurde sein Körper nach hinten gezogen und mußte H. dann auch den Handgriff loslassen. In weiterer Folge wurde er unterhalb des Brustkorbes zwischen Rampenwand und Wagenkasten des nachfolgenden Postwagens eingeklemmt. Erst als sich der Abstand zwischen Postrampe und Wagenkasten — bedingt durch die Bogenverhältnisse — vergrößerte, fiel H. auf den Gleiskörper.

Der Bedienstete wurde mit einer Leberzerreißung in das Krankenhaus Innsbruck eingeliefert. Voraussichtliche Dauer der Arbeitsunfähigkeit: zirka 3 Monate!

Ursache: Aufspringen auf einen bewegten Vershubteil unter äußerst ungünstigen Bedingungen. Nichtbeachtung der Punkte 2.5.11, 3.3.2, 3.4.2 und 3.4.7 der Unfallverhütungsvorschrift A 40.

Schwerpunktprogramm April — Juni 1972

Fdl: Verständigung der Reisenden über Zugverspätungen
Vereinbaren einer Kl-Fahrt

Stellwerkswärter: Reihenfolge der Weichenbedienung beim Vershub

Zgf u. Reisezugschaffner: Verständigung der Reisenden über Zugverspätungen

Vershubbedienstete: Vershub über EK

Zeitweises Freimachen von EK beim Vershub

Kl-Führer und Kl-Fahrer: Bremsung von Anhängern

Bundesbahnbedienstete,

**beachtet die Unfallverhütungsvorschriften. Kenntnis derselben
und eigene Vorsicht ist der beste Unfallschutz**

Die Verantwortung sucht ganze Männer. Männer, worauf wartet Ihr noch?



Der Stellwerker.

Der Mann, der die Weichen stellt. Im wahren und im übertragenen Sinn. Er ist der Chefassistent des Fahrdienstleiters. Führt den vom Fahrdienstleiter vorprogrammierten Verkehrsablauf aus. Genug und präzise. Er stellt die richtige Fahrstraße für den richtigen Zug: Ab die Bahn. Sicherheit wird groß geschrieben. Eine Sicherungsanlage verbindet den Fahrdienstleiter und den Stellwerker. Rasche Arbeit auf dieser Anlage erfordert exaktes Zusammenspiel wie bei einer Operation. Der Stellwerker: Ein Mann, auf den man sich verlassen kann. Aufnahmevoraussetzung: Bahnärztliche und eignungspsychologische Untersuchung.

Der Verschieber.

Im Brennpunkt des Verkehrs. Ein ganzer Mann. Er ist für die Zugbildung und für Fahrzeugbewegungen im Bahnhof verantwortlich. Daß der Speisewagen im Zug an der richtigen Stelle ist: Arbeit des Verschiebers. Er kennt die Signale: Lichtsignale, Formsignale, Handsignale, akustische Signale, Kennzeichen und zusätzliche Zeichen. Er kennt sie aus dem FF. Seine Arbeit ist Präzisionsarbeit. Wagen bleiben beim Abrollen oder beim Abstoßen an der richtigen Stelle stehen. Denn der Hemmschuh ist an der richtigen Stelle aufgelegt. Millionenwerte sind in der Hand des Verschiebers. Klar, daß wir nicht jeden nehmen können. Gefahr? Nur, wenn er nicht die Sicherheitsvorkehrungen beachtet. Auch hier: Aufstiegsmöglichkeiten bis zum Aufsichts-Verschubmeister. Aufnahme-Voraussetzungen: Bahnärztliche und eignungspsychologische Untersuchung.

ÖBB. Die Verantwortung sucht Ihre Männer!