



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

5. Stück

Wien, am 1. Mai 1972

Jahrgang 1972

Inhalt: 19. Aus dem Verkehrsgeschehen  
20. Etwas für jeden

## 19. Aus dem Verkehrsgeschehen

### a) Anfahren eines Expreszuges an Turmwagen

Am 24. März um 10.32 Uhr stieß im Bf P. ein durchfahrender internationaler Expreszug mit einem auf Gleis 1 vor der Fahrdienstleitung stehenden unbesetzten Motorturmwagen zusammen, wobei letzterer etwa 60 m weit geschoben wurde, mit einer Achse entgleiste und dadurch in den lichten Raum des Gleises M 2 ragte. Verletzt wurde niemand. Nachdem für das fahrtaugliche Zug-Tfz ein Ersatz-Tfz zugeführt worden war, konnte der Expreszug die Fahrt mit 80 Minuten Mehrverspätung fortsetzen. Nach ersten Schätzungen entstand durch den Unfall Sachschaden in Höhe von S 500.000,— !

Der Motorturmwagen war nach durchgeführten Fahrleitungsarbeiten auf der Strecke um 10.00 Uhr im Bf P. auf Gleis 1 eingetroffen und sollte nach Durchfahrt des Expreszuges seine Arbeiten fortsetzen. Der Fdl hatte zwar nach Ankunft des Turmwagens Hilfssperren angelegt, diese aber nach einer sogenannten „Fahrstraßenprüfung“, bei der er den unmittelbar vor dem Aufnahmegebäude stehenden Turmwagen übersah, gedankenlos wieder entfernt, um die Durchfahrt freustellen zu können.

Der Tfzf des mit zirka 70 km/h fahrenden Expreszuges sah den im Gleis 1 stehenden Turmwagen auf zirka 300 m Entfernung, gab Achtungssignale und leitete Schnellbremsung ein, konnte

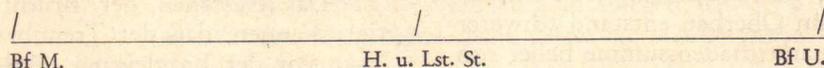
aber den Zusammenstoß mit dem Turmwagen bei einer Geschwindigkeit von zirka 40 km/h nicht mehr verhindern.

Was nützt die Anbringung von Hilfssperren, wenn sie nur wenig später gedankenlos wieder entfernt werden? Das Beispiel beweist wieder deutlich, daß der Dienst des Fdl ständige Konzentration erfordert. Eine der Voraussetzungen hierfür ist die Notwendigkeit, den Dienst völlig ausgeruht anzutreten. Dann ist es weniger wahrscheinlich, daß bereits relativ kurz nach Dienstbeginn Schwächen in der Konzentration eintreten.

Ein Fehler des Fdl lag auch darin, daß er den Turmwagen auf Gleis 1 statt auf Gleis M 2 einfahren ließ. Laut Zugverzeichnis sollte der Expreszug auf Gleis 1 durchfahren. Eine zwingende Notwendigkeit für eine Einfahränderung lag nicht vor.

Schließlich muß noch erwähnt werden, daß dieser Unfall im Bf P. nicht der erste, sondern bereits der vierte Fall war. Auch am 25. Juni 1961 und am 21. August 1961 standen Turmwagen vor der Fahrdienstleitung; am 8. Juni 1967 war es ein Gleisrichtgerät. In allen drei Fällen stießen Güterzüge infolge unterlassener Fahrstraßenprüfung mit den vor der Fahrdienstleitung stehenden Kl zusammen. Wir fragen: Wie sieht es in diesem Bf mit der Überwachung der Dienstleistung der Fdl aus?

### b) Mangelhafte Dienstausbübung führt zu Zugzusammenstoß



Am Ereignistag war um 9.37 Uhr ein Bezirksgüterzug vom Bf U. abgefahren, der in der H- u. Lst. St. Verschubarbeiten durchzuführen hatte. Mit dem Eintreffen der Rückmeldung für diesen Zug vom Bf M. war nicht vor 10.05 Uhr zu rechnen.

Um 9.50 Uhr traf im Bf U. (ohne Ein- und Ausfahrtsignale) eine Schneeräumprobefahrt ein; kurz darauf erschien der Fdl am Platz, hob die rechte Hand, dürfte sie dabei auch in Kopfhöhe hin- und herbewegt haben und rief dem Fahrleiter zu, daß dieser einen Anruf tätigen

solle. Der Fahrleiter lehnte dies wegen Zeitmangels ab und ersuchte, im Bf M. auf Gleis 3 eingelassen zu werden.

Nun unterließ es der Fdl, den Fahrleiter darauf hinzuweisen, daß die Rückmeldung für den Bezirksgüterzug abzuwarten und daher genügend Zeit für einen Anruf sei. Vielmehr entfernte sich der Fdl in Richtung Magazin, worauf sich die Schneeräumprobefahrt nach Betätigung der Lichtsignalanlage durch den Fahrleiter um 9.25 Uhr in Bewegung setzte und aus dem Bf ausfuhr. Der Fdl — von der Zugmannschaft beim Magazin gesehen — traf keine Anstalten zum Anhalten des Zuges.

Bei Einfahrt in die H. u. Lst. St. sah der Fahrleiter auf eine Entfernung von zirka 100 m (Nebel) im Streckengleis stehende Fahrzeuge, leitete Schnellbremsung ein und gab Haltsignale, worauf der Tzfz die Zusatzbremse betätigte. Dennoch kam es zum Zusammenstoß mit den auf

Gleis 1 stehenden Wagen, wobei Sachschaden in Höhe von zirka S 35.000,— entstand.

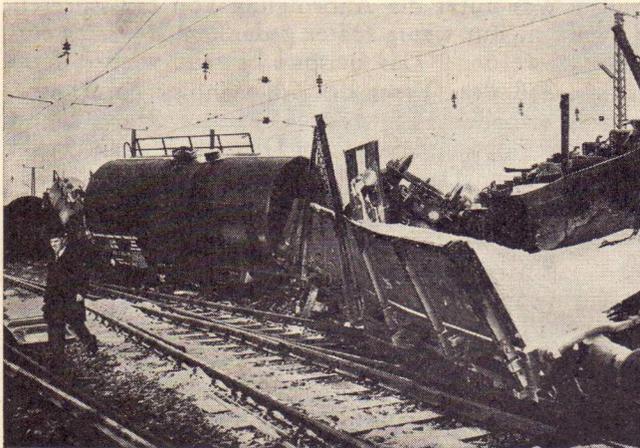
Die Ursache des Ereignisses lag in unterlassener Verständigung des Fahrleiters über die voraussichtliche Dauer des Aufenthaltes, Nichtabgabe von Haltsignalen bei der vom Fdl behaupteten Abfahrt ohne Abfahrauftrag sowie der Befolgung eines zweifelhaften Auftrages durch den Fahrleiter.

Das Verhalten des Fdl bei Ankunft der Schneeräumprobefahrt verleitete den Fahrleiter zur Annahme, daß die Weiterfahrt gestattet sei.

Der Fahrleiter hatte durch Betätigung der Lichtsignalanlage den Auftrag zum Ingangsetzen der Schneeräumprobefahrt gegeben, wiewohl kein Abfahrauftrag (weder mündlich noch mit Befehlsstab) gegeben worden war.

Es lagen somit Verstöße gegen die Bestimmungen der DV V 2, Pkt. 9 und 46, der DV V 3, Pkte. 181, 211, 215 und 284 vor.

### c) Folgeschwere Zugentgleisung durch Radreifenbruch



Am 15. Dezember 1971 um 16.25 Uhr entgleiste im km 173,565 zwischen den Bf A. und E. der 17. mit leeren Fässern beladene Wagen eines Ferngüterzuges mit der hinteren Achse und wurde in diesem Zustand bis in den Einfahrweichenbereich des Bf E. mitgezogen. Dort entgleisten auch der 16. sowie alle Wagen vom 18. bis zum 26. Wagen und verkeilten sich ineinander. 8 Wagen stürzten um. Ein Fahrleitungsmast wurde zertrümmert und ein weiterer sowie die Fahrleitung wurden schwer beschädigt. An einer Schrankenanlage, an mehreren Weichen sowie am Oberbau entstand schwerer Sachschaden. Die Gesamtschadenssumme belief sich auf S 2,013.000,— !

Als Entgleisungsursache wurde folgendes festgestellt:

Bei dem als 17. Fahrzeug gereihten Wagen war ein Radreifen an einer Stelle senkrecht durchgebrochen. Der Trennbruch wies feinkörniges Ge-

füge auf und zeigte mäßigen Rostansatz, gleichmäßig über die ganze Bruchfläche verteilt. Eine frisch aussehende Restbruchfläche war nicht feststellbar. Die Klaffung der Bruchstelle betrug 25 mm, zurückzuführen auf das Aufwalzen des gebrochenen Radreifens während der Fahrt. Infolge Abwanderns des Sprengringes verschob sich der Radreifen von der Felge zur Achse hin, so daß diese ihre Führung verlor und es in weiterer Folge zur Entgleisung kam.

Das Aussehen der Bruchfläche ließ eindeutig erkennen, daß der Trennbruch schon **mehrere Tage vor** der Entgleisung erfolgt sein mußte !

Die Erhebungen ergaben, daß der Wagen am 15. Dezember mit einem Güterzug im Befehlsbf W. angekommen und am gleichen Tage dem später entgleisten Güterzug beigegeben worden war. Daraus ergab sich, daß sowohl die Eingangs- als auch die Ausgangsuntersuchung im Bf W. nicht

mit der erforderlichen Sorgfalt durchgeführt worden waren. Es lagen somit Verstöße der Wagenmeister gegen die Bestimmungen der DV M 31, Punkte 35, 36 und vor allem des Punktes 45 vor.

Das Ereignis veranlaßte die zuständige BB-Dion zur Herausgabe einer Dienstanweisung, die wir nachstehend veröffentlichen.

„ . . . Wir mußten feststellen, daß manche Wagenmeister der Klangprobe an den Radreifen zur Feststellung des betrieblichen Zustandes der Wagen nicht die Aufmerksamkeit widmen, zu welcher sie durch die DV M 31, Pkt. 45, RIC § 35, Ziff. 10 und 11 sowie RIV § 35, Ziff. 11 und 12 verpflichtet sind.

Wir weisen Sie an, Ihre Wagenmeister umgehend darüber aufzuklären, daß alle ihre Bemü-

hungen zur Feststellung der Betriebssicherheit der Wagen Gegenstand ihrer Berufsverpflichtungen sind und persönliche Auslegungen auf Kosten der Betriebssicherheit nicht geduldet werden können.

Zur Ausführung der Klangprobe an den Radreifen geben wir folgende Hinweise: Der durch einen auf der Radreifenstirnseite ausgeführte Hammerschlag hervorgerufene Klang läßt den Unterschied zwischen einem festsitzenden und losen bzw. gebrochenen Radreifen deutlicher erkennen, als ein Schlag auf die Lauffläche. Bei dieser Art des Anschlages ist auch die Dämpfung des Klanges infolge angelegter Bremsklötze geringfügiger. Ferner erscheint es uns notwendig, den sichtbaren Flächen für Radreifen ein erhöhtes Augenmerk zuzuwenden, um Anrisse und Brüche rechtzeitig feststellen zu können . . . “

#### d) Dreimal Ölalarm und dessen Folgen

1. Am 20. November 1971 um 12.00 Uhr kam es beim Verschub im Bf G. auf Gleis 162 zum Zusammenstoß zweier Kesselwagen, wobei an dem einen mit 28.320 kg Heizöl beladenen Wagen ein Leck entstand und 8498 kg des Ladegutes ausflossen. Die sofort verständigte Feuerwehr traf bereits um 12.17 Uhr am Bf ein und besorgte das Umpumpen des Ladegutes in 3 bereitgestellte leere Kesselwagen.

Doch damit nicht genug: Auf Anordnung der zuständigen Behörde mußte zur Verhinderung der Grundwasserverseuchung ein teilweises Abtragen des **Ober- und Unterbaues** im Bereich dreier Gleise auf eine Tiefe von 1,5 m vorgenommen werden.

Der Schaden am Kesselwagen war gering, am Ladegut betrug er S 12.500,—. Für die Arbeiten am Oberbau jedoch mußte ein Betrag von S 492.967,— aufgewendet werden!

2. Am 16. Dezember 1971 um 9.40 Uhr kam es im Bf Z. beim Verschub eines Bezirksgüterzuges zu einem Zusammenstoß mit einer abgestellten Wagengruppe. Dabei wurden das Tfz und ein mit 58 t Heizöl beladener Privatkessel-

wagen schwer beschädigt. Ein Teil des Ladegutes floß aus. Auch hier war der sofortige Einsatz der Feuerwehr erforderlich, die das Umpumpen des Ladegutes durchführte.

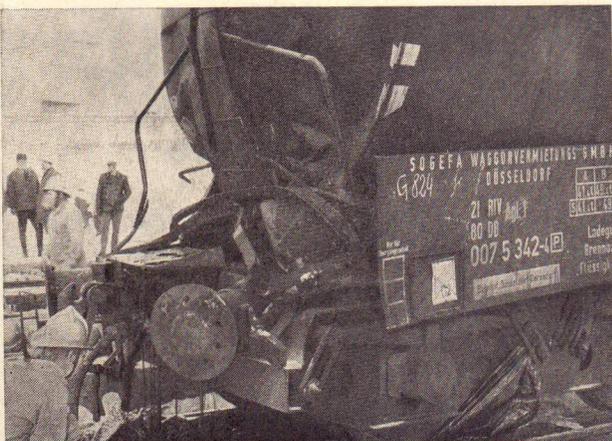
Am 17. Dezember 1971 wurde über Auftrag der zuständigen Bezirkshauptmannschaft mit der Ausbaggerung des ölverseuchten Oberbaues begonnen, was zur Sperre von 3 Bf-Gleisen bis 20. Dezember zwang.

Der entstandene Sachschaden belief sich auf S 236.000,—, wobei allein S 100.000,— für die Sanierung des Oberbaues aufgewendet werden mußten!

3. Am 19. Jänner 1972 um 3.05 Uhr kam es im Bf S. infolge mangelhafter Fahrstraßenprüfung und -sicherung zum Zusammenstoß eines einfahrenden Güterzuges mit einem abgestellten Güterzug. Dabei entgleisten 2 mit Heizöl beladene Kesselwagen. Diese sowie 7 weitere Wagen und das Tfz wurden beschädigt. Etwa 70.000 l Heizöl flossen aus.

Der Schaden in diesem Fall verteilt sich wie folgt:

Tfz . . . . .	zirka S 10.000,—
2 entgleiste, 7 beschädigte Wagen . . . . .	zirka S 50.000,—
Oberbau . . . . .	zirka S 2.000,—
Ladegut . . . . .	zirka S 75.000,—
Aushub des öldurchtränkten Gleisschotters und Erdma- terials bei 5 Gleisen in einer Länge von 50 m und Abbeförderung von 600 t Abraummaterial in 27 Wa- gen zwecks Verbrennung .	zirka S 850.000,—
	<u>zirka S 987.000,—</u>



Wir haben diese Fälle aus folgenden Gründen hier angeführt:

1. Sie beweisen, welche schwere Folgen Ölunfälle nach sich ziehen können.
2. Je rascher die Verständigung der Feuerwehren erfolgt und Maßnahmen zum Auffangen ausfließenden Öls getroffen werden, desto geringer sind die Folgen. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, daß dzt. Bestrebungen im Gange sind, in einzelnen Bf Ölbindemittel zu lagern.
3. Zur Erinnerung an die Bestimmungen der Richtlinien (Anhang 1 zur DV V 26); Meldebeispiel: Ölalarm.

Mancher Leser des Verkehrs-Unterrichtsblattes wird sich vielleicht Gedanken darüber gemacht haben, daß in letzter Zeit mehrere Artikel über Ausrüstung der Feuerwehren, Standorte von Öleinsatzfahrzeugen u. dgl. veröffentlicht wurden. Die zunehmende Zahl von Ölunfällen zwang jedoch dazu, engere Verbindung mit den Fachleuten der Feuerwehren aufzunehmen, die den Österreichischen Bundesbahnen bereits in vielen Belangen beratend zur Seite standen. Hier sei insbesondere

dem Brandrat **Eulenhaupt** des niederösterreich. Landesfeuerwehrkommandos, einem Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen, für seine Bemühungen gedankt, engeren Kontakt zwischen Österreichischen Bundesbahnen und Feuerwehr hergestellt zu haben.

Abschließend zu dem Thema „Aus dem Verkehrsgeschehen“ sei aus gegebenem Anlaß an das 1. Verkehrs-Unterrichtsblatt aus dem Jahre 1954 erinnert, in dessen Vorwort es u. a. heißt: „ . . . Der neue Behelf wird Lehr- und Lernmaterial für alle im ausführenden Verkehrsdienst stehenden Bediensteten ohne Unterschied der Zugehörigkeit zu einem bestimmten Dienstzweig enthalten. Das darin verarbeitete Material wird zeit- und wirklichkeitsnah sein. Es wird sich auf tatsächliche Vorkommnisse, vornehmlich auf Fälle von Nichtbeachtung oder falscher Auslegung von Bestimmungen der Dienstvorschriften beziehen. Die Darstellung wird möglichst klar und einfach sein, sie wird leicht faßliche Beispiele enthalten, um das Interesse jedes Einzelnen an diesem Beispiel zu wecken . . .“

**Die kommende Hauptreisezeit und der gleichzeitige starke Güterverkehr werden höchste Anforderungen an das Personal des Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsdienstes stellen. Die bevorstehenden Spitzenleistungen können nur bewältigt werden, wenn alle beteiligten Eisenbahner in bewährter Pflichterfüllung ihr Bestes geben. Auf jeden einzelnen kommt es an! Habt Achtung vor der Minute auch bei Verspätungen!**

## 20. Etwas für jeden

**Kavalier der alten Schule !**

Es war der Gewinner des 1. Preises des 39. Preisausschreibens (Verkehrs-Unterrichtsblatt 12/1971), BB-Rev. Friedrich Schiller, Bf Zeltweg, der zum Dank für seinen Gewinn „Fortuna“ (s. Verkehrs-Unterrichtsblatt 2/1972) einen Blumengruß durch Fleurop übermitteln ließ !

**Lobenswertes Verhalten von Bediensteten**

(Aus Schreiben des Bf Zellerndorf)

„ . . . Am 4. Februar 1972 blieb Z 2202 im Schnee zwischen Bf Hollabrunn und Bf Hetzmannsdorf-Wullersdorf im km 55,950 stecken. Die Bediensteten des Bf Zellerndorf (Ob. Rev. Hess, VA Köpf, V. Haidvogel, Mag.-Aufseher Sisa und Bahnhelfer Hammerschmid) fuhren mit dem Zug-Tfz des Zuges 5284 (R 2050.08, als Lz Nz 2202 um 8.11 Uhr) zur Unfallstelle und schaufelten Z 2202 soweit frei, daß er in zwei Teilen nach

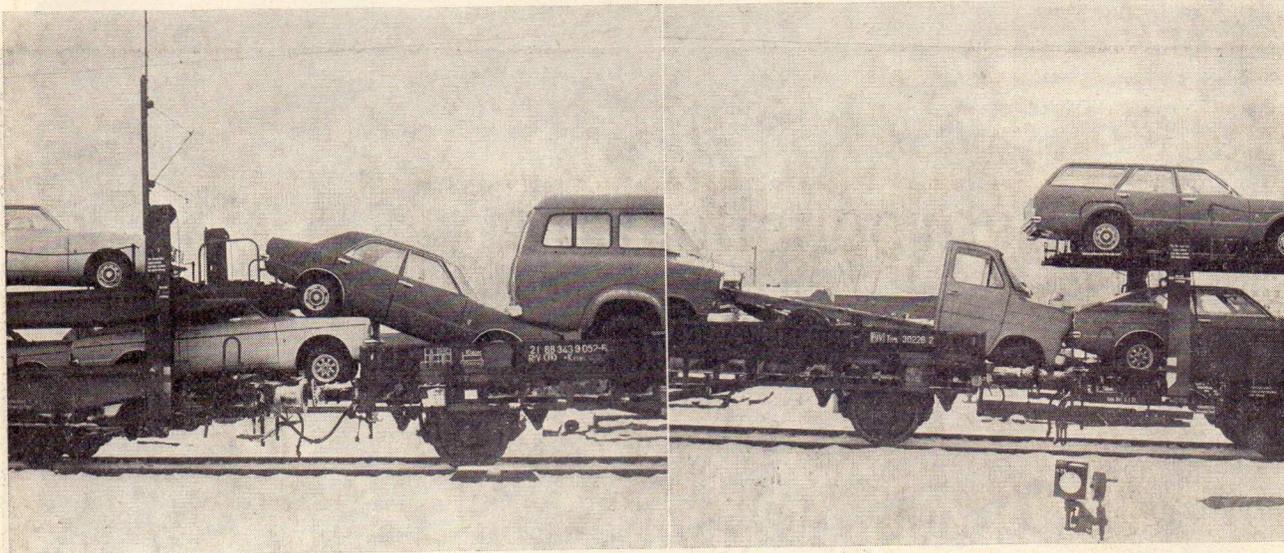
Bf. Hetzmannsdorf-Wullersdorf herausgezogen werden konnte. Nach der anschließenden Räumfahrt konnte die Sperre des Gleises zwischen Bf Hollabrunn und Bf Hetzmannsdorf-Wullersdorf aufgehoben werden. Schienenersatzverkehr war wegen Unpassierbarkeit der Straßen nicht möglich. Um den Betrieb aufrecht zu halten, mußte allen weiteren Zugfahrten vorgespannt werden. Alle damit zusammenhängenden Arbeiten wurden ebenfalls von diesen Bediensteten ausgeführt. Dadurch wurde erreicht, daß die Züge 2211, 2202, 2214 und 2213 verkehren konnten.

Am 6. Februar 1972 blieb Lz 2261 R 51 an der gleichen Stelle stecken. Der zum Einsatz vorgesehene Klimapflug konnte daher nicht zum Einsatz gebracht werden. Folgende Bedienstete des Bf Zellerndorf schaufelten Lz 2261 frei:

(Dieses Tfz war für den Klimapflug bestimmt!)  
Ob. Rev. Hess Rupert, VA Köpf Johann, V. Haidvogel Josef und Zgf Schimpel Leopold . . .“

**Ladegutbeschädigung**

Am 22. Jänner um 16.45 Uhr wurden beim Vershub im Bf S. mehrere auf Doppelstockwagen verladene Pkw zum Teil schwer beschädigt. Sachschaden: Zirka S 150.000,— !



Glauben wir, damit unsere Kunden behalten zu können ?

**Wirkungsvoller Einsatz des ÖBB-Löschzuges bei einem Waldbrand im Bereich der BBDion Innsbruck**

(Beitrag von Ob. Rev. Johann Foidl, BBDion Innsbruck)

Am 24. Februar 1972 um 15.20 Uhr brach im Bereich der Karwendelbahn von km 6,500 bis km 7,000 zwischen den Bf Innsbruck-Hötting und

Hochzirl — nächst der Ausweiche Martinswand — ein Waldbrand aus, der innerhalb kurzer Zeit ein Areal von annähernd 20 ha erfaßte. Da sich der Brandherd etwa 200 m oberhalb der Bahn in einem schwer zugänglichen Gebiet befand, hatte nur eine Brandbekämpfung von der Schiene aus, d. h. also mit den 2 ÖBB-Wassertankwagen (Fassungsvermögen je 25.200 l) der Zgfltg. Innsbruck, Aussicht auf Erfolg. Diese Erkenntnis sowie der

Umstand, daß sich als Folge des Brandes eine akute Steinschlaggefahr herauskristalisierte, erforderte als weitere Maßnahme das Einstellen des gesamten Zugverkehrs sowie die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs auf der Karwendelbahn. Die ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen der Berufsfeuerwehr Innsbruck und den verantwortlichen Bahndienststellen ermöglichte es, daß die Tankwagen bereits 30 Min. nach Ausbruch des Brandes gefüllt waren und zur Abfahrt in Richtung Brandstelle bereit standen. Inzwischen hatte die Berufsfeuerwehr Innsbruck, die mit 3 Löschfahrzeugen und 15 Mann auf einem Güterweg bis etwa 400 m vor die Ausweiche Martinswand heranfahren konnte, die notwendigen Vorbereitungen getroffen, so daß mit dem Einlangen des ÖBB-Löschzuges die Brandbekämpfung aufgenommen werden konnte. Die Löscharbeiten gestalteten sich infolge der besonders ungünstigen Geländeverhältnisse äußerst schwierig und erforderten den vollen Einsatz der beteiligten Hilfsmannschaften, der Feuerwehr und der ÖBB. In den frühen Morgenstunden stand fest, daß der Brand mit den zur Verfügung stehenden Mitteln nicht zur Gänze ge-

löscht werden kann. Er war zu diesem Zeitpunkt jedoch soweit unter Kontrolle, daß der Abbruch des Einsatzes unter Zurücklassung einer Brandwache ohne Risiko möglich war. Um 6.00 Uhr früh des 25. Februar 1972 wurden die Löscharbeiten wieder aufgenommen. Am Brandplatz standen neben 15 Mann der Berufsfeuerwehr Innsbruck und 20 ÖBB-Bediensteten mit leitenden Herren der Streckenleitung — sie waren bereits am Vortag eingesetzt und sorgten vorbildlich für die ständige Einsatzbereitschaft der Tankwagen — auch 60 Mann der Freiwilligen Feuerwehr der Umgebung und 10 Angehörige der Bergwacht im Einsatz. Innerhalb kurzer Zeit wurde eine etwa 2 km lange Schlauchleitung gelegt, die es unter Zwischenschaltung von 3 Pumpen ermöglichte, das Wasser direkt vom Inn an die Brandstelle zu pumpen. Durch diesen Großeinsatz gelang es schließlich, den Brand bis 18.00 Uhr desselben Tages zu löschen. Da jedoch von den Fachleuten noch einige Brandnester vermutet wurden — besonders in den Wurzelstöcken —, ließ die Berufsfeuerwehr eine verstärkte Brandwache zurück, eine Maßnahme, die sich als völlig richtig erwies. Immer

## Die Lehrbehelfe der ÖBB

*sind eine Fundgrube  
eisenbahnfachlicher Literatur  
für die Aus- und Weiterbildung*

### des Eisenbahners!

Erhältlich in der Tarifverkaufsstelle der ÖBB, Wien I, Basa 5255

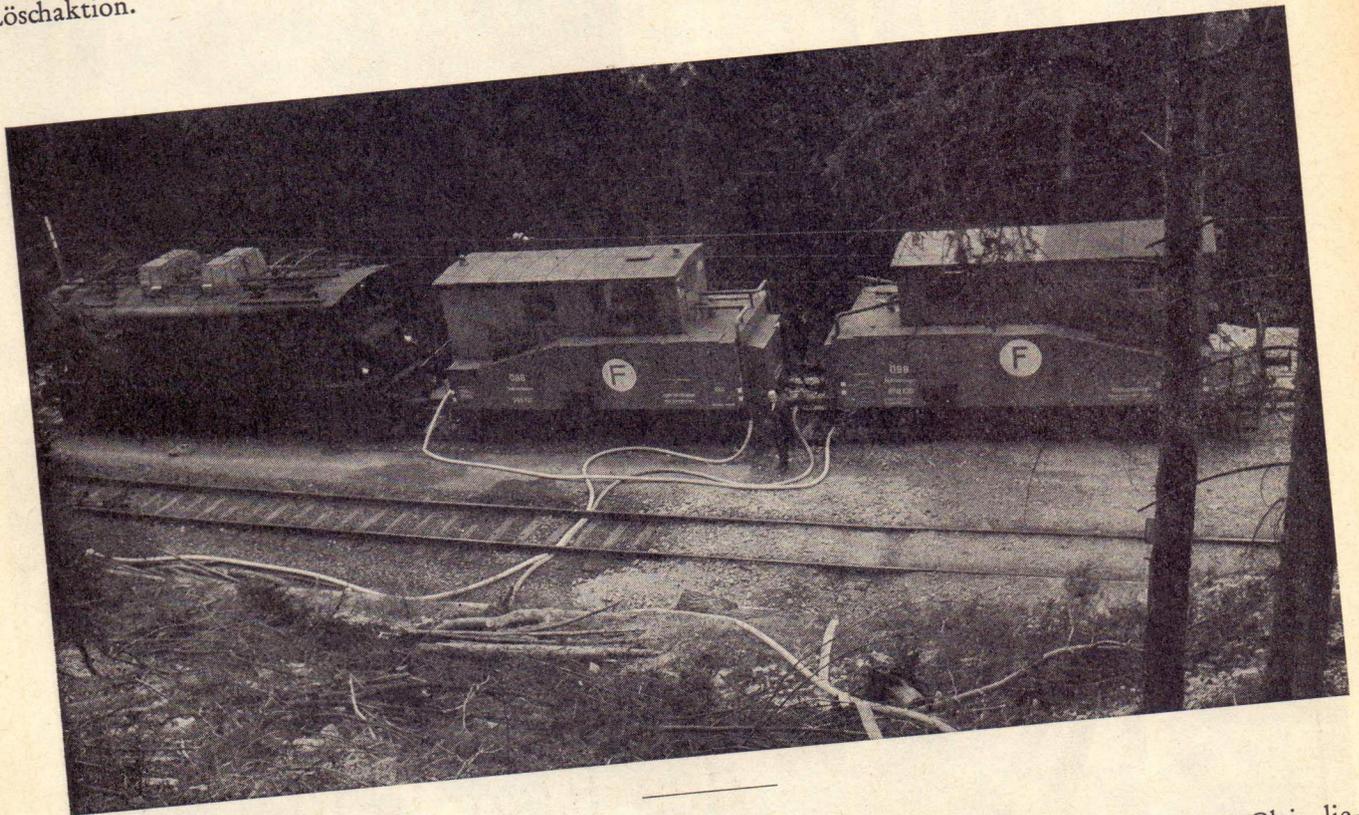
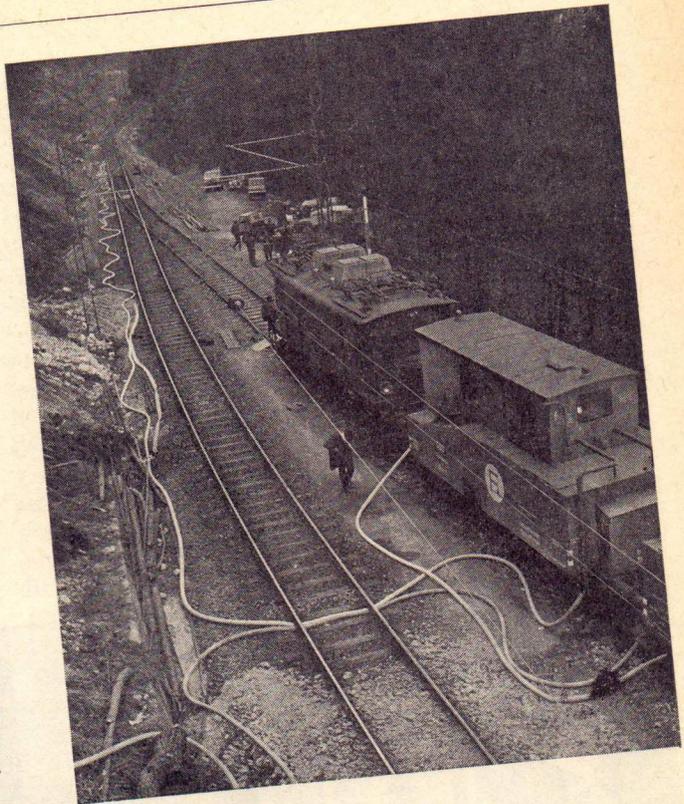
Verzeichnis der Lehrbehelfe, enthalten im Almanach der österr. Eisenbahnen

## 5. Stück

wieder — nicht nur in den Nachtstunden, sondern auch am 26. Februar und sogar noch am 27. Februar — flammte das Feuer an einzelnen Stellen auf. Am 27. Februar um 15.30 Uhr konnte jedoch dieser Großbrand als endgültig gelöscht angesehen werden.

Der durchgehende Verkehr wurde mit den Zügen 2916 und 1881 am 25. Februar bereits wieder aufgenommen. Neben dem Schienenersatzverkehr, der überwiegend mit ÖBB-Omnibussen bewältigt wurde, mußte — streckenmäßig bedingt — zusätzlich ein Pendelverkehr mit einem Triebwagen zwischen den Bf Hochzirl und Reith eingerichtet werden.

Durch diesen Großbrand, dessen erfolgreiche Bekämpfung den vollen Einsatz aller zur Verfügung stehenden Kräfte und Mittel erforderte, wurde einmal mehr aufgezeigt, welche große Bedeutung dem ehestmöglichen Einsatz unserer Tankwagen in schwer zugänglichen Gebieten zukommt. Der Löschzug stand der Berufsfeuerwehr an allen 4 Tagen zur Verfügung. Er war besonders am 1. Tag eine überaus wertvolle Hilfe und eine der wesentlichsten Voraussetzungen für den Erfolg der Löschaktion.



### Überprüfung der Türverschlüsse

Am 4. März um 14.40 Uhr stürzte im km 69,7 zwischen den Bf E. und F. eine 10-jährige Schülerin unbemerkt aus einem mit zirka 50 km/h fahrenden Triebwagenpersonenzug und blieb mit

einem Unterschenkelbruch neben dem Gleis liegen. Sie wurde von einer Frau aufgefunden, die die Einlieferung des Mädchens in ein Krankenhaus veranlaßte.

Unterdessen hatte der Zgf des Triebwagenpersonenzuges das Offenstehen der hinteren Tür

beim Triebwagen bemerkt, danach festgestellt, daß das Kind fehlte und sofort im Bf F. Meldung erstattete. Wie die Erhebungen ergaben, hatte sich das Mädchen nach Abfahrt vom Bf E. auf der hinteren Plattform des Triebwagens aufgehalten und versucht — da sie im Bf F. aussteigen wollte — die Wagentüre zu öffnen; dabei wurde die Tür vom Fahrtwind aufgerissen. Die Türverschlüsse wurden im Zugendbf im Beisein der Gendarme-

rie vom Wagenmeister überprüft und in Ordnung befunden.

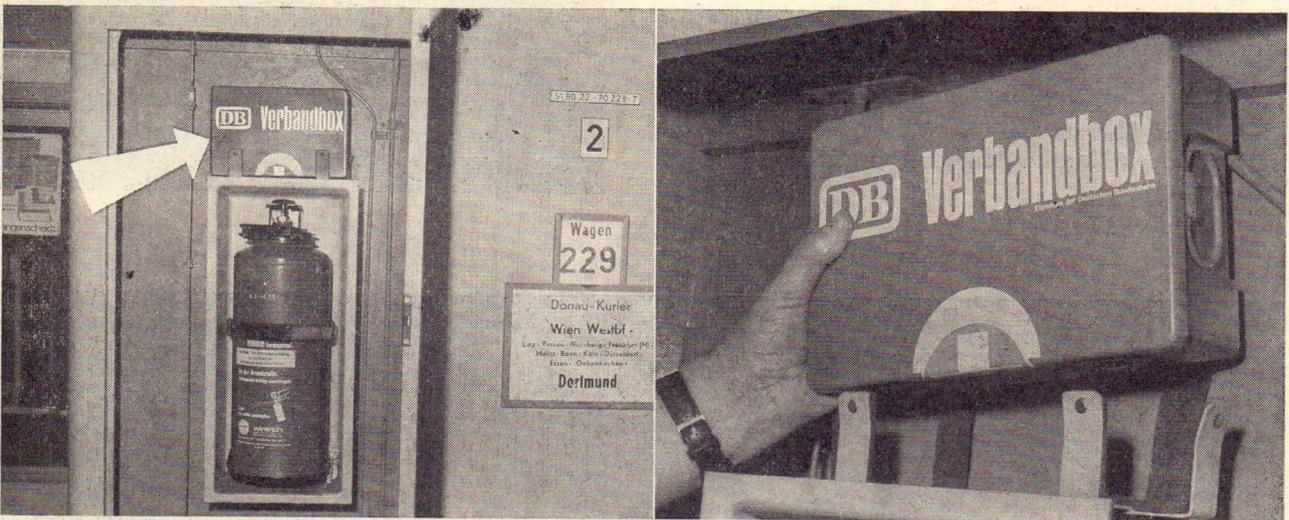
Der Unfall gibt Veranlassung, auf die Bestimmungen der DV V 26, Pkte. 3.2.1.3 und 3.4.2.11 hinzuweisen. Insbesondere aber auf die Bestimmung wonach die Verschlüsse durch einen Wagenmeister in **Anwesenheit des Fdl** (Aufsichtsbeamten o. ä.), **nach Möglichkeit eines beizuziehenden Sicherheitsorgans** zu überprüfen sind.

### Verbandboxen in DB-Reisezugwagen

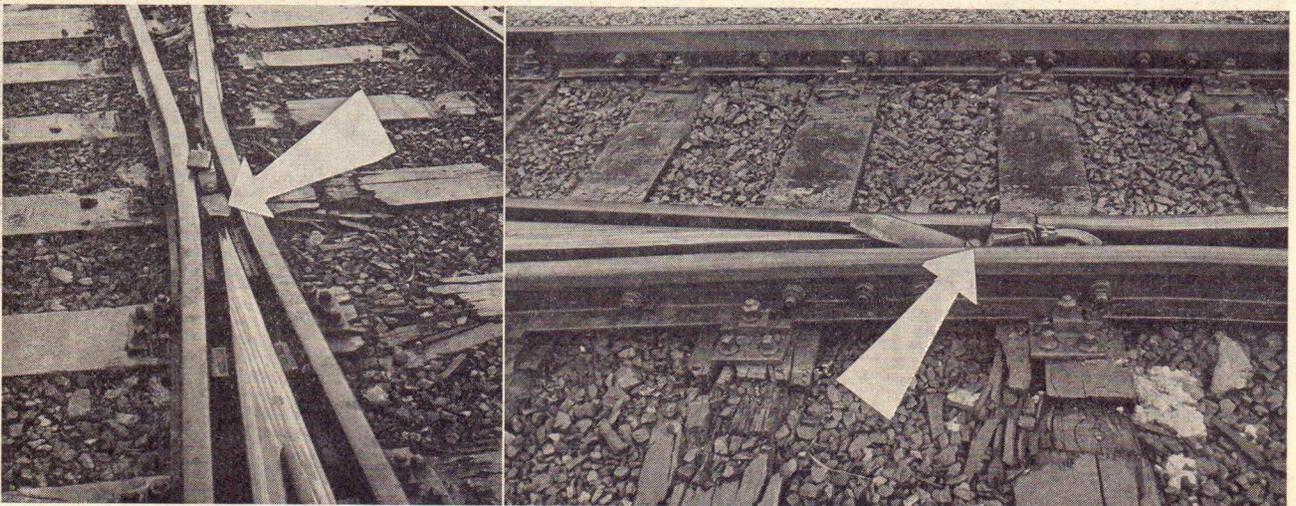
(Aus DA. 33625/3/72 vom 23. Februar 1972)

„Die Deutsche Bundesbahn rüstet in zunehmendem Maße ihre Reisezugwagen mit je 1 Verbandbox aus. Voraussichtlich Ende 1972 werden alle Wagen dieser Verwaltung damit bestückt sein.

Die Verbandboxen sind im Ersatzteil- oder Schaltschrank in einer einfachen Halterung verwahrt. Hinweisschilder oder Bildzeichen wurden jedoch nicht angebracht, da es als ausreichend angesehen werden kann, wenn die Zugmannschaft über den Anbringungsort unterrichtet wird . . .“



### Vergessener Hemmschuh — höchste Betriebsgefahr!



(Diese Situation ist **nicht** „gestellt“ !)

Die Spuren beweisen eindeutig, daß es sich hier um einen Hemmschuh handelt, der von einem Fahrzeug bis zum Herzstück einer Weiche mitgeschleift wurde und sich dort verkeilte. Es ist nur einem glücklichen Umstand zu danken, daß der kurz darauf über diese Weiche fahrende, voll besetzte Reisezug nicht entgleiste!

Daß vergessene Hemmschuhe auch zu Unfällen mit schweren Folgen führen können, beweist das Ereignis im Bf B. am 23. März um 23.31 Uhr. Dort entgleisten beim Verschieben eines Bezirksgüterzuges, und zwar beim Ausziehen von 23 Wagen aus Gleis 9, der vorletzte und letzte Wagen mit beiden Achsen, wobei der vorletzte Wagen umstürzte und einen Fahrleitungsmast knickte. Die Fahrleitung über den Gleisen 1—4 wurde zum Teil schwer beschädigt. Es entstand Sachschaden in Höhe von zirka S 60.000,—. 12 Züge wurden bis zu 150 Min. verspätet.

Den Unfall verschuldeten der Verschiebler und 1 Schaffner, die die beiden auf Gleis 9 stehenden Wagen an den Verschiebteil kuppelten, nicht aber den als Sicherungsmittel unterlegten Hemmschuh entfernten.

#### Zum Thema „Unfallursache“

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 3/1972 haben wir auf Seite 28 unter Pkt. 11 „Aus dem Verkehrsgeschehen“ unter c) „Zusammenstoß eines Lz mit Wagengruppe“ bemängelt, daß in der fernschriftlichen Meldung des Unfallbereichsbf die Ursache des Zugzusammenstoßes fehlte. Dies veranlaßte den Fdl des Bf M., bei GD III/1 anzurufen und zu erklären, daß auch im Anhang 1 zur DV V 26 „Richtlinien“ das 2. Meldebeispiel keine Angabe über die Ursache des Ereignisses enthalte.

Der Bedienstete irrte! Im 2. Meldebeispiel heißt es wörtlich: „... Zusammenstoß des bei haltzeigendem Ausfahrtsignal durchfahrenden Zuges...“. Daraus geht eindeutig auch die Ursache des Zugzusammenstoßes hervor, nämlich das Überfahren des haltzeigenden Ausfahrtsignals.

Die Ursache eines Ereignisses muß demnach nicht immer gesondert angeführt werden, sondern kann in der Meldung selbst, wie das Beispiel 2. zeigt, eingebaut sein.

#### Sonnenzug 1972

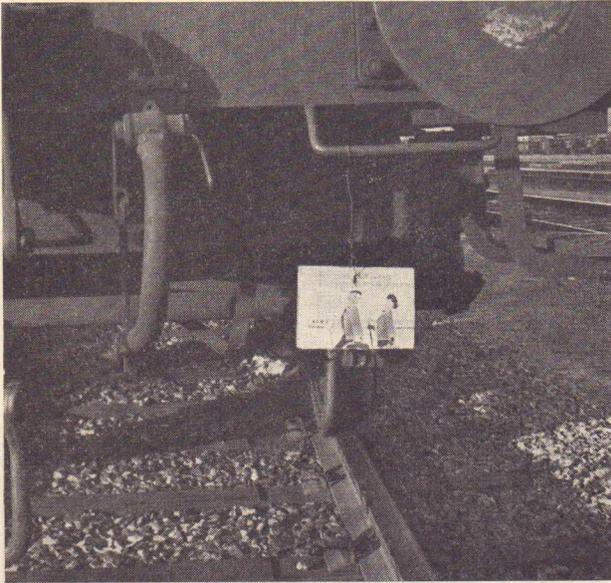
Der Sonnenzug 1972 fährt heuer in der Zeit vom 11.—14. Mai 1972 von Wien über Salzburg—München—Lindau—Bregenz—St. Margrethen—St. Gallen—Buchs—Schan—Vaduz—Feldkirch—Innsbruck—Brenner—Lienz—Spittal—Millstättersee—Villach—Jesenice—Laibach—Cilli—Marburg—Spielfeld—Straß—Semmering und nach Wien zurück. Auch heuer fahren wieder



2 Wagen mit Körperbehinderten aus Slowenien mit, um so die bereits in den Vorjahren geschlossenen freundschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Ländern zu vertiefen.



## Zugschlußsignal



Werbeplakat: „50 % Seniorenermäßigung der ÖBB“ als Zugschlußsignal in Verwendung!

Man sieht, daß den Möglichkeiten zur Kennzeichnung des Zugschlusses keine Grenzen gesetzt sind! Kommentar überflüssig!

Das Photo ist **nicht** gestellt!

## Freihalten der Bahnbreite

Am 23. März um 17.56 Uhr wurde das Tzf 1010.16 eines Eilzuges zwischen den Bf P. und Y. durch zu nahe dem Streckengleis 1 gelagerte Hebegeräte einer Baufirma leicht beschädigt. Das Gleis mußte anschließend von 18.20—19.55 Uhr zwecks richtiger Lagerung der Geräte gesperrt werden. 11 Züge erlitten hiedurch Verspätungen bis zu 37 Minuten.

Wenn auch die Schuldfrage zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Blattes noch nicht geklärt ist — es wird auch Bahnfrevel vermutet — so gibt das Ereignis selbst Veranlassung, auf die Bestimmungen des Punktes 32 der DV V 3 hinzuweisen, die einleitend ausdrücklich verlangen, daß Gegenstände neben und zwischen den Gleisen von den Schienen solchen Abstand haben müssen, daß das sichere Befahren der Gleise nicht gefährdet ist. Bezüglich **fester** Gegenstände (Schwellenstapel, Werkzeugkisten usw.), die vorübergehend neben den Gleisen gelagert sind, wird bestimmt, daß sie von der nächsten Schieneninnenkante wenigstens 1,50 m entfernt sein müssen. Für das Freihalten der Bahnbreite ist der verantwortlich, der die Gegenstände lagert.

## 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

### Druckfehlerberichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 4/1972, Seite 38, ist in der rechten Spalte in der 7. Zeile das Wort „Einfahrtsignal“ auf „Einfahrtvorsignal“ abzuändern.



# Vorsicht - bester Unfallschutz

## Darum:

### Vorsicht beim Betreten der Bahnanlagen

Der Aufenthalt innerhalb der Bahnanlagen ist gefährlich, stete Vorsicht und Aufmerksamkeit ist daher geboten.

### Vorsicht im Bereich der Gleise

Ohne zwingende Notwendigkeit ist der Aufenthalt in Gleisen oder in gefährlicher Nähe von Gleisen, auf Fahrzeugen, die nicht dazu bestimmt sind, und unter Fahrzeugen verboten.

### Vorsicht beim Überschreiten von Gleisen

Müssen Gleise überschritten werden, so ist vor jedem dieser Gleise durch Ausschau nach beiden Seiten auf das Herannahen von Fahrzeugen, besonders zu achten. Auf Schienen, Weichenzungen und Weichenstangen darf nicht getreten werden.

### Vorsicht beim Auf- und Abspringen

Auf und Abspringen ist verboten, solange Fahrzeuge rascher als mit Schrittgeschwindigkeit rollen. Bei Schnee und Glatteis ist erhöhte Vorsicht notwendig. Vor dem Auf- und Abspringen ist auf Maste, Wasserkrane, Lademaße, Weichen, Leitungen, Tore, Gruben und sonstige Hindernisse sowie auf Fahrten im Nachbargleis zu achten.

### Vorsicht beim Kuppeln

Der Kupplungsbügel der Schraubenkupplung ist beim Einhängen hinten anzufassen, um ein Einklemmen der Finger zwischen Kupplungsbügel und Zughaken zu vermeiden.

Es ist darauf Bedacht zu nehmen, daß sich der Schwengel in der Kupplungsspindel nicht immer sichern läßt und durch die Spannung, die entsteht, wenn sich die Kupplung streckt, ausschlagen kann.

### Vorsicht beim Auflegen von Hemmschuhen

Hemmschuhe sind so rechtzeitig aufzulegen, daß der Hemmschuhleger von anlaufenden Fahrzeugen nicht gefährdet werden kann.

Beim Entfernen von Hemmschuhen unter angehaltenen Fahrzeugen ist auf anrollende Fahrzeuge zu achten.

## Trage Sicherheitsschuhe, trage den Schutzhelm, trage die gelbe Warnbluse

— denn sie sind ein wirksamer Unfallschutz.

# Zwei, die zur Bahn kommen.

## Auf Ihren Rat.



Haben Sie ab und zu einen guten Rat für Ihre Freunde? Ihre Bekannten? Sicher gehören auch Sie zu den Menschen, deren Meinung und deren Ansicht respektiert werden. Dann sollte es eine Aufgabe für Sie sein, jungen Leuten zu sagen, wie es bei der Bahn ist. Erzählen Sie: Von Ihren Erfahrungen. Welche Berufe es gibt und wie interessant die sind. Welche Aussichten man hat. Welche Zukunft. Was man verdienen kann. Sie kennen die Bahn. Es ist Ihre Zukunft. Vielleicht auch die Zukunft Ihrer Freunde.

# ÖBB

**Raten Sie zur Bahn. Sie raten gut.**