



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

7. Stück

Wien, am 1. Juli 1972

Jahrgang 1972

Inhalt: 25. Aus dem Verkehrsgeschehen  
26. Etwas für jeden  
27. Kundendienst  
28. Unfallverhütung

## Das ist das Ergebnis

1. (Ostbahn: Zusammenstoß einer geschobenen Sperrfahrt mit im Stumpfgleis abgestellter Wagengruppe; Verletzung von 3 Bediensteten.

Sachschaden: S 400.000,— !)

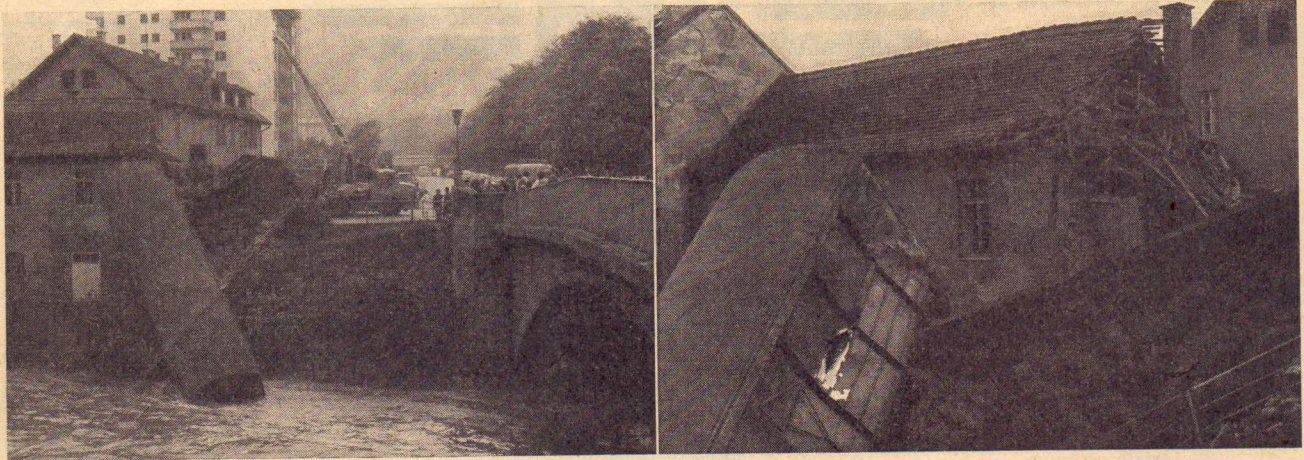


**mangelhafter Fahrstraßenprüfung des Fdl und nachlässiger Dienstleistung des Spitzenschaffners.**

2. (Südbahn: Entrollen einer Gruppe von 12 Güterwagen beim Vershub; Zertrümmerung zweier Kioske am Bf-Vorplatz; Umstürzen eines Wagens auf der zum Bf führenden Straße; Beschädigung eines Verwaltungsgebäudes; Abstürzen eines Wagens in einen Fluß und Entgleisung zweier weiterer Wagen.

Sachschaden: S 2,0 Mio !)

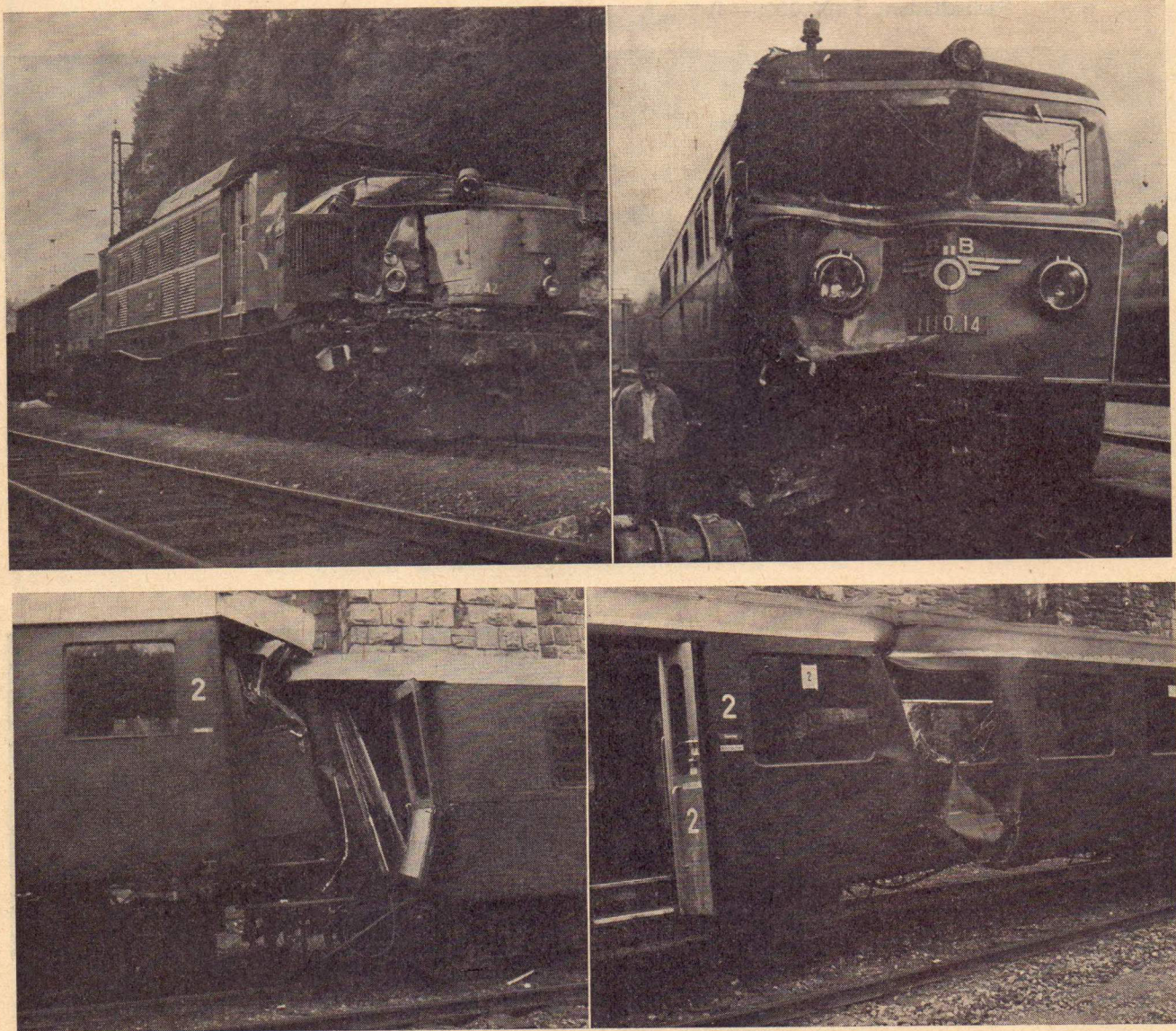




## wenn

es bei einem in Richtung Gefälle geschobenen Vershubteil unterlassen wird, Tfz und Vershubteil zu kuppeln und die im konkreten Fall vorgeschriebene Bremsprobe durchzuführen.

3. (Westbahn: Zusammenstoß eines Eilzuges mit Vershubteil; Entgleisung des Gepäckwagens und zweier Personenwagen des Eilzuges sowie des Tfz des Vershubteiles; Verletzung von 13 Personen. Sachschaden: S 3,5 Mio !)



## wenn

der diensthabende Fdl schläft, seine Obliegenheiten von einem Fdl-Einschüler besorgt werden, ein Bahnhofwart die Zustimmung zum Vershubbeginn erteilt, ohne hiezu eine Erlaubnis des Fdl erhalten zu haben, und Vershubleiter sowie Tzf den Vershubweg mangelhaft beobachten.

### 25. Aus dem Verkehrsgeschehen

#### a) Entrollen des Wagensatzes eines Gütereilzuges auf der Westbahnstrecke



Durch den Lokdienst der zuständigen ZI wurde im Begegnungsbf E. ein Tzf-Wechsel zwischen 2 Güterzügen angeordnet, wobei die Zugmannschaften die ihnen zugewiesenen Züge weiterzuführen hatten.

Um 3.20 Uhr traf der 1. Güterzug im Bf A. auf Gleis 1 ein. Das Tzf sollte anschließend über das freie Bf-Gleis 3 vom Stellwerk 1 zum Stellwerk 2 fahren und hier den Güterzug der Gegenrichtung bespannen. Dieser traf um 3.27 Uhr auf Gleis 2 ein; es war geplant, dessen Tzf über das freie Bf-Gleis 4 vom Stellwerk 2 zum Stellwerk 1 zu überstellen und dort den Zug der Fahrtrichtung 2 zu bespannen und weiterzuführen.

Beide Züge hielten in Höhe des Aufnahmegebäudes an, wo die Zugmannschaften wechselten und vereinbarten, die Züge bis zum jeweiligen Ausfahrtsignal vorzuziehen, damit das laut Punkt 94 der DV V 3 durch Bf-Bedienstete (hier Stellwerkswärter) zu besorgende An- und Abkuppeln der Tzf rascher möglich sei.

Somit zog der Zug der Fahrtrichtung 1 — vorübergehend mit der Zugmannschaft des Zuges der Gegenrichtung besetzt — zum Ausfahrtsignal

auf Gleis 2 vor. Der Tzf brachte nach einer Betriebsbremsung und den dadurch erfolgten Stillstand des Zuges das Führerbremventil der durchgehenden Druckluftbremse sofort wieder in die Fahrtstellung, wodurch die durchgehende Bremse des aus 46 Achsen (784 t) bestehenden Zuges gelöst wurde. Nachdem der Wärter des Stellwerkes 2 das Tzf abgekuppelt hatte und wieder in seinen Dienstraum zurückgekehrt war, gab er dem Tzf mit der Handlaterne Signal „Herkommen“, um ihn zur Fahrt über die Weiche 54 zu veranlassen. Der Zugführer befand sich zu diesem Zeitpunkt am Führerstand des Tzf.

Kurz nach Anfahren des Tzf kam der teilweise im Gefälle ungebremst und ungesichert abgestellte Wagensatz ins Rollen. Dies bemerkte vorerst nur der Wärter des Stellwerkes 2; er lief sofort auf den Platz, konnte aber keine Anhaltmaßnahmen treffen, da bereits das letzte Fahrzeug an ihm vorbeifuhr.

Nun bemerkte auch der Tzf, der eben den Führerstand zur Fahrt in Richtung Stellwerk 1 gewechselt hatte und noch hinter der Weiche 54 stand, den auf ihn zurollenden Wagensatz. Er fuhr daraufhin unter Abgabe von Gefahrensigna-

len in Richtung Strecke, um von dem vorerst noch langsam rollenden Wagensatz wegzukommen. Nachdem das Tfz eine Strecke von zirka 1,5—2 km vor den immer schneller rollenden Wagen gefahren war — die Geschwindigkeit hatte sich unterdessen auf zirka 50—60 km/h erhöht —, beschleunigte der Tffz das Tfz so stark, daß ein Abstand von zirka 120—200 m entstand, leitete eine Schnellbremsung ein und sprang mit dem Zugführer ab. Durch den Anprall des Wagensatzes an das voll eingebremste Tfz wurde dieses sowie die beiden an der Spitze rollenden beladenen Kesselwagen schwer beschädigt. Tfz und Wagensatz kamen schließlich durch die Bremswirkung des ersteren und die Entgleisung eines Drehgestelles des 1. Wagens — 500 m nach dem Aufprall — zum Stillstand. Vom Ladegut der beiden Kesselwagen (Heizöl) flossen 76.940 kg aus.

Der ölverseuchte Ober- und Unterbau mußte über Anordnung der zuständigen Bezirkshauptmannschaft abgetragen werden. Es entstand ein Gesamtschaden in der Höhe von S 2,7 Mio!

Die Ursache des folgenschweren Ereignisses lag in unterlassener Bremsung und Sicherung des

#### b) Verschubzusammenstoß

Um 1.59 Uhr des Ereignistages wurde ein im Bf St. blockmäßig auf Gleis 7 einfahrender Lz (Tfz der Reihe 52) über Auftrag des Fdl-Innendienst vom Stellwerksmeister in Höhe des Außenpostens 1 mittels Handsignals angehalten, wonach das Tfz auf Gleis 1 umgestellt werden sollte. Da jedoch die auf dem Tfz mitfahrende Zugbegleitmannschaft ersuchte, bis zur Fahrdienstleitung geführt zu werden, erteilte der Stellwerksmeister — nach vorher eingeholter Zustimmung durch den Fdl-Innendienst — dem Tffz den Auftrag, für die anschließenden Verschubbewegungen. Allerdings tat er dies mit folgendem Wortlaut: „Fahr' bis zur Fahrdienstleitung und komm' gleich wieder zurück, weil ich Dich auf Gleis 1 ausweichen lassen muß.“ Er unterließ es jedoch, dem Tffz die Stelle anzugeben, bis zu der die Rückfahrt erfolgen durfte, wiewohl er wußte, daß ein auf Gleis 9 stehender Verschubteil inzwischen nach dem Ausziehgleis 3 b vorziehen würde. Anschließend erteilte er dem Verschubleiter des auf Gleis 9 stehenden Verschubteiles — nachdem das Verschubsignal V 5—15 in Stellung „Verschub erlaubt“ gebracht worden war — mündlich die Erlaubnis zum Beginn der Verschubfahrt, worauf der Verschubleiter unverzüglich Signal 32 „Herkommen“ gab.

Unterdessen fuhr der Tffz des auf Gleis 7 angekommenen und zur Fahrdienstleitung vorgefahrenen Lz wieder in Richtung zum Außenposten 1 zurück, sah die Stellung „Verschub erlaubt“ des Verschubsignals V 5—15 und bemerkte gleichzeitig das für die Verschubfahrt aus Gleis 9 gegebene Signal „Herkommen“ des Verschubleiters. Er nahm an, das Signal gelte ihm und erhöhte die Fahrgeschwindigkeit, beachtete aber nicht, daß für

teilweise im Gefälle vorübergehend abgestellten Zuges.

Der Tffz war am Unfall schuldtragend, weil er sofort nach dem Vorziehen des Zuges zum Ausfahrtsignal auf Gleis 2 und vor Abkuppeln des Tfz entgegen den Bestimmungen der DV M 26, Punkt 221, die durchgehende Bremse gelöst hatte, obwohl der Zug im Gefälle stand (Tafel B 4). Weiters war er nach Punkt 223 der DV M 26 verpflichtet, vor dem Wegfahren bzw. Abkuppeln des Tfz den Wagenzug mit der durchgehenden Bremse voll einzubremsen.

Der Zugführer war am Ereignis ebenso schuldig. Er hatte nach der Vereinbarung mit der beteiligten Zugmannschaft des Güterzuges der Gegenrichtung vorübergehend seinen Zug verlassen und den von ihm besetzten Zug während der Fahrt bis zum Ausfahrtsignal auf Gleis 2 begleitet. Dabei verabsäumte er es — obwohl als Zugführer für Sicherheit und Ordnung beim Zug verantwortlich —, sich um die Vorgänge beim Zug (Kuppeln, Sicherung) zu kümmern. Er verließ sich darauf, daß dies andere Bedienstete durchführen würden (DV V 3, Pkt. 418; DV M 26, Pkt. 223).

Gleis 7 kein eigenes Verschubsignal vorhanden ist und er daher vor der erst erreichten Grenzmarke anhalten und dort neuerlich einen Auftrag zur Weiterfahrt vom Verschubleiter bekommen hätte müssen.

Als der Tffz seinen Irrtum bemerkte, leitete er zwar sofort eine Schnellbremsung ein, konnte aber nicht mehr verhindern, daß das Tfz mit dem aus Gleis 9 kommenden Verschubteil zusammenstieß. Dabei entgleisten 3 Wagen. 4 Wagen, das Tfz und der Oberbau wurden beschädigt.

Sachschaden: Zirka S 80.000,—.

Der Unfall wurde durch Tffz und Stellwerksmeister verschuldet.

Ersterer hatte ein nicht für die von ihm durchzuführende Verschubbewegung geltendes Handsignal in Verbindung mit dem „Verschub erlaubt“ zeigenden ortsfesten Verschubsignal V 5—15 bedenkenlos auf sich bezogen, den Verschubweg mangelhaft beobachtet und nicht vor der ersten erreichten Grenzmarke angehalten (DV V 2, Pkt. 10; DV V 3, Pkte. 71 und 132; DV M 22, Teil A, Pkt. 6).

Der Stellwerksmeister war mitschuldig, da er die Verständigung über die vorzunehmende Verschubbewegung nur mangelhaft durchgeführt hatte.

(DV V 3, Pkt. 132: „... Bei mündlich oder fernmündlich erteilten Aufträgen muß die Stelle, bis zu der die Fahrt erfolgen darf, angegeben werden. Für die Fortsetzung der Fahrt über diese Stelle hinaus ist neuerlich ein Auftrag nach a) bis e) zu geben . . .“

## c) Verschubentgleisung

Am 16. Mai um 13.20 Uhr entgleiste auf der Südbahnstrecke im Bf V. beim Verschub das allein-fahrende Tfz 1020.06 auf Weiche 73 mit allen Achsen. Ursache:

Umstellen der Weiche unter dem rollenden Tfz.

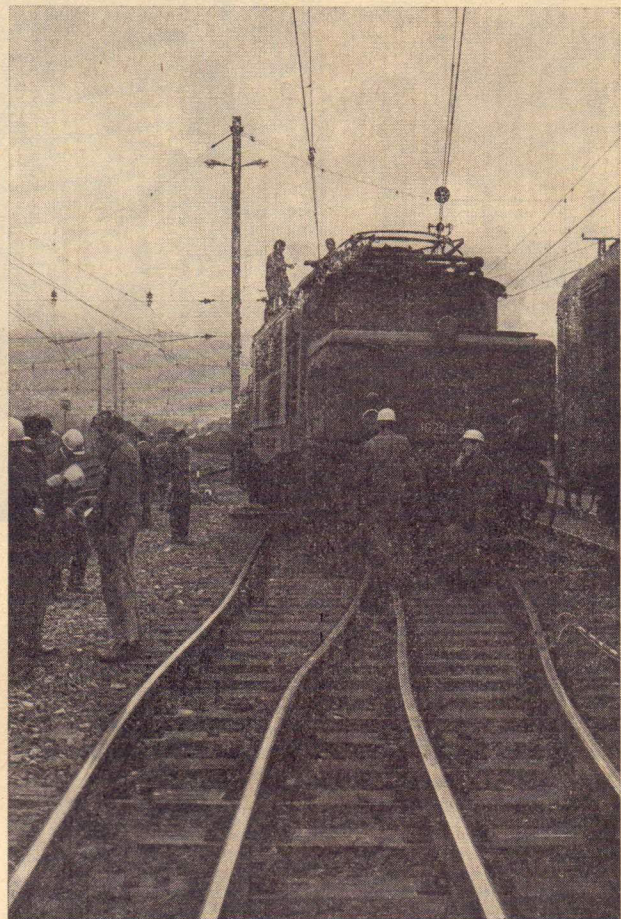
Wir haben das Thema „Umstellen von Weichen unter den Fahrzeugen“ bereits im Verkehrs-Unterrichtsblatt 6/1972 ausführlich behandelt. Weitere folgenschwere Ereignisse aus gleicher, aber auch anderer Ursache zwangen uns, an die Dienen ein Schreiben zu richten, das auszugsweise folgend lautete:

„Trotz wiederholter Ermahnungen der Bediensteten im Dienstunterricht und vielfacher Auf-rufe im Verkehrs-Unterrichtsblatt wegen des Um-stellens von Weichen unter Fahrzeugen ist in letzter Zeit eine unvermeidbar starke Zunahme von Un-fällen aus dieser Ursache zu verzeichnen.

Abgesehen von dem dabei entstandenen ho-hen Sachschaden sowie Ausfällen von Tfz und Wagen hatten diese Entgleisungen vielfach starke Betriebsbehinderungen zur Folge.

Es darf daher gebeten werden, durch entspre-chende strenge Maßnahmen — eingehende Belehrung, verschärfte Überwachung usw. — auf das Personal einzuwirken, damit Unfälle aus dieser Ursache hinkünftig vermieden werden.

Der folgenschwere Zusammenstoß des Zuges E 544 mit einem Verschubteil im Bf I. am 17. Mai 1972 (Verletzung von 13 Personen, Sachschaden zirka S 3,5 Mio) und die Entgleisung einer Univer-sal-Schotterplaniermaschine im Bf P. am 15. Mai 1972 (Sachschaden S 500.000,—) kamen dadurch zustande, daß die beteiligten Fdl ihren Verpflich-tungen zur Regelung des Zugverkehrs unter **eigener Verantwortung** sowie zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit nicht nachkamen. Dadurch war



es möglich, daß zur Einschulung zugeteilte Bedien-stete schwerwiegende Fehlhandlungen begingen.

Es wird daher ersucht, die Betriebskontrollore und Bf-Vorstände — insbesondere jene von Ein-schulungsbf — zur genauen Überwachung hinsicht-lich Beaufsichtigung der einzuschulenden Bedien-steten anzuhalten . . .“

## 26. Etwas für jeden

## Probealarm

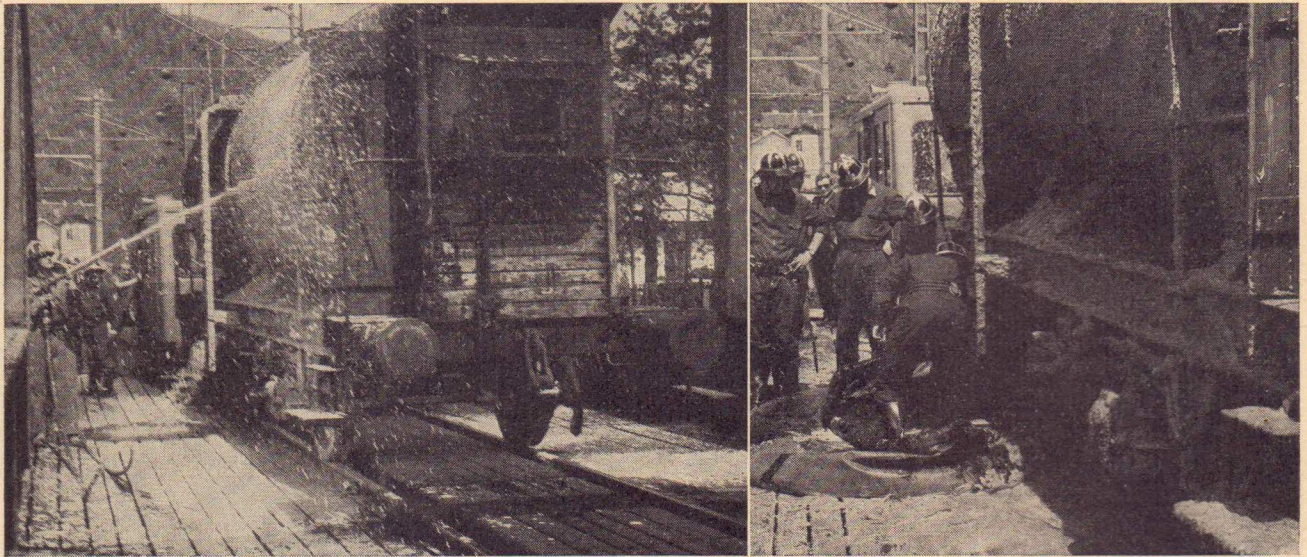
Freitag, 12. Mai 1972, um 12.03 Uhr fand im Bf Bad Ischl ein Probealarm gemäß DV V 26 statt, an dem auch mit Zustimmung des Herrn Bezirkshauptmannes von Gmunden die Gendarmerie, das Rote Kreuz und die Feuerwehren von Bad Ischl und Umgebung mitwirkten.

Es war angenommen worden, daß beim Ver-schub eines Bezirksgüterzuges der 1. geschobene Wagen — ein Kesselwagen mit 15 t Heizöl — bei Weiche 1 infolge Schienenbruches entgleist und der nachfolgende Wagen auf den ersten Wagen auf-reitet. Das aus dem Kesselwagen ausfließende Öl rinnt über die Traunbrücke auf den darunter lie-genden Treppelweg. Dort kommt infolge des Öles

ein Pkw ins Schleudern und gerät auf die Uferbö-schung. Der Beifahrer stürzt in die Traun. 4 Fuß-geher werden durch abstürzende Teile der Brük-kenbedielung und der Spitzenverschieber durch Abstürzen vom Wagen verletzt. Oberbau und Fahrleitung werden beschädigt.

Außer dem guten Zusammenarbeiten der Bahn-dienststellen muß auch der vorzügliche Einsatz der Hilfsmannschaften, die außer einer allgemeinen Verständigung über die Teilnahme an einem Pro-bealarm der Österreichischen Bundesbahnen, weder Tag noch Stunde ihres Einsatzes wußten, hervor-gehoben werden.

So ertönten 3 Minuten nach der Verständi-gung der Feuerwehr die Sirenen im Ort und die



ersten Fahrzeuge der Feuerwehr trafen bereits 9 Min. nach deren Verständigung an der angenommenen Unfallstelle ein und legten 8 Min. später bereits einen Schaumteppich auf den Kesselwagen, hatten Ölauffangbehälter aufgestellt, bargen den Pkw und begannen mit der Bergung des Öles auf dem Traunfluß. Insgesamt standen 3 Feuerwehren mit 8 Fahrzeugen und 40 Mann im Einsatz.

Die Gendarmerie Bad Ischl traf 8 Min. nach Verständigung mit 3 Fahrzeugen und 7 Mann ein und begann mit der Unfallaufnahme. Der in seiner Ordination verständigte Facharzt für Chirurgie, Dr. Sturm, traf bereits 8 Min. später und die Rettung (Bad Ischl und Rettenbach mit 2 Fahrzeugen und 8 Mann) mit dem 1. Fahrzeug bereits 6 Min. nach der Verständigung ein.

Bei einem außergewöhnlichen Ereignis ist es notwendig, daß der Fdl sofort alle beteiligten Dienststellen und Hilfsorganisationen gemäß dem Einsatzplan verständigt. Daß dies leider nicht immer der Fall ist, wurde bei einem Probealarm (ohne Teilnahme von Zivildienststellen) am 16. Mai 1972 festgestellt, wo der Fdl 6 Min. nach Übergabe der Annahme erst den in seinem Büro sich aufhaltenden Bf-Vorstand verständigte und dies auch nur deshalb, weil in der Fahrdienstleitung ein Anruf für den Bf-Vorstand erfolgte.

#### Aus der Verkehrsunfallstatistik

Betrachten wir vorerst jene Gruppe von Verkehrsunfällen, die in der Öffentlichkeit sehr oft auf breiter Basis Beachtung finden. Es sind dies in erster Linie Entgleisungen und Zusammenstöße von Zügen.

Zugentgleisungen im Jahre 1971:	61
„ 1970:	58
„ 1969:	53.

Bei der Auswertung der Ursachen bzw. Schuldfragen dieser Ereignisse kann man feststellen, daß eine verhältnismäßig große Anzahl der Entgleisungen (etwa 40—50 %) auf mangelhafte Dienstleistung der Bediensteten zurückzuführen ist. Man sollte es nicht für möglich halten: zahlreiche Züge (auch Reisezüge) entgleisen durch vorzeitiges Auflösen der Fahrstraße und anschließendem bedenkenlosen Umstellen von Weichen.

Zugzusammenstöße im Jahre 1971:	26
„ 1970:	32
„ 1969:	24.

Wie die Statistik weiter erkennen läßt, ist die Zahl der Zusammenstöße von Zügen nach einem stärkeren Ansteigen im Jahre 1970 wohl wieder etwas gesunken, doch bleibt die eine Tatsache im Vordergrund, daß ausschließlich Verfehlungen und oft grobfahrlässiges Verhalten von Bediensteten zu Unfällen mit schwersten Folgen führen.

Immer wieder lassen sich Bedienstete, die sich ihrer Verantwortung offenbar nicht bewußt sind, zu Handlungen verleiten, die bereits die grundlegendsten Bestimmungen der DV 3 auf das Größte verletzen.

Verkehrsbedienstete, handelt stets so, daß höchste Sicherheit für die Euch anvertrauten Menschen und Werte gewährleistet ist. Ihr helft bei Einhaltung dieses obersten Gebotes nicht nur die Unfälle und die damit verbundenen Schäden zu senken, sondern bewahrt Euch auch selbst vor jeder strafrechtlichen Verfolgung.

## Schriftliche Ersatzmeldung

+ b nr 627 von wien fjb am 19.5.1972 1030 =

an die gendion wien ,  
bbdion wien =

schriftliche ersatzmeldung .

freitag, 19.5.72 um 0300 uhr , wurde im bf [REDACTED]  
neben der ueberhoehten oeffentlichen uebergangsbruecke im  
bf. vorstandsgarten liegend , wenko bernhard , geb. 4.6.1953,  
wohnhaft [REDACTED] , hadersfelderwg nr 5 ,  
im betrunkenen und verletzten zustand aufgefunden .  
die schriftliche ersatzmeldung erfolgt infolge nachtraeglichen  
bekanntwerden , des verletzungsgraden eines knoechelbruches . =

bf [REDACTED] : [REDACTED]

gd , gd - stv. roem 3, 3/1,3/1 unf, zvue , roem 6

Dies ist eine fernschriftliche Meldung und keine schriftliche Ersatzmeldung! Wir erinnern daher an den Anhang I zur DV V 26, wo es in Spalte „H—Allgemeine Meldebestimmungen“ u. a. heißt: „... Rasch melden! Nötigenfalls Fehlendes ehestens nachmelden! Meldefrist und Fristen ge-

wissenhaft einhalten! Nicht zeitgerecht abgegebene Meldungen sind ehestens nachzuholen; fernschriftlich zu erstattende Meldungen sind diesfalls schriftlich zu erstatten. Das Unterlassen einer Meldung oder unrichtige Darstellung wird als absichtliches Verschweigen oder Entstellen geahndet.“

## Lautsprecheransagen

Die Lautsprecheransagen haben — wie auch die ZSV-Einlage 19 besagt — den Zweck, die Bahnbenützer u. a. in Zügen über außergewöhnliche Ereignisse, z. B. größere Laufunregelmäßigkeiten, ungefähre Dauer der Verspätung oder Behinderung, verlängerte Aufenthalte, Umleitungen, zu unterrichten.

Mehrfache Beschwerden beweisen, daß dieser Bestimmung vielfach nicht nachgekommen wird. So wurde z. B. Zug TS Vz 460 am 5. Mai 1972 im Bf Pöchlarn aus betrieblichen Gründen 18 Minuten verhalten, jedoch erhielten die Fahrgäste keinerlei Aufklärung hierüber.

Es ist selbstverständlich ein Gebot des Kundendienstes insbesondere in TEE- und Städte-schnellzügen, wo Lautsprecheranlagen vorhanden sind, die Fahrgäste z. B. über eine Verzögerung der Weiterfahrt entsprechend zu informieren.

Auch Pkt. 496 der DV V 3 besagt, daß die Schaffner bei längeren unvorhergesehenen Aufenthalten eines personenbefördernden Zuges auf der Strecke die Reisenden über den Sachverhalt aufklären müssen.

## Zurückstellen von Hauptsignalen

Aus einer Fernschrift: „Am Freitag, 5. Mai, um 17.03 Uhr stellte ich dem Zug 2309 das freizeigende ES A in die Haltstellung. Bei Zug 2309 bekam ich die Vormeldung, daß ich 25 Kisten Sprudel Ausladung habe. Um Zug G 54 nicht länger beim ES zu verhalten und da ich noch keine Vor-

blockung vom Zug 2309 hatte, stellte ich das ES A wieder in die Grundstellung. Betriebl. Folgen: Zug 2309 überfuhr das haltzeigende ES A um Zuglok und 8 Wagen . . .“

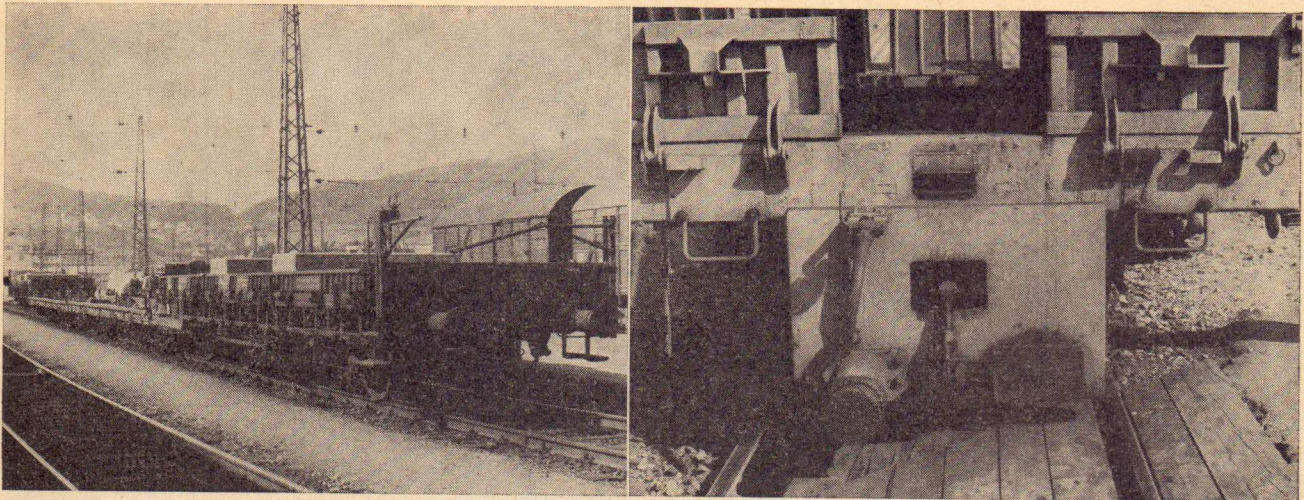
Abgesehen von der unvorschriftsmäßigen Formulierung der Fernschrift bewies deren Inhalt, daß der Fdl die Bestimmungen des Pkt. 250 der DV V 3 anscheinend nicht mehr in Erinnerung hatte. Darin heißt es u. a.:

„Ein ‚Frei‘ zeigendes Hauptsignal ist bei Gefahr sofort auf ‚Halt‘ zu stellen; ist dies wegen einer Störung nicht möglich und hat der Zug bereits die benachbarte Zugfolgestelle verlassen, so muß getrachtet werden, den Zug noch vor einem Hindernis mit Haltsignalen anzuhalten. Droht keine Gefahr, so darf in dringenden Fällen das Deckungssignal einer Abzweigstelle, ein Einfahr-sowie ein Blocksignal nur dann zurückgestellt werden, wenn der Zug von der benachbarten Zugfolgestelle noch nicht abgefahren ist oder der Zugführer vom Zurückstellen des Signals benachrichtigt werden konnte; . . .“

Aus DA. Z. 31665/3/1972:

## Vorläufige Dienstanweisung über die Führung von Zügen mit SGP-Niederflurwagen im Streckenabschnitt Kufstein—Brenner

„Ab 28. Mai 1972 wurde der regelmäßige Huckepackverkehr Köln—Verona über Kufstein—Brenner und umgekehrt zur Beförderung von Lkw mit Anhängern sowie Sattelkraftfahrzeugen



auf SGP-Niederflurwagen mit dem Gattungszeichen Saaks aufgenommen.

Art und Gattung der Züge: Güterschnellzüge.

Größtes zulässiges Zuggewicht: 1000 t.

Die Niederflurwagen können wegen der tiefliegenden Zug- und Stoßeinrichtung besonderer Bauart mit anderen Eisenbahnfahrzeugen nicht unmittelbar gekuppelt werden. Sie müssen deshalb bei der Beförderung in Zügen, bei allen Verschiebewegungen und grundsätzlich auch bei Hinterstellung an jedem Ende mit einem Übergangswagen gekuppelt sein.

Von dieser Bestimmung darf nur bei der unmittelbaren Bereitstellung zum Entladen abgewichen werden, wenn die Niederflurwagen ohne Übergangswagen an der Spitze in das Entladegleis geschoben werden müssen.

Müssen Niederflurwagen einzeln oder in Gruppen ohne Übergangswagen hinterstellt werden, so sind sie durch Signal 25: „Fahrzeug darf nicht bewegt werden“ zu kennzeichnen.

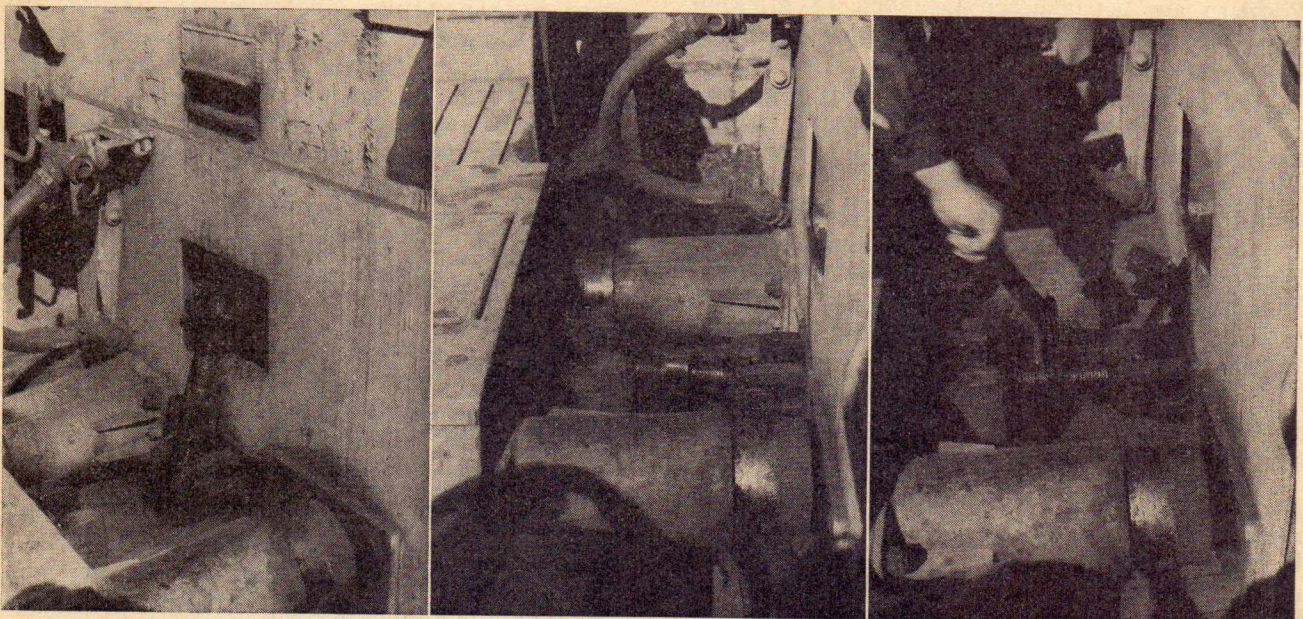
Die Kupplung zwischen Übergangswagen und Niederflurwagen sowie zwischen den einzelnen Niederflurwagen ist eine Schraubenkupplung besonderer Bauart.

Der Aufenthalt im Gleis unmittelbar vor bewegten Wagen ist verboten; zwischen aneinandergeschobenen Wagen darf sich niemand aufhalten. Ein Kupplerraum steht nicht zur Verfügung.

Vor dem Kuppeln hat der Verschiebteil kurz vor den stehenden Wagen anzuhalten und dann vorsichtig anzufahren.

Die Kupplung darf stets nur von der Ladefläche des Niederflurwagens aus bedient werden, nachdem die Wagen aneinandergeschoben worden und zum Stillstand gekommen sind. Der gesamte Beistell- und Kuppelvorgang ist mit größter Vorsicht auszuführen.

Die Kupplung darf wegen der erhöhten Unfallgefahr nur von besonders unterwiesenen Bediensteten bedient werden.





Die Niederflurwagen haben keine Verschieberaufstiege und keine Verschieberhandgriffe, deshalb darf bei bewegten Niederflurwagen weder auf- noch abgesprungen werden. Die Übergangswagen haben an der Stirnseite mit normalen Puffern Aufstiege und Handgriffe.

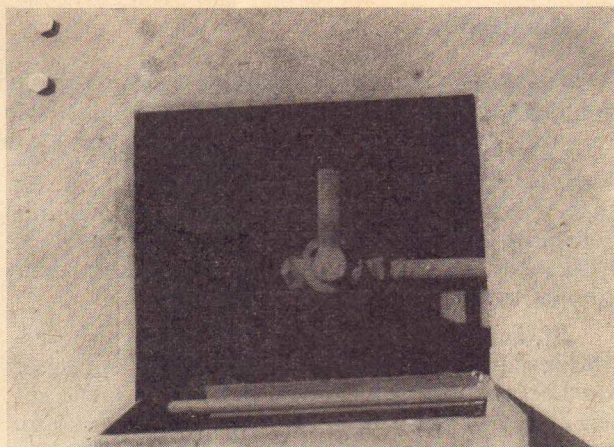
Das Entladen der Niederflurwagen darf nur bei abgeschalteter und geerdeter Fahrleitung durchgeführt werden.

Das Besteigen verladener Straßenfahrzeuge bei eingeschalteter Fahrleitung ist verboten.

Eine etwa notwendige Ladungsänderung auf der Strecke oder in einem Bahnhof darf nur bei ausgeschalteter und geerdeter Fahrleitung durchgeführt werden. Diese Arbeiten sind durch ein Aufsichtsorgan der ÖBB zu überwachen.

Die Niederflurwagen sind an jedem Wagende mit zwei Bremskupplungen ausgestattet. In der Regel sind nur die Bremskupplungen auf jener Seite verbunden, auf der sich die Handräder der Feststellbremsen befinden.

Der Bremsabsperrrhahn befindet sich in der Wagenmitte und ist nur nach Öffnen einer Klappe zugänglich.



Die Niederflurwagen besitzen Druckluftbremsen mit selbsttätiger Lastabbremung, die als Scheibenbremsen auf alle Räder wirken.

Die Beförderung dienstbereiter Triebfahrzeuge am Zugschluß ist verboten.

Niederflurwagenzüge dürfen weder geschoben, noch darf ihnen nachgeschoben werden.

In die Achslagergehäuse der Niederflurwagen sind teilweise zur leichteren Feststellung einer übermäßigen Erwärmung der Rollenlager Rauchpatronen eingebaut. Bei Rauchaustritt oder bei Feststellen einer ausgebrannten Rauchpatrone ist wie bei Entdeckung eines Heißläufers vorzugehen.

# *Eisenbahner!*

Sei auf Deine **Gesundheit**  
bedacht!

**Nach der Arbeit — vor dem Essen — Händewaschen nicht vergessen!**

## 27. Kundendienst

Das Kuratorium PRO AUSTRIA für Landes- und Umweltpflege teilte uns mit:

„Ich fuhr am Montag, 20. April 1972, von Wien in Richtung Leoben—St. Michael. Da ich einen Nachtzug benützte, war ich genötigt, mir mehrfache Auskünfte über die Zugverbindung via Bruck—Leoben—St. Michael nach Mautern einzuholen sowie sonstige Reiseauskünfte.

In diesem Zusammenhang fühle ich mich verpflichtet auf den diensthabenden Fahrdienstleiter von Leoben, Herrn Karl **Rottenmanner**, sowie auf den Zugschaffner, Herrn Karl **Hartner** (Bruck), zu verweisen, die mit außerordentlicher Liebenswürdigkeit und auch Mühewaltung bestrebt waren, mir behilflich zu sein. Dieses Vorhaben führte zu sehr positiven Beurteilungen seitens meiner Mitreisenden.

Ich wäre daher dankbar, wenn diesen obgenannten Herren ein dementsprechendes Lob ausgesprochen werden würde.

Prof. Dr. Lothar M.“

Die Post- und Telegraphendirektion für Wien, Niederösterreich und Burgenland in Wien schrieb uns:

„Am 13. April 1972 wurde bei der im Zug 2016 verkehrenden Bahnpost Linz—Wien 302 knapp außerhalb des Bahnhofes Blindenmarkt von Ihren Bediensteten ein Blockieren der Bremsen am Bahnpostwagen festgestellt.

Es ist in solchen Fällen üblich, den Bahnpostwagen abzustellen und die Post auf einen Güterwagen oder eine nachfolgende Bahnpost umzuladen.

Die Postbeförderung ist dann mit entsprechenden Verspätungen und auch oftmals mit Anschlußversäumnissen verbunden und erleidet dadurch meist 24-stündige Laufzeitverzögerungen.

Dank der vorbildlichen Einsatzfreudigkeit der Bediensteten des Bahnhofes Blindenmarkt konnte an diesem Tag das Gebrechen am Bahnpostwagen, jedoch nach eineinhalb Stunden anstrengender Arbeit behoben werden, so daß die Bahnpost mit nur eineinhalbstündiger Verzögerung ihre Fahrt fortsetzen konnte. Sie traf im Bahnhof Wien Westbahnhof mit lediglich 30 Minuten Verspätung ein und erreichte noch die für die Zustellung der Postsendungen am folgenden Tag maßgeblichen Verbindungen.

Wir bitten Sie, den Bediensteten des Bahnhofes Blindenmarkt, die durch ihre vorbildliche Haltung eine zeitgerechte Weiterleitung für viele Postsendungen sichergestellt haben, den Dank der Post- und Telegraphendirektion Wien auszusprechen.

Für den Präsidenten:  
Dr. Bolz“

Hiezu gab uns die BBDion Wien bekannt: „Es handelt sich um den Tzfz Adj. Robert **Brunner** der ZfgLtg. Wien West, den Zugführer Ass. Ulrich **Simetsberger** des Bf Wien Westbf, den Bf-Vorstand Ob. Rev. Johann **Muttenthaler** und den Bahnhelfer Josef Pils des Bf Blindenmarkt.“

## 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!

## 28. Unfallverhütung

Donnerstag, 25. Mai 1972, um 19.52 Uhr erlitt im Bf Wien Brigittenau der als Verschieber verwendete Lohnbed. Friedrich Fischer je eine Fraktur des rechten Fersenbeines sowie des rechten Mittelfingerknochens.

Anlässlich der Bildung des Zuges 6188 mußten von der Vershubreserve Süd auf Gleis 18 im Bereich der Vershubreserve Nord ein freistehender Gepäckwagen und eine Fahrzeuggruppe (bestehend aus 4 mit Autos beladenen Doppelstockwagen) ausgezogen werden. Als der geschobene Vershubteil etwa 5—6 m vor dem Gepäckwagen zum Stillstand gekommen war, trat Fischer, der vorher als Spitzenverschieber fungierte, in das Gleis, um auftragsgemäß das Ankuppeln des Gepäckwagens zu besorgen. Der Vershubleiter der Vershubreserve Nord wußte wohl von dem fast täglich notwendigen Vorgang, ist aber vom Vershubleiter der Vershubreserve Süd am Ereignistag von der beabsichtigten Vershubbewegung in seinem Bereich nicht verständigt worden.

Noch bevor die Vershubbewegung zum Schließen eingeleitet worden war, wurden infolge heftigen Anlaufens von durch die Vershubreserve Nord in Bewegung gesetzten Wagen die Autowagen gegen den Gepäckwagen gestoßen, wodurch dieser an den stehenden Vershubteil der Vershubreserve Süd angeschoben wurde. Fischer, im letzten Moment vom Anlaufen der Wagen durch Zuruf gewarnt, wurde niedergestoßen und kam unter dem Gepäckwagen zu liegen, wobei ihm von einem Rad der 1. Achse die o. a. Verletzungen zugefügt wurden.

Für den Unfall mit schweren Folgen ist unterlassene Verständigung zwischen den Vershubleitern ursächlich.

Ein ähnlicher Unfall hat sich bereits am 10. April l. J. im Bf Klein Schwechat ereignet, bei dem der Bedienstete P. derart schwer verletzt wurde, daß ihm der rechte Unterschenkel amputiert werden mußte.

Die Vielzahl und die Schwere der persönlichen Unfälle im Vershubdienst in letzter Zeit veranlassen uns, auf die Notwendigkeit der unerlässlichen Überwachung der Dienstabwicklung durch die Vorgesetzten und Aufsichtspersonen besonders hinzuweisen.

Jeder Hinweis und jede gezielte Veranlassung, insbesondere persönliche Einflußnahme der Vorgesetzten, im Dienste der Unfallverhütung trägt dazu bei, die Unfallgefahr zu verringern bzw. Unfälle zu vermeiden und den mit besonderen Gefahren verbundenen Vershubdienst sicherer zu gestalten.

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst wollen diese ungünstige, kaum mehr vertretbare Entwicklung zum Anlaß nehmen, den Problemen der Unfallverhütung im Dienstunterricht mehr Platz als bisher einzuräumen.

Eine für die Österreichischen Bundesbahnen tragbare Entwicklung kann nur erzielt werden, wenn die Unfallverhütung als eine gemeinsame Aufgabe angesehen wird.

### Druckfehlerberichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 6. Stück/1972 ist unter Pkt. 21 auf Seite 65, rechte Spalte, der letzte Satz wie folgt zu ändern: „Sodann beauftragt der Fdl den Kl-Führer zur Fahrt.“

## Schwerpunktprogramm Juli — September 1972

Bf-Vorstände:	Wirtschaftlicher Einsatz des Personals und der Fahrbetriebsmittel Überwachung der Einschüler
Fdl:	Einreihen der Fahrzeuge in Züge
Zgf u. Tzfz:	Abfahrerlaubnis nach Tafel B 15
Reisezugschaffner:	Kundendienst
Vershubbedienstete:	Sicherung stillstehender Fahrzeuge Reinhaltung der sanitären Anlagen in Bahnhöfen und in Zügen

# Zur Beachtung!

---

Neuanschaffungen von Geräten, Werkzeugen  
und Inventarien kosten den Österreichischen  
Bundesbahnen jährlich Millionen Schillinge!

Daher ist deren

**sparsamste** Bewirtschaftung durch  
**schonendste** Behandlung und  
**zweckmäßige** Verwendung  
**ein Gebot der Stunde!**

---

# Eisenbahner!

Der Verbrauch an Petroleum,  
Schmierstoffen,  
Karbid,  
Reinigungsmaterial und  
sonstigen Materialien  
verursacht **erhebliche** und **ständig steigende Ausgaben**

# Helft sparen

durch beschränkte Anforderungen,  
zweckmäßige Lagerung und Verwendung sowie  
sparsamsten Verbrauch.