



Fell

Bahnhof Vöcklamarkt
Eing. 1. DEZ. 1972
Zl. Beil.

Verkehrs-Unterrichtsblatt

12. Stück

Wien, am 1. Dezember 1972

Jahrgang 1972

- Inhalt: 46. Aus dem Verkehrsgeschehen
47. Etwas für jeden
48. Säureeinsatz im Bahnhof Göllersdorf — Aus der Sicht der Feuerwehr
49. Kundendienst
50. Lösung des 40. Preisausschreibens „Kennst Du die Vorschrift?“
51. Unfallverhütung

Das ist das Ergebnis

(Heftiges Anfahren eines abgestoßenen Verschubteiles an einen Gleisabschluß, wobei der 1. Personewagen auf den Gleisabschluß aufritt und schwer beschädigt wurde. An 4 weiteren Wagen und dem Gleisabschluß entstand geringerer Sachschaden. Der Vorfall erregte jedoch großes Aufsehen.)



ungenügender Bremsbesetzung, unrichtiger Einschätzung der Geschwindigkeit des abgestoßenen Verschubteiles und zu später Bremsung.

46. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Tötung eines Gleisfacharbeiters

Bf B.	km 226,9	1. Sich.-Posten km 226,620	km 226,6	2. Sich.-Posten gef. Rotte km 226,530	Bf L.	Bf G.
-------	----------	-------------------------------	----------	---	-------	-------

Um 7.45 Uhr des Ereignistages meldete der Gleismeister der zuständigen Bahnmeisterstelle bei den Fdl der Bf L. und B. eine „gefährdete Rotte“ im Abschnitt km 226,6—226,9 an. Es sollten im Gleis 2 Arbeiten mit zwei Schraubeneindrehmaschinen westlich des Bf L. durchgeführt werden. Ein Sicherungsposten, der ein Typhon und einen Anschaltfernsprecher zu bedienen hatte, befand sich im km 226,620. Der Posten hatte in Richtung Osten (Bf L.) auf Gleis 2 eine Sicht von zirka 80 m und auf Gleis 1 eine solche von zirka 120 m. Ein zweiter Sicherungsposten war neben den beiden Geräten so aufgestellt, daß er jederzeit Sicht- und Hörverbindung mit dem Sicherungsposten 1 hatte. Ihm war aufgetragen, bei Ertönen des Typhons das Rottenwarnsignal mittels des Mehrklangsignalhorns zu wiederholen.

Nach einer Mittagspause wurden die Arbeiten um 13.15 Uhr fortgesetzt, wobei die Arbeitsstelle über km 226,6 hinaus in Richtung Bf L. wanderte. Der Sicherungsposten bei der Rotte befand sich zu diesem Zeitpunkt bereits östlich des 1. Postens, demnach aus Richtung Bf L. gesehen, vor dem 1. Sicherungsposten (Siehe Skizze).

Um 13.45 Uhr wurde vom zuständigen Befehlshaber ein Lz eingeleitet und um 13.46 Uhr die Zugankündigung vom Bf L. nach Bf B. durchgeführt.

Um 14.08 Uhr fertigte der Fdl des Bf L. einen Überstellzug nach Bf B. ab; die Abfahrt eines Folgezuges ab Bf L. war dadurch erst um 14.15 Uhr möglich. Bereits um 14.12 Uhr erhielt Bf L. die verbindliche Abmeldung des Lz vom Bf G. Da die Rückblockung für den Überstellzug noch nicht eingelangt war, konnte der Fdl in L. nur die Einfahrt für den Lz freistellen. Um aber den Zuglauf nicht zu verzögern, erfolgte noch vor Einlangen der ausständigen Rückblockung die blockmäßige Befehlsabgabe an Stellwerk 2 für die Ausfahrt des Lz aus Gleis 2. Dadurch war der Stellwerkswärter bereits in der Lage, die Fahrstraße herzustellen und zu verschließen. Als die Rückblockung einlangte und die Ausleuchtung des Zg-Streckenblocks von rot auf weiß gewechselt war, stellte der Wärter im Stellwerk 2 das Ausfahrtsignal auf „Frei“.

Zu diesem Zeitpunkt fuhr der Lz bereits auf der Ostseite des Bf L. ein und wurde vom Fdl am Platz erwartet. Als der Tzf-Führer die Freistellung des Ausfahrtsignals bemerkte, schaltete er — etwa in Höhe des Stellwerkes 1 — bei einer Geschwin-

digkeit von zirka 60 km/h wieder auf. Nun sah auch der am Platz befindliche Fdl das freizeigende Ausfahrtsignal, lief in die Fahrdienstleitung und gab das als Vorankündigung der verbindlichen Abmeldung in Fahrtrichtung 1 vorgeschriebene einmalige lange Läuten ab. Es meldeten sich der Sicherungsposten am Anschaltfernsprecher und die beteiligten Bf- und Streckenbediensteten. Die Abmeldung erfolgte hierauf hastig und überstürzt, weshalb nicht alle Mithörenden den Wortlaut eindeutig verstanden.

Noch ehe der Sicherungsposten das Typhon bedienen konnte, bemerkte sein Kollege im km 226,530 den sich der Arbeitsstelle rasch nähernden Lz. Auf die sofortige Warnung hin konnte sich einer der beiden mit der Schraubeneindrehmaschine arbeitenden Bediensteten noch in Sicherheit bringen; der zweite Bedienstete wurde vom Zug zur Seite geschleudert und getötet.

Die Ursache dieses folgenschweren Ereignisses lag zusammenfassend darin, daß die Verständigung der gefährdeten Rotte bzw. die Abgabe der verbindlichen Abmeldung erst **nach** Zulassung der Fahrt bzw. **während der Durchfahrt** des Lz im Bf L. erfolgt war.

Die Sicherung der Rotte war auf die Bestimmungen der DV V 3, Pkt. 206 und der UVV Heft 5, Pkt. 5.5.1 aufgebaut. Darnach ist einer gefährdeten Rotte bei Arbeiten auf der Strecke die voraussichtliche Ab- oder Durchfahrtszeit jedes Zuges **vor Zulassung** der Fahrt bekanntzugeben.

Der Fdl des Bf L. hatte bei den vorangegangenen Zugfahrten die Verständigung der gefährdeten Rotte stets mit der vorgeschriebenen verbindlichen Abmeldung verbunden, wogegen kein Einwand besteht. Die Abmeldung für den Lz gab er jedoch erst, als das Ausfahrtsignal schon in Freistellung und die Fahrt auf die anschließende Strecke damit schon zugelassen war. Zu diesem Zeitpunkt fuhr der Lz mit zirka 80 km/h an der Fahrdienstleitung vorbei.

Ein weiterer Anstand, der bei der Erhebung festgestellt wurde, jedoch mit dem Ereignis nicht in ursächlichem Zusammenhang stand, lag darin, daß das Weiterarbeiten der Rotte über den angegebenen Abschnitt (km 226,6) in Richtung Bf L. hinaus dem Fdl nicht bekanntgegeben worden war. Dadurch war die Rotte näher zum Bf L. bzw. sogar knapp in den Bf gerückt.

Rechtzeitige Bremsbedienung verhinderte schon viel Unheil! Sei darauf bedacht!

b) Fehlausfahrt eines D-Zuges

Bf L. besitzt als Sicherungsanlage ein Befehlswerk der Bauart 3175 und 2 Endstellwerke der Bauart 5007. Alle Hauptsignale sind Lichtsignale. Der Streckenabschnitt nach Bf St. ist durch ZG-Streckenblockung und jener nach Bf T. durch Streckenblockung österr. Bauart gesichert.

/	/	/
St.	L.	T.

Wegen Stromausfalles im öffentlichen Netz wurden am Ereignistag um 15.57 Uhr alle Haupt- und Vorsignale des Bf L. untauglich. Der Fdl ordnete daraufhin für alle folgenden Zugfahrten die Fahrstraßenprüfung und -sicherung auch fmdl. an.

Nach Abfahrt eines Lz vom Bf St. befragte der Wärter des Stellwerkes 2 des Bf L. den Fdl, welches Gleis des Lz befahren werde, da einerseits die Fahrstraße noch von einer vorangegangenen Zugfahrt nach bzw. aus Gleis 3 festgelegt, andererseits für den Lz laut Zugverzeichnis Gleis 1 vorgegeben war. Der Fdl antwortete, daß der Lz planmäßig Gleis 1 befahren werde, löste aber die noch immer festgelegte Fahrstraße nach bzw. aus Gleis 3 nicht auf. Als sich der Lz bereits dem Bf näherte, entschloß sich der Fdl dazu, den Lz doch durch Gleis 3 fahren zu lassen und gab — ohne Bekanntgabe einer Einfahränderung — diesbezüglichen fmdl. Auftrag an die beiden Stellwerkswärter; ein blockmäßiger Auftrag erfolgte nicht.

Nach Durchfahrt des Lz auf Gleis 3 gab der Fdl neuerlichen fmdl. Auftrag zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Durchfahrt eines nachfolgenden D-Zuges auf Gleis 1. Der Wärter im Stellwerk 1 meldete sofort darauf den Vollzug, wiewohl die Fahrstraße noch immer für eine Durchfahrt auf Gleis 3 festgelegt war. Erst über Aufforderung des Wärters des Stellwerkes 2 bequeme sich der Fdl dazu, die Fahrstraße aufzulösen. Ein blockmäßiger Auftrag für die Durchfahrt auf Gleis 1 erfolgte nicht.

Da der Wärter des Stellwerkes 1 keine Fahrstraßenprüfung und -sicherung durchgeführt hatte, bemerkte er nicht, daß die Weiche 6 noch aus Gleis 3 stand. Er erkannte seinen Fehler erst, als der

Zug trotz Abgabe des Signals 29 a vom Tzfz angehalten wurde, wobei es jedoch noch vor Stillstand des Zuges zum Aufschneiden der Weiche 6 kam. Der Zug erlitt durch den Vorfall 40 Minuten Verspätung.

Dem Ereignis lagen in erster Linie schwere Verfehlungen des Fdl zugrunde. Er hatte für die Durchfahrt des Lz und des D-Zuges die Fahrstraßenprüfung nur fmdl. angeordnet, wiewohl die Blockeinrichtung tauglich war. Punkt 242 der DV V 3: „Blockeinrichtungen müssen bedient werden, soweit sie bedienbar sind . . .“. Die Auflösung der Fahrstraße nach bzw. aus Gleis 3 erfolgte erst über Aufforderung durch den Wärter im Stellwerk 2. Hiemit war auch ein Verstoß gegen Punkt 236 der DV V 3 gegeben: „Einrichtungen, die Verschlüsse bewirken (z. B. Befehlsempfangs-, Zustimmungsempfangs- und Fahrstraßenfestlegfelder sowie Fahrstraßenhebel), sind sofort nach jeder Zugfahrt, sofern nicht Flankenschutzeinrichtungen bzw. besetzte Weichen noch weiter unter Verschluss gehalten werden sollen, in die Grundstellung zu bringen . . .“

Der Wärter im Stellwerk 1 beging ebenfalls schwerwiegende Fehler: Er meldete sofort im Anschluß an die fernmündliche Anordnung zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße deren Durchführung, obwohl er keine Fahrstraßenprüfung vorgenommen hatte bzw. zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht in der Lage war, eine solche durchzuführen. Dennoch kam er dem vorschriftswidrigen Auftrag des Fdl zur Abgabe des Signals 29 a am Standort des untauglichen Ausfahrsignals widerspruchlos nach.

Es muß wiederholt werden, daß sich Fdl und Stellwerkswärter grobe Verstöße gegen grundlegende Bestimmungen zur Wahrung der Verkehrssicherheit zu Schulden kommen ließen. Beide Bediensteten wurden daher vom Verkehrsdienst abgezogen und im Ordnungsstrafwege mit einer Geldbuße von je 10% bestraft. Ihre Wiederzulassung zum Dienst wurde von der erfolgreichen Ablegung einer Nachprüfung aus den DV V 3 und V 50 abhängig gemacht!

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

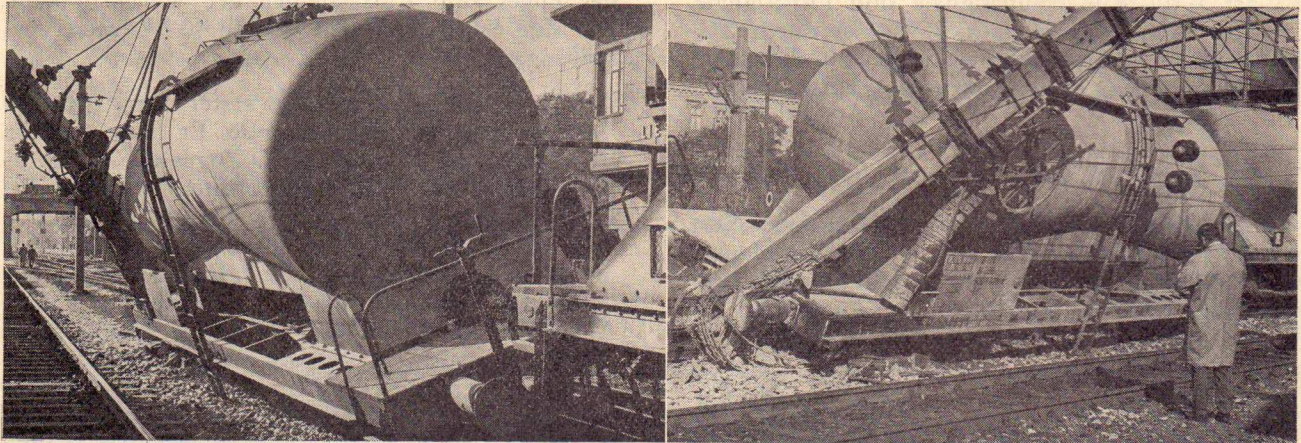
Nur **sofortige Meldung** über außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr an die Zugleitungen gibt die Möglichkeit, notwendige Anordnungen raschest zu treffen.

Zugleitungsbeamte!

Gebt solche einlangende Meldungen sofort an die Euch bekannten Stellen weiter. Nur bei ungesäumter Einhaltung des Meldevorganges ist klaglose Betriebsabwicklung und zeitgerechte Verlautbarung in Presse und Rundfunk möglich.

48. Etwas für jeden

Achshalterbruch und seine Folgen



Im gegenständlichen Fall lag kein Verschulden eines Bediensteten vor. Er bietet aber Anlaß, an die wichtigen Bestimmungen der ZSV 14 „Zugbeobachtung“ zu erinnern, die den Zweck verfolgen, durch rechtzeitiges Erkennen von Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen Unfälle zu verhüten. Daß die Mehrzahl unserer V-Bediensteten diesen Bestimmungen nachkommt, beweist ein Beispiel von vielen:

Am 24. Oktober um 13.20 Uhr bemerkte Fdl Rev. Erich Schwarzenlander des Bf Seekirchen-Mattsee bei Durchfahrt des Zuges Ex 468 „Arlberg-Express“ auf Gleis 2 den Aufprall eines Gegenstandes sowie Aufwirbeln von Staub. Da der Zug bereits am Stellwerk 2 vorbeigefahren war, wurde das Anhalten beim Blockposten Seekirchen-Mattsee 1 veranlaßt. Dort stellte der Tzfz fest, daß beim 2. Wagen eine Federspannschraube gebrochen war. Der Zug konnte zwar die Fahrt bis Salzburg mit verminderter Geschwindigkeit fortsetzen, jedoch mußte dort der Wagen abgestellt werden.

Ein Rezept für viele

Unter diesem Titel veröffentlichten wir im Verkehrs-Unterrichtsblatt 10/1972, Punkt 40 „Kundendienst“, einen Beitrag des Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst des Bf Sigmundsherg. Der Bf-Vorstand des in diesem Artikel erwähnten Bf Linz Hbf. gab hiezu nachfolgende schriftliche Stellungnahme ab:

„Zug 263 vom 7. Juli 1972 hatte nicht nur über Auftrag der ZVÜ und ZI Linz, sondern auch nach den Bestimmungen der DV V 41 auf den um 12.40 Uhr mit 57 Minuten Verspätung ankommenden Zug 227 zuzuwarten. In Tafel 6 dieser DV wird die Weiterleitung mit Zug 263 und das Anhalten in St. Valentin, Amstetten und St. Pölten angeordnet. Zug 263 fuhr um 12.55 Uhr mit 27 Minuten Verspätung ab. Die Planfahrzeit Linz

—Wien beträgt 2 Stunden 4 Minuten, die kürzeste Fahrzeit 1 Stunde 44,7 Minuten, also 19,3 Minuten weniger. Unter Berücksichtigung der kürzesten Fahrzeit war, trotz der zusätzlichen Halte, anzunehmen, daß Zug 263 die Fahrzeit um etwa 10 Minuten kürzen könnte und in Wien Westbf mit zirka 17 Minuten Verspätung um 14.49 Uhr ankommen würde. Zug 229, ab Linz 4 Minuten später, hätte planmäßig um 14.55 Uhr in Wien Westbf ankommen können. Es war anzunehmen, daß im Hinblick auf den grenzüberschreitenden Weiterlauf des Zuges 263 ein Vorfahren der beiden Triebwagenschnellzüge — die nach Pkt. 48 der DV V 3 hinter Expresszügen reihen — trotz der kürzeren Fahrzeit (140 km/h) nicht durchgeführt wird.

Zur ‚zusätzlichen Würze‘ wäre zu erwähnen: ad 1) Nur einmaliger Ausruf von 15 Minuten Abgangsverspätung. Dies erscheint unwahrscheinlich, da die Lautsprecheransagen in Linz Hbf seit über 2 Jahren keinerlei negative Kritik auslösten. Die Belastung des Innen-Fdl — dem u. a. auch die Lautsprecheransagen obliegen — ist in Linz Hbf äußerst stark. Am besten wird dies vielleicht damit veranschaulicht durch die Zugdichte, z. B. am 7. Juli von 11.30 Uhr bis 13.30 Uhr 39 Züge, hievon 26 Reisezüge. Durch diese Überlastung wäre eine etwas vernachlässigte Lautsprecherbedienung wohl verständlich, aber nicht entschuldbar.

ad 2) Hinweis auf nachfolgende Züge 229 und 461 mit um ‚30 Minuten früherer‘ Ankunft in Wien Westbf.

Ein derartiger Hinweis war nicht gegeben, weil — wie vorstehend bereits angeführt — eine Überholung nicht anzunehmen war. Zug 263 war mit 40+510 Reisenden besetzt. Zug 229 war schwach frequentiert und hätte zirka 140 Reisende aufnehmen können, wobei allerdings zu befürchten gewesen wäre, daß trotz entsprechender Verlautbarung Reisende für St. Valentin, Amstetten und St. Pölten zusteigen würden. Zug 461 ist fast ständig überbesetzt.

Ich überlasse es der Redaktion des Verkehrs-Unterrichtsblattes im Sinne einer einwandfreien und richtigen Berichterstattung meine Stellungnahme im nächsten Verkehrs-Unterrichtsblatt zu veröffentlichen . . .“.

Es war selbstverständlich, daß wir — wie es auch der Bf-Vorstand ausdrückt — „im Sinne einer einwandfreien und richtigen Berichterstattung“ seine Stellungnahme hier wiedergeben. Das Beispiel möge allen jenen, die Beiträge für das Verkehrs-Unterrichtsblatt einsenden, vor Augen führen, daß es unbedingt nötig ist, diese Beiträge gewissenhaft zu erarbeiten und das gestellte Thema von allen Seiten zu beleuchten !

Ölalarmfahrzeuge in der Steiermark

Standorte: Bruck a. d. Mur,
Frohnleiten,
Judenburg,
Lebring,
Liez, Neumarkt in Steiermark,
Radkersburg,

und in Oberösterreich

Standorte: Ried im Innkreis,
Seewalchen.

Unfallübung und Probealarm

Samstag, 7. Oktober 1972, um 13.05 Uhr wurde von der Feuerwehr der Stadt Amstetten im Bereich der Ybbsbrücke im km 6,033 zwischen den Bf Amstetten und Ulmerfeld-Hausmending eine Großübung abgehalten, an der sich auch die Österreichischen Bundesbahnen im Rahmen einer Übung beteiligten. Hiezu wurde über Ersuchen der Feuerwehr auch der Hilfszug Amstetten und ein Motorturmwagen der Fahrleitungsmeisterstelle eingesetzt.

Eine Eins der Bundesbahn Aus „Salzkammergut-Zeitung“

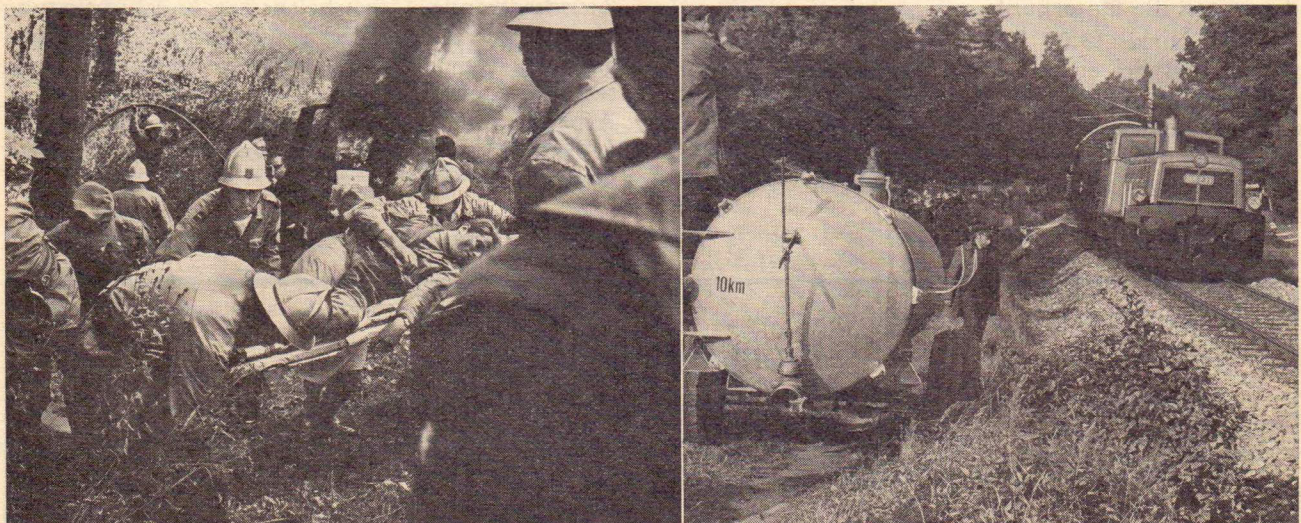
Eine Eins der Bundesbahn

Der Bahnübergang der Großalm-Landesstraße im Bereich Altmünster war schon immer ein arger „Stein des Anstoßes“ für alle Benutzer dieser Straße. Bislang konnte man diesen nur im Schrittempo überqueren, wollte man nicht eine Beschädigung des Fahrzeuges riskieren. Dies löste selbstverständlich immer wieder Beschwerden aus, die in veröffentlichten Leserbriefen mehrmals aufgezeigt worden sind.

Im Zuge der Regenerierung der Großalm-Landesstraße nach der Wasserleitungsverlegung hat sich die Streckenleitung Attnang-Puchheim zu einer zielführenden Verbesserung dieses Bahnüberganges entschlossen. Durch den Einbau von Eisenplatten und Angleichung an das Straßenniveau wurde nunmehr eine grundlegende Sanierung erreicht, die auf Grund ihrer massiven Bauweise und des verwendeten Materials Aussicht auf Beständigkeit hat und die auch dem vermehrten Lastenverkehr voraussichtlich standhalten wird. Womit sich das Sprichwort: „Was lange währt, wird endlich gut“ in positivem Sinne bestätigt hat. Die vielen Kraftfahrer sind für die Beendigung des schon recht unliebsam gewordenen Zustandes der Bundesbahndirektion sehr dankbar.

Als Annahme lag ein Zusammenprall zugrunde, bei dem ein VW-Kombi — nachdem er den geschlossenen Schranken durchfahren hatte — vom Zug bis zur Ybbsbrücke mitgeschleift, den Abhang zum Ybbsfluß hinabgeschleudert wurde und zu brennen begann. Beim Zug entgleisten das Tzf und drei Wagen, von denen einer zu brennen begann und aus dem zweiten Öl in die Ybbs floß.

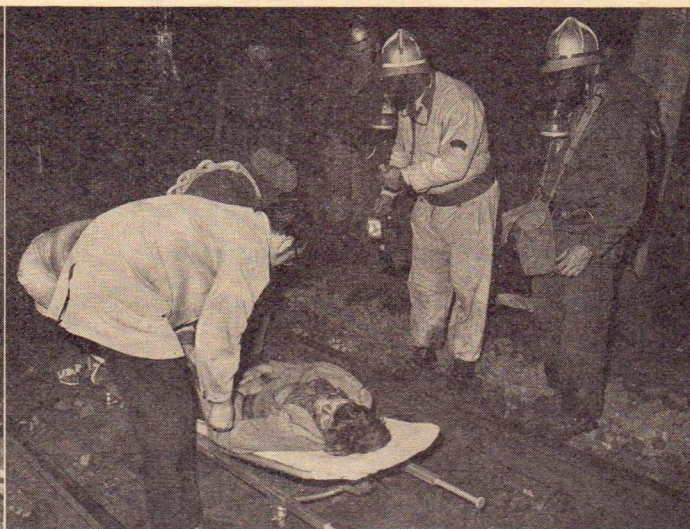
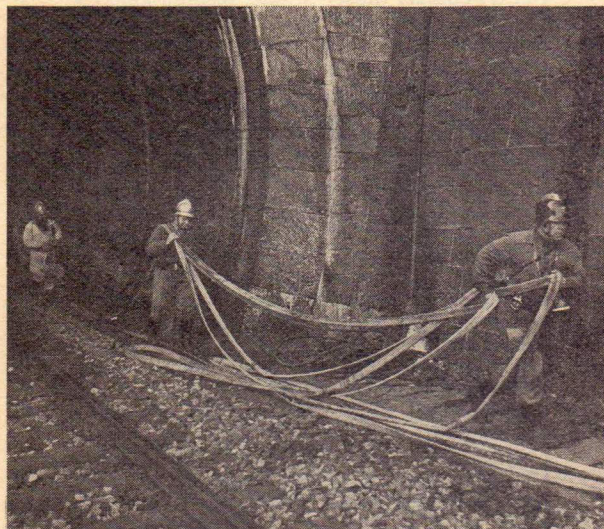
Insgesamt waren 39 Fahrzeuge mit 184 Mann der Feuerwehren des Bezirkes Amstetten im Einsatz.



Dienstag, 17. Oktober, um 9.58 Uhr fand im Bf Semmering der Probealarm der BBD Wien statt, an dem auch Gendarmerie, Feuerwehren und das Rote Kreuz mitwirkten. Hierzu auszugsweise die Annahme: Im Semmeringtunnel entgleist der letzte Wagen eines Sonderzuges, stieß nach Zugtrennung an

die Tunnelwand und begann zu brennen. 15 Reisende in diesem Personenwagen wurden verletzt.

Hier waren 6 Feuerwehren mit 8 Fahrzeugen und 60 Mann mit 10 schweren und 15 leichten Atemschutzgeräten sowie 3 Rote-Kreuz-Stellen mit 5 Fahrzeugen und 23 Hilfskräften im Einsatz.



Vorsicht bei Auftauarbeiten !

Am Ereignistag hatten die Wagenreinigungsbediensteten des Bf W. Auftauarbeiten an den dort abgestellten Reisezugwagen durchzuführen. Hierzu wurden insgesamt drei tragbare Propangasaufbaugeräte verwendet. Die Arbeit ging in der Regel so vor sich, daß ein Bediensteter mit einem Auftaugerät von außen her die Abfallrohre der WC an ihrem unteren Rand erwärmte, während ein zweiter Bediensteter das in den Rohren vorhandene Eis mit einer Stange vom Wageninnern aus zu durchstoßen versuchte. Nachdem um etwa 11.30 Uhr die Arbeiten beendet waren, suchten die Bediensteten die Unterkunft auf.

Um zirka 13.00 Uhr bemerkte die Arbeitspartie, daß bei einem der Personenwagen Rauch aufstieg. Bei der sofortigen Nachschau stellte man einen im Bereich des WC ausgebrochenen Brand fest. Nachdem dieser unter Zuhilfenahme von Kübeln mit Wasser und Handfeuerlöschern gelöscht

schien, sollte der Wagen in die Zugförderungsleitung überstellt werden. Während der Fahrt brach erneut starkes Feuer aus, wobei es sogar zum Durchbrennen der Zwischendecke des Wagens kam. Nur dem raschen und selbstlosen Einsatz aller verfügbaren Bediensteten und dem der schließlich herbeigerufenen Feuerwehr war es zu danken, daß den Flammen nur ein Teil des Wagens zum Opfer fiel.

Wie die Erhebungen ergaben, waren Fußböden und Wände des WC durch Überhitzung des WC-Fallrohres bei den Auftauarbeiten in Brand geraten. Das Feuer hatte sich anschließend über Zwischenwände, Lichtschaltkasten und Lichtleitung bis in die Zwischendecke ausgebreitet. Schuldtragend am Ereignis waren demnach die mit den Auftauarbeiten beauftragten Bediensteten, da sie die Arbeiten mit den Propangasgeräten nicht mit der erforderlichen Sorgfalt und Vorsicht durchgeführt hatten.

Kampf dem Lärm!

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

So werden manchmal Fernschreiben abgefaßt !

+ b nr 2246 von [REDACTED] am 18/10 0210

an die gd und bbdion wien. ===

bhf [REDACTED] am 17.10.1972. um 2340 meldete mir der tfz heizer johann lobinger das der verschieber neusiedler friedrich geb. 6.3.1950 [REDACTED] vom tfz 931456 das der tfz fuerher medlitsch hubert fuehrte, auf grund eines unwohlseins vom tfz gestuerzt ist. dr. zartl, [REDACTED], wurde um 2345 verstaendigt und traf kurz darauf ein. rettungsstelle [REDACTED] wurde auf anweisung des dr. zartl verstaedigt. der bedienstete wurde in das krankenhaus eingeliefert. mittlerweile passierte ein zweiter unfali. bei zug 4260 war der schranken bei km 71.914 in bhf [REDACTED] bereits geschlossen. in der folge fuhr der landwirt josef stoiber an den bahnschranken und beschaedigte ihn schwer mit seinem moped. die verletzungen des mopedfahrers sind leichter natur, nach aeusserung des bahnarztes. durch diesen umstand war ich verindert, das fernschreiben innerhalb der vorgeschriebenen zeit abzugeben. ===

bhf [REDACTED]: fdl [REDACTED]

Kommentar ueberfluessig !

Verkehrsbedienstete !

Durch gewissenhafte Einhaltung der Gueterzugbildevorschrift (GZV) vermeidet ihr unnuetige Verschubarbeiten. Helft, den Betrieb fluessiger zu gestalten, und beschleunigt gleichzeitig den Wagenumlauf!

49. Säureeinsatz im Bf Göllersdorf — Aus der Sicht der Feuerwehr

(Nachdruck aus der Zeitschrift „Brand aus“, Heft 9/72, mit Genehmigung des Landesfeuerwehrkommandos für N. Ö.)

Lage:

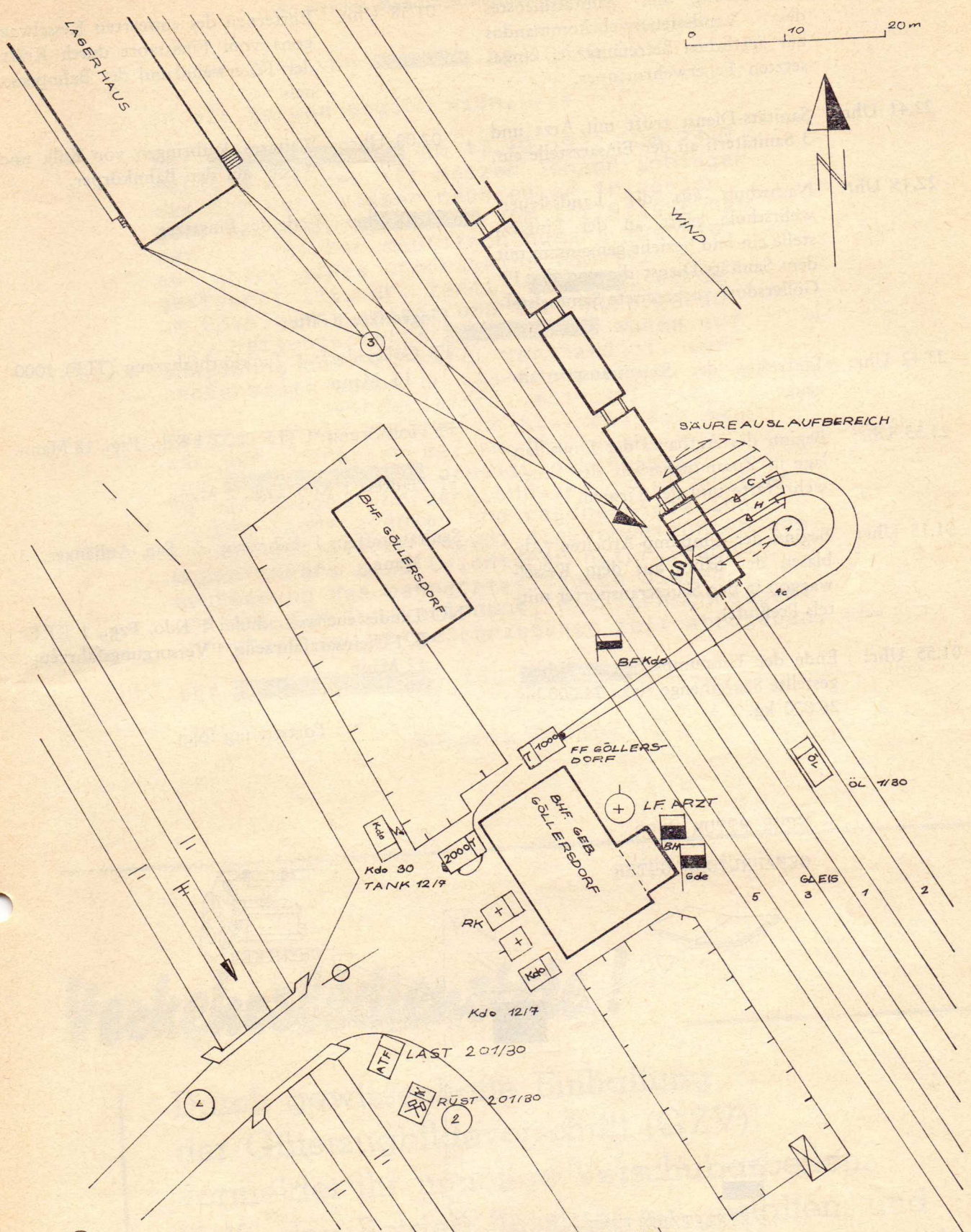
15. Juni 1972, 20.00 Uhr, Bf Göllersdorf.

Einsatzleitung: OBR Autrieth.

Am Gleis 2 des Bf Göllersdorf, Bezirk Hollabrunn, wurde von Bediensteten der ÖBB an einem Kesselwagen der Austritt der flüssigen Ladung festgestellt. Auf Grund der Sichtung der Frachtpapiere ergab sich, daß dieser Kesselwagen mit zirka 45 Tonnen konzentrierter Schwefelsäure beladen war.

Zeitlicher Ablauf des Einsatzes Göllersdorf:

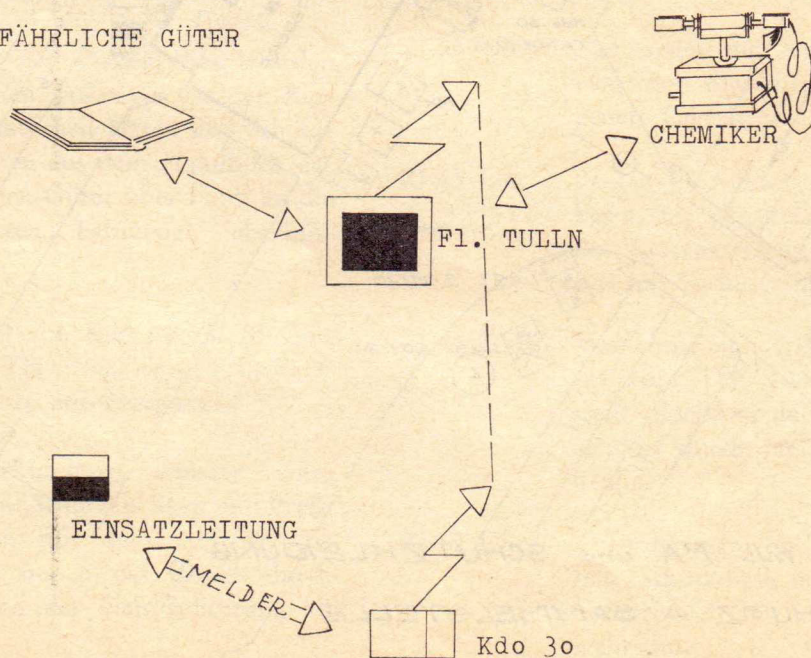
- | | |
|--|--|
| <p>20.00 Uhr: Alarmierung der Landesfeuerweherschule durch die Bezirkshauptmannschaft Hollabrunn auf Grund der vom Bf-Vorstand Göllersdorf über den Gendarmerieposten Göllersdorf gemeldeten Lage.</p> <p>20.05 Uhr: Einsatzgenehmigung für die Kräfte der Landesfeuerweherschule durch Landesfeuerwehrkommandant -Stellvertreter Kast.</p> <p>20.08 Uhr: Ausrücken der Kräfte der Landesfeuerweherschule mit 10 Mann und drei Sonderfahrzeugen: Kdo 30, mit Schutzanzügen und Preßluftatmern — Öl 4/30 und Rüst 201/30.
Während des Anmarsches wurden von Florian Tulln die für den Einsatz wesentlichen Daten und Schutzmaßnahmen aus dem Handbuch der gefährlichen Güter über Funk an die ausgerückten Fahrzeuge übermittelt.</p> <p>20.30 Uhr: Eintreffen von Kdo 30 am Bf Göllersdorf. TFL 1000 der FF Göllersdorf bereits am Einsatzort.</p> <p>20.40 Uhr: Nach Erkundung, Einsatz eines Trupps mit Schutzanzügen und Preßluftatmern mit dem Auftrag, das Leck am Boden des Kessels durch Nachziehen der Flanschdichtung zu schließen.</p> | <p>20.42 Uhr: Einsatz eines Stahlrohres mit dem Auftrag, die ausfließende Säure mit Sprühstrahl am Boden zu verdünnen. Der Rohrführer hatte weiters Auftrag, falls Säure in die Schutzanzüge eindringt, sofort den eingesetzten Trupp abzusprühen, um ein rasches Ablegen der Schutzbekleidung zu ermöglichen.</p> <p>20.55 Uhr: Einrichten eines prov. Umkleideplatzes am Bf-Gelände.</p> <p>21.20 Uhr: Der eingesetzte Trupp konnte den Austritt von Säure durch Anziehen der Flanschschrauben verringern und den Flansch sichern. Ein vollständiges Abdichten konnte nicht erreicht werden.</p> <p>21.55 Uhr: Telefonische Anforderung eines Säuretransporters und Umfüllgerätes zweier Tullner Firmen durch den Bezirkshauptmann.</p> <p>21.55 Uhr: Einholung von Information über die sich bietenden Möglichkeiten zur Neutralisation der auslaufenden Säure von einem leitenden Chemiker des Forschungszentrums Seibersdorf.</p> <p>21.35 Uhr: Auf Grund der Auskunft, Anforderung von Staubkalk vom nahegelegenen Lagerhaus.</p> <p>21.45 Uhr: Beginn des Aufbringens des Staubkalkes in der unmittelbaren Umgebung der Säureaustrittsstelle und Abdecken mit Sprühstrahl.</p> <p>21.46 Uhr: Vornahme eines zusätzlichen C-Rohres vom TLF 1000 zur Austrittsstelle. Speisung des TLF 1000 Göllersdorf durch das TLF 2000 Hollabrunn.</p> <p>22.10 Uhr: Anforderung von Atemschutzgeräten, Schutzmasken und Atemluftkompressor aus der Landesfeuerweherschule.</p> |
|--|--|



- ① Trp LFS mit PA. und SCHUTZKLEIDUNG
- ② ATEMSCHUTZ - SAMMELSTELLE
- ③ TRANSPORT VON CA. 90 SACKEN STAUBKALK (FF HOLLABRUNN)

- 22.12 Uhr: Anforderung des Sanitätsdienstes des Landesfeuerwehrkommandos zur ärztlichen Betreuung der eingesetzten Feuerwehrmänner.
- 22.41 Uhr: Sanitäts-Dienst trifft mit Arzt und 3 Sanitätern an der Einsatzstelle ein.
- 22.45 Uhr: Nachschub aus der Landesfeuerweherschule trifft an der Einsatzstelle ein und bezieht gemeinsam mit dem Sanitäts-Dienst die von der FF Göllersdorf vorbereitete Sammelstelle.
- 23.42 Uhr: Eintreffen der Säuretransportfahrzeuge.
- 23.55 Uhr: Beginn des Aufbaues der Umfüllanlage in Zusammenarbeit der Feuerwehrkräfte und der Firmen.
- 01.15 Uhr: Beginn der Umpump-Arbeiten (Abblasen der Säure aus dem Kesselwaggon in den Säuretransporter mittels Preßluft).
- 01.55 Uhr: Ende der Umpumparbeiten. Sicher-gestellte Säuremenge zirka 24.000 bis 26.000 kg.
- 01.58 Uhr: Entfernen des entleerten Kesselwag-gons vom Einsatzort durch Kräfte der Feuerwehr und des Bahnperso-nals.
- 02.00 Uhr: Weiteres Aufbringen von Kalk und Wasser auf den Bahnkörper.
- 03.10 Uhr: Ende des Einsatzes.
- Eingesetzte Kräfte:**
- FF Göllersdorf: 1 Tanklöschfahrzeug (TLF) 1000, 13 Mann.
- FF Hollabrunn: 1 TLF 2000, 1 Kdo. Fzg., 18 Mann.
- FF Hadres: 1 Kdo. Fzg., 2 Mann.
- Sanitätsstaffel: 1 Fahrzeug + San.-Anhänger, 3 Mann.
- NÖ Landesfeuerweherschule: 1 Kdo. Fzg., 1 KRF/B, 1 Öleinsatzfahrzeug, 1 Versorgungsfahrzeug, 12 Mann.
- Fortsetzung folgt.

SCHRIFTTUM ÜBER
GEFÄHRLICHE GÜTER



50. Kundendienst

Man schrieb uns:

„. . . Anbei übersende ich Ihnen einen Brief eines Bundesbahnbeamten, welcher sich außerordentlich hilfsbereit erwies und zur Nachahmung empfohlen wird.

Hochachtungsvoll W. T.

Bundesbahnbeamter
dzt. Bf Villach Westbf

Herrn und Frau
Walter und Hildegard T.

Klagenfurt

Sehr geehrte Familie T.

Am 15. August 1972 habe ich auf Grund Ihres Anrufes am Bf Villach Westbf Ihr Ersuchen entgegen genommen, für den in zirka 3 Stunden fahrenden Ex 414, Planabfahrt 0.10 Uhr von Villach Westbf nach München, im Schlafwagen einen Liegeplatz für einen kranken Herrn zu reservieren. Ich konnte Ihnen diesfalls keine bindende Zusage machen, doch ich versprach Ihnen das Möglichste zu tun.

In telefonischer Verbindung mit den jugosl. Bahnhöfen ist es zu Ihrem Glück wie auch meiner Freude tatsächlich gelungen, Ihnen bzw. Ihren kranken Herrn diesen Dienst als ‚Dienst am Kunden‘ zu erweisen. Ich habe Ihnen bei Ihrer Ankunft in selbstverständlicher Weise die Reihung des Schlafwagens bekanntgegeben und nur als ein Zusätzliches habe ich Ihnen dabei auch den ungefähren Standort (zirka 150 m von der Fahrdienstleitung nach hinten) verwiesen. Bei diesem verabschiedenden Händedruck haben Sie mir in freundlicher Weise ein Trinkgeld (S 50,—) in meine Hand gedrückt, die ich durch meine dienstlich unaufschiebbaren Aufgaben nicht in der Lage war, sie Ihnen durch Ihr verneinendes Verhalten zurückzuerstatten. Ihre mir im Auge behaltende Autonomnummer hat es mir nun ermöglicht, Sie wieder auffindig zu machen.

Gestatten Sie mir, daß ich Ihnen nun das mir übergebende Trinkgeld zurückreiche und es auch kurz begründen möchte:

1. Ist diese an mich gerichtete Bitte eine Pflicht gewesen, Sie als Bahnkunde zufrieden zu stellen!
2. Will ich ein vorbildlicher Bahnbeamter sein!
3. Nicht zuletzt soll es eben eine Freude sein mit der ‚Österreichischen Bundesbahn zu reisen!‘

Mit lieben Grüßen verbleibe ich Ihr guter
Bahnbeamter!“

Beigeschlossen: S 50,—.

„Sehr geehrte Herren!

Betr.: Modetournee Palmers im Salonwagen

Nach erfolgreichem Abschluß der Palmers Modeschau möchte ich mich für die klaglose Abwicklung der Organisation sehr herzlich bedanken. Besonders angenehm war die Zusammenarbeit mit Ihrem Herrn **Schralechner**, der uns, wo immer er nur konnte, geholfen hat. Er war ein idealer Reisebegleiter und dafür möchte ich mich bei ihm besonders bedanken.

Mit freundlichen Grüßen, C.K.,

Public Relations Ges. m. b. H.,

Institut zur Pflege der Beziehungen zur Öffentlichkeit,

1030 Wien“

Aus einer Wiener Tageszeitung:

„Der Mantel reiste extra

In Friedberg in der Steiermark hatte sich ein Wiener aufgehalten und die Rückfahrt mit der Aspangbahn angetreten. Eine Eisenbahnstrecke, die noch wie ‚früher einmal‘ ist: Durch schöne Gegend ohne zu viel Hast und recht gemütlich . . .

Der steirische Schaffner fiel schon während der Fahrt durch seine Höflichkeit auf, in Wiener Neustadt bemühte er sich dann besonders darum, daß die Leute, die in die Bundeshauptstadt weiterreisen wollten, rechtzeitig zu dem Bahnsteig gelangten, wo schon der Anschlußzug wartete.

Gehorsam das ‚Bitte, rasch umsteigen‘ des Lautsprechers beachtend, eilte der Wiener zum Wiener Zug, nahm Platz, bemerkte das Anrollen der Garnitur und — das Fehlen seines Mantels.

Der Schaffner im Südbahnzug hörte sich bedauernd diese Geschichte an, stieg in Vöslau aus und verständigte den Fahrdienstleiter. In Wien am Südbahnhof angekommen, erschien der Mann ohne Mantel in der Fahrdienstleitung, um zu fragen, ob vielleicht . . .

Man ließ ihn gar nicht ausreden. Die Meldung in Vöslau wäre gar nicht nötig gewesen. Der steirische Schaffner, der von Friedberg, hatte längst den Mantel gefunden und schnell gehandelt. Er war in Wiener Neustadt zum Fahrdienstleiter geeilt, hatte ihm gesagt, daß der Herr, dem der Mantel gehört, in Richtung Wien reise und in Wien konnte man melden: ‚Warten Sie eine knappe halbe Stunde, der Zugführer vom nächsten Zug bringt den Mantel mit.‘

So war es dann auch.

Friedberg — Neustadt — Vöslau — Wien, eine Strecke, an der nicht nur Zugverkehr, sondern auch Sonntagsgeschichten abgewickelt werden.“

51. Lösung des 40. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

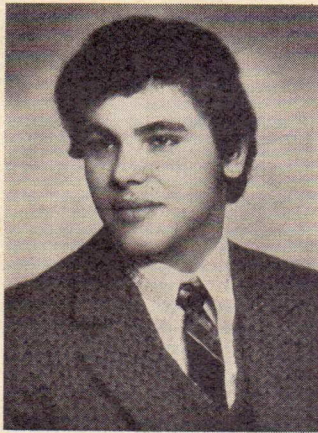
Die richtige Lösung lautet:

DV M 26, Anlage 10.

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 1000,—):

Lohnbediensteter Josef Graser, Bf Böheimkirchen;



2. Preis (S 500,—):

BB-Oberrevident Johann Janka, Fahrdienstleiter, Bf Gänsersdorf;

3. Preis (S 200,—):

Verschieber Fritz Müller, Bf Zeltweg;

Trostpreise (S 100,—):

Lohnbediensteter Thomas Kazianka, Schaffner, Bf Villach Hbf;

Verschieber Kurt Walcher, Bf Villach Hbf;

BB-Assistent Max Kitzler, Zugführer, Bf St. Pölten;

BB-Adjunkt Heinz Gronstay, Fahrdienstleiter, Bf Penk;

Lohnbediensteter Anton Würfel, Stellwerkswärter, Bf Böheimkirchen.

Die Preise gehen den Gewinnern umgehend zu.



Von links nach rechts: Mitarbeiterin des Unfalldienstes, die als Fortuna wirkte, Leiter der Abt. III/1, Fachbeamter für den Unfalldienst, Fachbeamter für den Vorschriftendienst, Referent des Unfall- und Vorschriftendienstes, Fachbeamter für den Vershubdienst.

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

52. Unfallverhütung

Gemäß den Bestimmungen des Punktes 2.7.7.1 des Heftes 2 der DV A 40 sind die in der Anlage 3, Ziffer 1, angeführten Bediensteten verpflichtet, bei Durchführung von Arbeiten, die mit einer Gefährdung von Kopf, Hals und Nacken verbunden sind, ab 1. 1. 1972 **Schutzhelme** zu tragen.

Zu Beginn dieser, vom Standpunkt der Unfallverhütung unerlässlichen Maßnahme wurde der zur Wahrung der persönlichen Sicherheit dienende Schutzhelm von einzelnen Mitarbeitern mit nicht zu begründenden Argumenten abgelehnt. Jedoch

sind allgemein die zum Tragen verpflichteten Bediensteten auf Grund der positiven Erfahrung gewillt, den teils verbesserten Schutzhelm bereitwilligst zu tragen.

Daß der bei den Österreichischen Bundesbahnen verwendete Schutzhelm tatsächlich Schutz bietet, beweist nachstehende Gegenüberstellung der Personalunfallstatistik über die Anzahl der Kopfverletzungen bzw. der Unfallrate im 1. Halbjahr 1972 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Anzahl der Kopfverletzungen — Unfallrate bei den Österreichischen Bundesbahnen

Dienstzweige	1. Halbjahr 1971			1. Halbjahr 1972		
	Pers. Stand	Anzahl	Rate	Pers. Stand	Anzahl	Rate
Zentraldienst	4.785	—		4.774	2	0,4
Verkehrs- und Kommerzieller Dienst	30.581	51	1,7	31.127	44	1,4
Bau- und Bahnerhaltungsdienst	12.094	20	1,7	11.781	11	0,9
Sicherungs- und Fernmeldedienst	2.981	1	0,3	3.033	—	
E-Bau- und Betriebsdienst	2.191	2	0,9	2.193	3	1,4
Zugförderungs- und Werkstättendienst	12.584	29	2,3	12.436	21	1,7
Hauptwerkstättendienst	7.270	22	3,0	7.215	11	1,5
Vorratslagerdienst	727	1	1,4	727	2	2,8
Kraftwagendienst	2.420	1	0,4	2.435	3	1,2
Durchschnitt	75.633	129	1,7	75.715	97	1,3

Personalunfälle bedeuten:

Für die Betroffenen: Krankheit, Krüppelhaftigkeit oder gar den Tod, seelische und materielle Sorgen.

Für den Betrieb: Zeit- und Arbeitsverlust, unproduktive Ausgaben und Störungen.

Arbeite daher unfallsicher und wirtschaftlich!

Auch das Tragen der **Sicherheitsschuhe** hat in der Personalunfallstatistik bereits eine positive Auswirkung erkennen lassen. Während die Anzahl der Fuß- und Zehenverletzungen im Gesamtbereich der Österreichischen Bundesbahnen von 409 im 1. Halbjahr 1971 auf 364 im 1. Halbjahr 1972 zu-

rückgegangen ist, konnte die diesbezügliche Unfallrate von 5,4% auf 4,8% gesenkt werden.

Dieser erfreuliche Trend findet sowohl in der Detailauswertung für den Verkehrs- und Kommerz. Dienst als auch in der Auswertung des Gesamtgebietes seinen Niederschlag.

Auszug aus den Auswertungen der Personalunfallstatistik der 1. Halbjahre 1969, 1971 und 1972

Dienstzweige	Personalunfälle			Unfallraten		
	1969	1971	1972	1969	1971	1972
Zentraldienst	13	7	9	2,8	1,5	1,9
Verkehrs- und Kommerzieller Dienst	692	663	656	22,5	21,7	21,1
Bau- und Bahnerhaltungsdienst	312	302	260	25,2	25,0	22,1
Sicherungs- und Fernmeldedienst	67	53	36	22,0	17,8	11,9
E-Bau- und Betriebsdienst	42	45	34	18,0	20,5	15,5
Zugförderungs- und Werkstättendienst	323	364	282	25,2	28,9	22,7
Hauptwerkstättendienst	306	372	297	48,5	51,2	41,2
Vorratslagerdienst	10	9	14	17,1	12,4	19,4
Kraftwagendienst	45	41	33	16,5	16,9	13,6
Durchschnitt	1.810	1.856	1.621	24,3	24,5	21,4

Dennoch wünschen und erstreben wir eine weitere Senkung der Zahl der Personalunfälle sowie der Unfallrate, um auf diese Weise vor allem

menschliches Leid zu verhindern. Es muß oberstes Gebot sein, sich aller Mittel zu bedienen, die eine wirksame Unfallverhütung gewährleisten.

Schwerpunktprogramm Oktober — Dezember 1972

- Fdl: Verschub über die Verschubhalttafel
- Stellwerkswärter: Aufgehobene Signalabhängigkeit
- Schaffner: Überprüfung der zugewiesenen Wagen
- Verschubbedienstete: Verschub über die Verschubhalttafel
- Tfzf: Anordnungen der Tfz-Fahrordnung
- Streckenbedienstete: Zugbeobachtung

Berichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11/1972 ist auf Seite 131, in der linken Spalte, unter dem Photo angeführt, daß es sich um Schaffner **Hubert** Rastocky, Bf Wien Südbf, handelte. Wie nunmehr be-

kannt wurde, war es jedoch sein Bruder, Adjunkt **Richard** Rastocky, Bf Schwertberg, von dem kein Photo vorhanden ist, der vorzüglichen Kundendienst übte.

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!

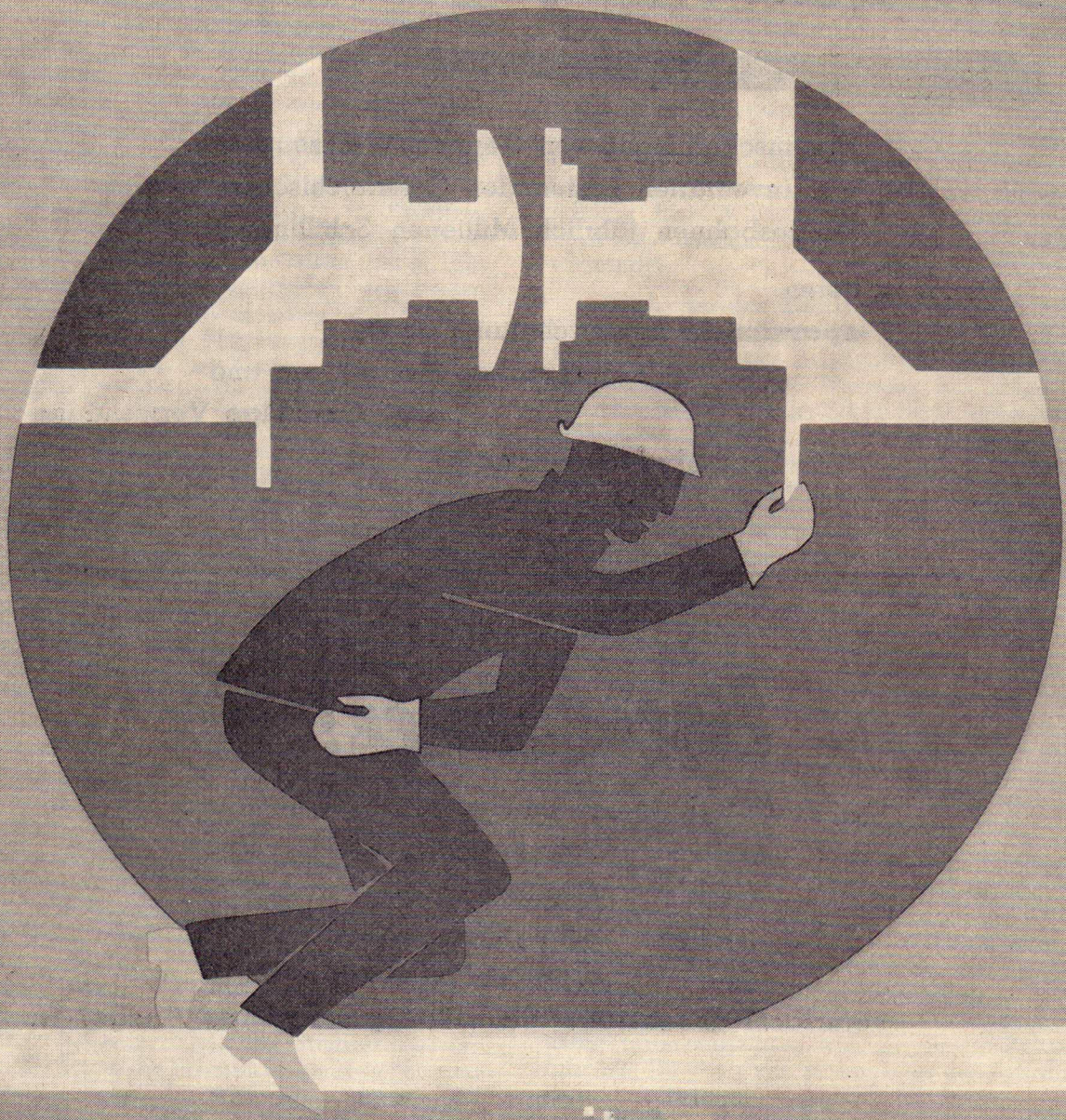
Der Verbrauch an Petroleum,
Schmierstoffen,
Karbid,
Reinigungsmaterial und
sonstigen Materialien
verursacht **erhebliche** und **ständig steigende Ausgaben**

Helft sparen

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

60

verschieben



nur mit
schutzhelm
schutzhandschuh
u. sicherheitsschuh

