



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

1. Stück

Wien, am 1. Jänner 1973

Jahrgang 1973

- Inhalt:
1. Aus dem Verkehrsgeschehen
  2. Zu DV V 3, Punkte 141 und 142
  3. Säureeinsatz im Bahnhof Göllersdorf — Aus der Sicht der Feuerwehr (Fortsetzung und Schluß)
  4. Etwas für jeden
  5. Kundendienst
  6. Unfallverhütung

## 1. Aus dem Verkehrsgeschehen

### a) Zusammenstoß eines Vershubteiles mit Bezirksgüterzug (Strecke Zeltweg—Klagenfurt)

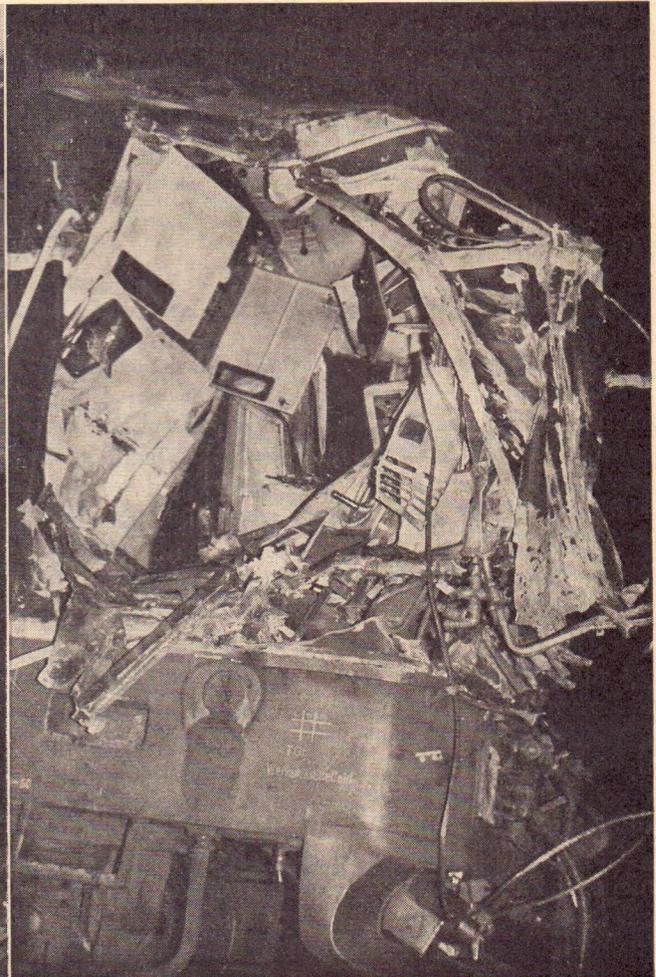
Bf B.

H. u. Lst. B.

Bf St.

Am 28. Oktober um 11.40 Uhr stieß in der H. u. Lst. B. ein vom benachbarten Bf B. kommender Vershubteil (Tfz + 1 leerer Güterwagen) so heftig an den letzten Wagen eines dort

zur Aus- und Zuladung haltenden Bezirksgüterzuges an, daß dieser Wagen mit beiden Achsen entgleiste, auf das Tfz aufritt und den Führerstand völlig eindrückte, wobei auch das Tfz



mit einer Achse entgleiste. Der Tfzf und der am Führerstand befindliche Verschieber wurden eingeklemmt und auf der Stelle getötet. Von den 2 am hinteren Führerstand befindlichen Verschiebern wurde einer verletzt. Nach vorläufiger Ermittlung entstand Sachschaden in Höhe von zirka S 1,3 Mio.

Der erwähnte Bezirksgüterzug war mit 160 Min. Verspätung im Bf B. eingetroffen und hatte 11 Wagen abzustellen sowie 4 Wagen einzureihen. Nach Durchführung dieser Verschiebarbeit und Abwicklung zweier Kreuzungen fuhr der Zug um 11.35 Uhr mit 190 Min. Verspätung nach der H. u. Lst. B. ab, wo 2 Min. Aufenthalt (Aus- und Zuladung) vorgeschrieben sind. Der Zug hätte dort 4 beladene Wagen abzuholen und einen Wagen (vom Bf B.) beizustellen gehabt; wegen der großen Verspätung des Bezirksgüterzuges entschloß sich jedoch der Fdl im Bf B. im Einvernehmen mit dem örtlichen Verschieber, diese Bedienung der H. u. Lst. mit der Verschieberreserve durchzuführen. Nun aber wurden derart schwerwiegende Fehler gemacht, daß es zwangsläufig zu dem Unfall kommen mußte. Anstatt das Streckengleis nach dem Nachbarbf St. zu sperren und den Bezirksgüterzug sowie die Bedienungsfahrt als Sperrfahrt abzufertigen, ließ sich der Fdl vom Verschieber dazu überreden, die Bedienung der H. u. Lst. als **Verschubfahrt** über die Verschieberhalttafel zu deklarieren und auch durchzuführen. Vorerst beabsichtigte der Fdl, die Verschubfahrt erst nach Ausfahrt des Bezirksgüterzuges aus der H. u. Lst. zuzulassen. Dann aber ging er auf den verhäng-

nissvollen Vorschlag des Verschiebers ein, den Verschieber dem Bezirksgüterzug **auf Sicht** nachzulassen! Der Verschieber fuhr — wie aus dem später sichergestellten Geschwindigkeitsmeßstreifen ersichtlich — auf der Strecke mit zirka **95 km/h**; beim Zusammenstoß betrug die Auffahrtsgeschwindigkeit noch immer **55 km/h**!

Dem Unfall lagen Verstöße gegen die Bestimmungen der Punkte 558 und 568 sowie 75, 77 und 97 der DV V 3 zugrunde.

Besonders wird daran erinnert, daß beim Verschieber über die Verschieberhalttafel das letzte Fahrzeug höchstens 100 m von der Einfahr- bzw. Ausfahrweiche entfernt sein darf. **Hier waren es über 3 km!**

In einem 3 Tage nach dem Unfall erschienenen Zeitungsartikel wurde als Unfallursache die „Verkettung ungewöhnlicher Umstände“ angegeben. Hiezu muß festgestellt werden, daß der Unfall einzig und allein auf krasse Mißachtung der Vorschrift zurückzuführen war. Insbesondere muß die Handlungsweise des Fdl als grobfahrlässig bezeichnet werden! Der Bedienstete wurde sofort vom Dienst abgezogen. Wenn auch die Verkehrslage zur Unfallzeit, bedingt durch den relativ starken Zugverkehr, vermehrte Verschiebarbeit im Bf B. und Bauarbeiten angespannt war, so durfte dies den Fdl niemals zu derart schweren Verfehlungen veranlassen. Ebenso konnte die Nichtbeobachtung der Strecke durch die Verschiebermannschaft keinesfalls Folge eines „Zeitdruckes“ gewesen sein.

#### b) Unerlaubte Erteilung des Abfahrauftrages durch den Zugführer

Zwischen den Bf M. und O. der Strecke Schwarzach-St. Veit—Villach wurden am Ereignistag maschinelle Gleisarbeiten durchgeführt. Die Arbeitsrotte war den Fdl der benachbarten Bf als „gefährdete Rotte“ bekanntgegeben worden. Der Bf O. hat eine Sicherungsanlage der Bauart 5007 mit 2 Endstellwerken und liegt in einem Bogen; die Abfertigung personenbefördernder Züge obliegt im Bf O. dem Fdl.

Um 11.01 Uhr wollte der Fdl des Bf O. die voraussichtliche Durchfahrt eines TEE-Zuges bei der Abmeldung auch dem Sicherungsposten der „gefährdeten Rotte“ bekanntgeben. Trotz mehrmaligen Rufens meldete sich der Bedienstete, der den Anschaltfernsprecher besetzt hielt, nicht, weil eine einmalige Störung im Lätewerk aufgetreten sein dürfte, deren Ursache allerdings nicht mehr ermittelt werden konnte. Der Fdl gab vorerst nur die Einfahrt für den Zug frei (Ausfahrtsignal und Ausfahrsvorsignal blieben in der

Grundstellung) und bemühte sich weiter Verbindung mit der „gefährdeten Rotte“ zu bekommen. Obwohl keine Maßnahmen zur Kennzeichnung eines vorzeitigen Anhaltens getroffen worden waren, hielt der Tfzf den Zug etwa 300 m nach dem Aufnahmsgebäude beim Kennzeichen K 108 an. Nunmehr entschloß sich der Fdl, die Zugmannschaft gemäß den Bestimmungen der DV V 3 mit V-Befehl zu verständigen, stellte diesen aus und begab sich, nachdem er den blockmäßigen Auftrag für die Ausfahrt an den Wärter des Stellwerkes 1 abgegeben hatte, zur Befehlsbeigabe und Abfertigung des Zuges auf den Platz.

Als ein Schaffner des Zuges den Fdl bemerkte, ging er diesem entgegen, um den Grund des außerplanmäßigen Anhaltens zu erfragen. Er wurde vom Sachverhalt sowie über den Inhalt des schriftlichen Befehles vom Fdl unterrichtet und erhielt den Befehl ausgefolgt. Der Schaffner bestätigte die Übernahme auf dem Stamm

des Befehlsblockes, obwohl er dazu nicht berechtigt war, ging in Richtung Zugspitze und wollte dem Zugführer den V-Befehl übergeben.

Inzwischen hatte der Zgf, der sich bis zu diesem Zeitpunkt um den Grund des außerplanmäßigen Anhaltens nicht gekümmert hatte, die Freistellung des Ausfahrtsignals bemerkt und erteilte dem Tffz den Abfahrauftrag, wiewohl er dazu nicht befugt gewesen war. Außerdem unterließ er es, sich von der Abfahrtsbereitschaft des Zuges zu vergewissern. Der Tffz, der wegen des Gleisbogens den auf der Bogenaußenseite befindlichen Fdl nicht sehen konnte, befolgte den Abfahrauftrag und setzte den Zug in Bewegung, weil er, wie er in seiner Einvernahme angab, den Abfahrauftrag des Zgf als „Übermittlung“ angesehen haben will, trotzdem der im 1. Wagen befindliche Zgf zum Fdl die gleichen ungünstigen Sichtverhältnisse hatte.

Die vom Fdl und Schaffner gegebenen Haltssignale wurden weder vom Tffz noch vom Zgf aufgenommen. Der Schaffner sprang auf einen Wagen des Zuges auf und ging durch den Zug zum Zgf. Trotzdem ihm der Inhalt des V-Befehles bekannt war, dachte er nicht daran, den Zug mittels der Notbremse anzuhalten.

Da unter diesen Voraussetzungen der Tffz von der „gefährdeten Rotte“ keine Kenntnis haben konnte, schaltete der Fdl die Fahrleitung ab, wodurch der Zug vom Tffz noch vor der „gefährdeten Rotte“ angehalten werden konnte.

Welche Verfehlungen wurden begangen?

1. Der Fdl ließ sich die Übernahme des V-Befehles von einem Schaffner bestätigen, obwohl es im Punkt 188 der DV V 3 ausdrücklich heißt: „Befehle sind dem Zugführer (Tffz) . . . auszuhändigen.“ Den Empfang bestätigt der Zugführer. Außerdem hätte er die Ausfahrt für diesen Zug erst nach erfolgter Befehlsbeigabe freigeben dürfen. Im gegenständlichen Fall wäre es zweckmäßig gewesen, den Zgf während der Einfahrt

durch Zuruf von der Befehlsbeigabe zu unterrichten.

2. Dem Zgf muß ganz entschieden vorgeworfen werden, daß er sich um den Grund des außerplanmäßigen Anhaltens in keiner Weise gekümmert, den Abfahrauftrag in einem Bf erteilt hat, der in der Tafel B 15 d nicht enthalten ist und außerdem sich vor dem Erteilen des Abfahrauftrages nicht vergewissert hat, ob der Zug abfahrtsbereit war. Hier liegen Nichtbeachtung grundlegender Bestimmungen der DV V 3 vor, insbesondere die der Punkte 9, 284, 285, 286 und 418. Es ist daher auch nicht verwunderlich, daß der Zgf vom Dienst abgezogen wurde.
3. Der Schaffner des Zuges hat ebenfalls gegen die Bestimmungen des Punktes 188 der DV V 3 verstoßen, weil er die Übernahme des V-Befehles bestätigt hat, ohne dazu berechtigt gewesen zu sein. Er verabsäumte jedoch auch Anhaltmaßnahmen zu treffen, nachdem er auf einen Wagen des Zuges aufgesprungen war.
4. Beim Tffz liegen insbesondere Verstöße gegen die Bestimmungen der DV V 3, Pkt. 9, 284, 285 und 470 sowie DV M 22, Teil A, Pkt. 10 f) vor, weil er den den Bestimmungen der Tafel B 15 d entgegenstehenden Abfahrauftrag widerspruchslos befolgt hat.

Die Bestimmungen des Punktes 495 sagen eindeutig: „ . . . bemerkt oder vermutet die Zugmannschaft, daß dem eigenen oder einem ein benachbartes Gleis befahrenden Zug Gefahr droht, so ist der eigene bzw. der Zug des Nachbargleises anzuhalten und der Sachverhalt festzustellen.“ Bei gegenständlichem Ereignis war offenbar nicht nur die „gefährdete Rotte“ in Gefahr, sondern auch der Zug, weil bei nicht rechtzeitiger Räumung des Streckengleises, Geräte eine Zugentgleisung verursachen hätten können.

### c) Einfahrt eines Güterzuges in besetzten Raumabschnitt (Westbahnstrecke)

Bf R ————— Bf H ————— Bl H 1 ————— Bl H 2 ————— Bf N

Im Bf H. kann eine Ausfahrt auch bei geblocktem A-Feld für die nächste Zugfahrt vorbereitend eingestellt (gespeichert) werden; die Freistellung des Ausfahrtsignals erfolgt erst nach Entlocken des A-Feldes. Der Blockposten H 1 besitzt eine Sicherungsanlage der Bauart 5007 mit 3-feldriger Form; das Blocksignal A ist ein Formsignal.

Am Ereignistag waren um 13.52 Uhr ein Personenzug und um 13.59 Uhr ein Gütereilzug bei ordnungsgemäßer Block- und Signalbedienung vom Bf H. ausgefahren. Da ein Güterzug um 13.54 Uhr vom Bf R. folgte, stellte der Fdl des Bf H. die

Einfahrt nach Gleis 1 und legte vorbereitend für die Ausfahrt die Fahrstraße aus Gleis 1 in Richtung Bf N. fest. Dann meldete er den Zug mit der voraussichtlichen Abfahrt um 13.59 Uhr ab, berichtete jedoch im gleichen Gespräch seinen Irrtum auf 14.07 Uhr. Diese Abmeldung wurde zwar vom Wärter des Bl H 1 zur Kenntnis genommen und auch verbucht, jedoch dürfte er sofort darauf den Hörer aufgelegt und dadurch die Berichtigung auf 14.07 Uhr nicht mehr gehört haben. Durch einen auf Gleis 2 vorbeifahrenden Zug zum Teil verdeckt, kam der Blockwärter kurz darauf

zur Ansicht, der Gütereilzug sei bereits bei ihm vorbeigefahren, hätte aber die Tastensperre nicht entblockt; tatsächlich hätte er das Blocksignal wegen der noch ausstehenden Rückblockung für den Personenzug noch gar nicht auf „Frei“ stellen können.

Der Blockwärter entfernte hierauf die Plombe von dem über dem Blockwerk befindlichen Blockrelais für die Isolierschiene Gleis 1, löste die Schraube und nahm die Blockabdeckung ab. Das Drücken des Relaisfeldes zeigte jedoch vorerst keine Wirkung. Als kurz danach die Rückblockung für den Personenzug einlangte, brachte der Bedienstete das Blocksignal A kurzfristig in die Freistellung, was im Zusammenwirken mit dem gedrückten Relais für die Entblockung des Tastensperreffeldes genügte. Nach Rückstellung des Bls drückte er die gemeinsame Taste für A-Feld, TS-Feld und E-Feld nieder und gab durch Betätigen der Induktorkurbel eine Rückblockung ab, wiewohl der Gütereilzug noch immer vor dem Blocksignal A, also im Raumabschnitt zwischen dem Bf H. und Bl H 1 stand.

Unterdessen war der folgende Güterzug im Bf H. eingefahren. Nach Eintreffen der vom Blockwärter mittels des verbotenen Eingriffes in die Sicherungsanlagen getätigten Rückblockung gelangte das AS des Bf H. in Freistellung, worauf der Güterzug in den besetzten Raumabschnitt einfuhr. Erst zu diesem Zeitpunkt bemerkte der Blockwärter den bei seinem Blocksignal stehenden Gütereilzug und erteilte dem Zgf die Erlaubnis zur Vorbeifahrt am untauglichen Blocksignal A.

Der Tzfz des nachfolgenden Güterzuges sah den vor ihm stehenden Zug noch so rechtzeitig, daß er 50 m vor dessen letzten Wagen anhalten konnte.

Dem Ereignis lag demnach ordnungswidrige Bedienung der Blockeinrichtung durch den Blockwärter zugrunde, wodurch die Rückblockung für den Gütereilzug abgegeben wurde, obwohl dieser noch gar nicht an der zugehörigen Signalzugschlußstelle vorbeigefahren war [DV V 3, Punkte 125, 216, 229 und 242 der ZSV 28 sowie DV V 50, Punkt 18 (2)].

#### d) Zwei Verschubzusammenstöße

Am 3. November um 4.30 Uhr kam es im Bf S. (Dion Innsbruck) auf Weiche 18 zum Zusammenstoß (Flankenfahrt) zweier Verschubteile, wobei ein Verschub-Tfz sowie 4 Wagen entgleisten und umstürzten. Dabei wurden drei Weichen und

ein Ausfahrtsignal schwer beschädigt. Sachschaden zirka S 650.000 !

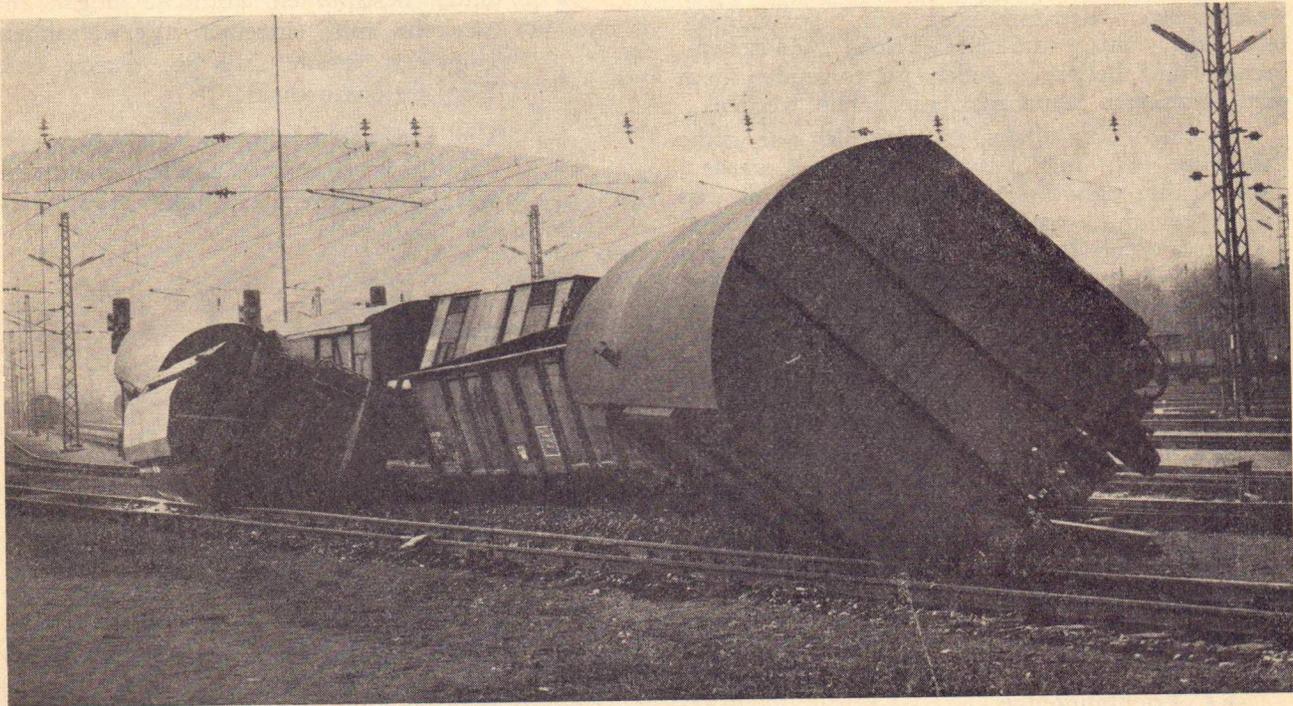
Ursache: Mangelhafte Verständigung und Verschubwegbeobachtung.



Am 4. November um 19.30 Uhr kam es im Bf S. (Dion Linz) auf Weiche 73 zum Zusammenstoß (Flankenfahrt) eines entrollenden Wagen-Gruppe mit einem Vershubteil. Dabei entgleisten 9 Wagen, 4 davon stürzten um.

Sachschaden: Zirka S 300.000.

Ursache: Unterlassene Sicherung des in einem Gefälle von 3,4 ‰ stehenden Wagen-Gruppe.



## Schrankenbediener!

Es vergeht kein Tag, an dem nicht im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen mehrere Schranken bei Zugfahrten offen und unbewacht bleiben oder zu spät geschlossen werden!

Nur allzu häufig kommt es dabei zum Zusammenprall zwischen Schienen- und Straßenfahrzeugen.

## Die Folgen

- für den Straßenbenützer: Tötung oder Verletzung, meist großer Sachschaden;
- für den Schrankenbediener: Abzug vom Wärterdienst, Gerichtsstrafe, Dienststrafe;
- für die Verwaltung: Ersatzleistungen, Rentenzahlungen usw.

Nur dauernder Vergleich des Zugverkehrs mit den Angaben des Fahrplanes für Schrankenposten ermöglichen es, die **Schranken zur richtigen Zeit** zu schließen!

Bedenkt immer, wieviel für Euch und für andere davon abhängt!

2. Zu DV V 3, Punkte 141 und 142:

(Beitrag von Insp. Lemmerer, GD III/1)

Die Bestimmungen der Punkte 141 und 142 der DV V 3 sind durch eine Reihe Verfügungen ergänzt und teilweise abgeändert worden. Die wesentlichsten Bestimmungen für Normalspurfahrzeuge, ausgenommen Trieb-, Zwischen-, Steuer- und Beiwagen sollen im folgenden nach dem derzeitigen Stand zusammengefaßt werden.

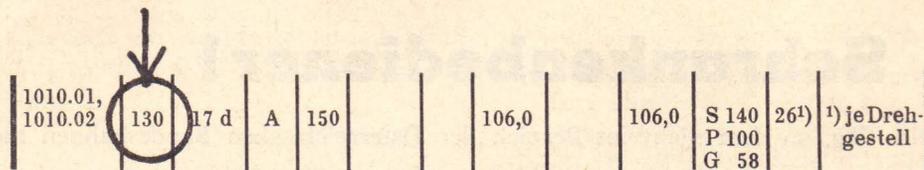
In einem Zug dürfen grundsätzlich nur solche Fahrzeuge (Tfz und Wagen) eingereiht werden, deren Fahrzeughöchstgeschwindigkeit mindestens der Fahrplanhöchstgeschwindigkeit des Zuges entspricht. Werden Fahrzeuge eingereiht, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit niedriger ist bzw. das vorhandene Bremsausmaß die Fahrplanhöchstgeschwindigkeit beeinflusst oder sind andere Kriterien vorhanden, dann ist die ermittelte Geschwindigkeit mittels A-Befehl der Zugmannschaft vorzuschreiben.

Die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit ist die mit Rücksicht auf Bauart und Erhaltung der Fahrzeuge gestattete größte Geschwindigkeit. Erst die Überprüfung beider Kriterien zusammen ergeben eine sichere Einstufung der Fahrzeughöchstgeschwindigkeit!

1. Höchstgeschwindigkeit auf Grund der Bauart

1.1 Triebfahrzeuge

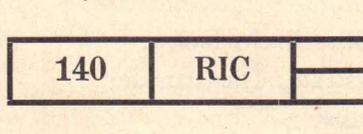
Die Höchstgeschwindigkeit der Tfz ist in der Tafel A 5 des Allgemeinen Anhanges zur Signal- und zur Verkehrs-vorschrift festgelegt und an den Führerständen der Tfz angeschrieben.



1.2 Vierachsige Personen-, Gepäck- und Postwagen

Die Höchstgeschwindigkeit ist an den Wagen angeschrieben:

An Wagen für den internationalen Verkehr links neben dem Zeichen RIC im Raster, z. B.:

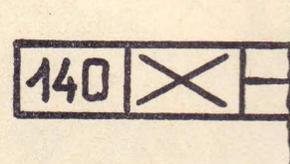


An Inlandswagen, vor allem an Postwagen, umrahmt am Langträger oder an der Wagenseitenwand (Eignungszeichen), z. B.:



Vierachsige Inlandswagen, die auf Grund einer Vereinbarung (Konvention) unter bestimmten Voraussetzungen im Verkehr mit einzelnen Verwaltungen eingesetzt werden dürfen, tragen eine Konventionsanschrift.

Die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit ist bei dieser Anschrift ähnlich wie beim RIC — Raster ganz links angeschrieben. Z. B.:

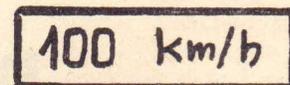


Trägt ausnahmsweise ein Drehgestellwagen keine Anschrift der Höchstgeschwindigkeit, oder kann die Anschrift nicht mit Sicherheit abgelesen werden, so darf dieser Wagen nur bis höchstens 120 km/h verkehren.

1.3 Zweiachsige Personen-, Gepäck- und Postwagen

Die Höchstgeschwindigkeit ist bei diesen Wagen umrahmt am Langträger

oder an der Wagenseitenwand angeschrieben. (Eignungszeichen) z. B.:



Eine Besonderheit bilden Güterzuggepäckwagen mit dem Gattungszeichen Dgs, hier gilt der Kennbuchstabe -s als Eignungszeichen für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

Tragen zweiachsige Personen-, Gepäck- und Postwagen keine Anschrift der Höchstgeschwindigkeit, oder kann die Anschrift nicht mit Sicherheit abgelesen werden, so dürfen diese Wagen nur bis höchstens 80 km/h verkehren.

1.4 Güterwagen

Die Höchstgeschwindigkeit kann aus dem Lastgrenzenraster abgelesen werden. Es bedeuten:

bis 100 km/h

	A	B1	B2	C
	42,0t	47,0t	50,0t	58,0t
S	42,0t	47,0t	50,0t	

bis 120 km/h

	A	B	C
	48,0t	22,0t	26,0t
S	48,0t	22,0t	
SS	48,0t		

Einzelne, für 100 km/h geeignete Güterwagen tragen außer dem Lastgrenzenraster noch einen Vereinbarungsraster.

Z. B.: Gattung Uacs

ÖBB, DB, MAV, SBB, FS	C
100 km/h	56,5t

Dieses Zeichen bedeutet, daß der Wagen auf Strecken der Klasse C der im Raster mit ihren Kurzzeichen angegebenen Verwaltungen bis zu der im Raster angegebenen Lastgrenze beladen werden und dabei noch mit 100 km/h verkehren darf. (Die Ausnützung dieser Lastgrenze ergibt eine höhere Achslast als 18 t.)

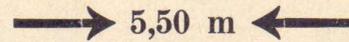
Können bei einem Güterwagen die Zeichen S oder SS nicht mit Sicherheit erkannt werden, so ist die Höchstgeschwindigkeit aus den Gattungszeichen feststellbar. Es bedeuten:

Der Kennbuchstabe -s (z. B.: Rs) bis 100 km/h,  
der Kennbuchstabe -ss (z. B.: Gabss) bis 120 km/h.

Güterwagen ohne Zeichen S oder SS und ohne Kennbuchstaben -s oder -ss im Gattungszeichen dürfen bis zu 80 km/h verkehren, wenn nicht im folgenden eine Beschränkung auf höchstens 60 km/h ausdrücklich bestimmt ist!

- Diese Beschränkung gilt für:
- Wagen mit der Anschrift 60 km/h
- Wagen mit Hartgußrädern
- Wagen mit einem Achsstand von weniger als 3,5 m

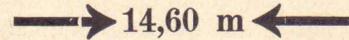
Der Achsstand ist am Langträger angeschrieben, z. B.:



Wagen mit einem Achsstand im Drehgestell von weniger als 1,5 m

Beladene Erzwagen, Talbot-Schotterwagen und Kesselwagen mit einem Drehzapfenabstand von weniger als 6,5 m

An Drehgestellen ist der Drehzapfenabstand am Langträger angeschrieben, z. B.:



Eine ähnliche Anschrift auf oder über dem Drehgestell bedeutet den Achsstand im Drehgestell.

Wagen mit einem Eigengewicht von weniger als 7 t,

Güterwagen, die mit Reisenden besetzt sind.

2. Höchstgeschwindigkeit auf Grund der Erhaltung

2.1 Triebfahrzeuge

Auf Grund eines Mangels bzw. aufgetretenen Gebrechens wird die Triebfahrzeughöchstgeschwindigkeit vom Maschinendienst herabgesetzt.

2.2 Reisezugwagen

Der Tag der letzten, durchgeführten Revision ist an den Wagenlängsseiten angeschrieben. Die Anschrift ist in zwei Formen möglich, z. B.:

REV	01	15.10.71
-----	----	----------

REV
Mi
11. 10. 72

Die ÖBB sowie einige andere Verwaltungen geben auch den Tag der nächstfälligen Revision an, z. B.:

REV	Fk	7	3	70
N.R.		7	3	73

Wie lange der Tag der letzten Revision höchstens zurückliegen darf, hängt von der angeschriebenen Höchstgeschwindigkeit ab. Es gelten folgende Fristen für eigene Wagen,  
fremde Wagen mit dem Zeichen RIC,

Wagen mit dem Konventionszeichen, wenn sie für im Zugbildeplan vorgesehene Wagenläufe, auch Wagenläufe „n. B.“, verwendet werden:

bis 80 km/h 36 Monate

bis 100 km/h 24 Monate

bis 120 km/h 18 Monate

über 120 km/h 12 Monate;

für

Wagen mit dem Konventionszeichen, wenn sie in Sonderzügen, im zweiten Teil doppelt geführter Züge sowie für Wagenläufe, die im Zugbildeplan nicht vorgesehen sind, verwendet werden:

bis 120 km/h 24 Monate

über 120 km/h 18 Monate.

### 2.3 Güterwagen

Der Tag der letzten, durchgeführten Revision ist, ähnlich wie an Reisezugwagen, an beiden Wagenlängsseiten angeschrieben. Z. B.:

3	REV	Fk	17	10	70
	N R		17	10	73

2	REV
OL	
12. 6. 71	

Wie lange die letzte Revision höchstens zurückliegen darf, wird durch eine, dem Zeichen REV vorangestellte Ziffer, ausgedrückt. Es bedeuten dabei die Ziffern:

- |   |          |
|---|----------|
| 1 | 1 Jahr,  |
| 2 | 2 Jahre, |
| 3 | 3 Jahre, |
| 4 | 4 Jahre, |
| 5 | 5 Jahre. |

Bis zum 31. Dezember 1974 werden noch Güterwagen ohne Ziffer vor dem Zeichen REV anzutreffen sein. Der Tag der letzten, durchgeführten Revision darf dann höchstens zurückliegen:

- |                   |          |
|-------------------|----------|
| bei SS Wagen      | 1 Jahr,  |
| bei anderen Wagen | 3 Jahre. |

Güterwagen mit 3, 4 oder 5 jähriger Revisionsfrist können drei Monate nach Ablauf ihrer Revisionsfrist ohne Einschränkungen weiterverwendet werden. Diese Wagen können, müssen aber nicht eine zusätzliche Anschrift: „+ 3 M“ tragen. Z. B.:

3	REV	Fk	3	12	69	+3M
	N.R.		3	12	72	

4	REV
Mi	
10. 10. 68	
+ 3 M	

Für bestimmte Wagengattungen der ÖBB gelten besonders festgelegte Revisionsfristen, so z. B.:

- |                            |             |
|----------------------------|-------------|
| Erzwagen der Typennr. 6767 | 2 Jahre     |
| andere 4-achsige Erzwagen  | 1 1/2 Jahre |
| Kühlwagen                  | 2 Jahre     |
| Milchtankwagen             | 2 Jahre     |

Bahndienstwagen sind bezüglich der Revisionsfristen in der Regel Güterwagen gleichzuhalten; Meßwagen, Unterrichts- und Heizwagen gelten jedoch als Reisezugwagen.

### 2.4 Wagen mit abgelaufener Revisionsfrist

Wagen, deren Revisionsfrist abgelaufen ist, sind an die Erhaltungswerkstätte zu senden. Sie dürfen daher:

- Bis drei Monate nach Ablauf der gegebenenfalls verlängerten Revisionsfrist mit der vollen Fahrzeughöchstgeschwindigkeit,
- später nur mehr mit höchstens 60 km/h verkehren.

Bezettelt ein Wagenmeister den Wagen mit einem blauen Gebrechenzettel (Muster K), so trägt er die noch zulässige Fahrzeughöchstgeschwindigkeit in den Gebrechenzettel ein.

### 3. Fahrzeuge, die der Fahrplanhöchstgeschwindigkeit des Zuges nicht entsprechen

Müssen einem Zug in Ausnahmefällen Fahrzeuge beigegeben werden, deren Fahrzeughöchstgeschwindigkeit unter der Fahrplanhöchstgeschwindigkeit des Zuges liegt, so muß die Fahrplanhöchstgeschwindigkeit mit Allgemeinem Befehl herabgesetzt werden.

Liegt die Ursache für die Herabsetzung der Fahrplanhöchstgeschwindigkeit ausschließlich bei einem Triebfahrzeug, so kann die Vorschreibung mit Allgemeinem Befehl dann entfallen, wenn sich nur ein Triebfahrzeug beim Zug befindet. Befinden sich beim Zug mehrere Triebfahrzeuge, muß die noch zulässige Geschwindigkeit auch dann mit Allgemeinem Befehl vorgeschrieben werden, wenn die Ursache für die Herabsetzung ausschließlich bei einem oder mehreren Triebfahrzeugen liegt.

Es dürfen eingestellt werden: in Züge mit einer Fahrplanhöchstgeschwindigkeit

		bis 140 km/h	bis 120 km/h	bis 100 km/h	bis 80 km/h	bis 60 km/h
Anschritt der Vmax	4 achsige Reisezugwagen	<sup>1)</sup> 140 RIC 140 >< 120 km/h	120 RIC 120 >< 140 km/h	100 km/h		↓ 1. EZ 60 km/h 2. Wagen mit Hartgußrädern 3. Wagen mit Achsstand < 3,5 m 4. Wagen mit Achsstand im Drehgestell < 1,5 m 5. Wagen mit Drehzapfenabstand < 6,5 m (nur beladene Erz-, Talbot-, Kesselwagen) 6. Wagen mit Eigengewicht < 7 t 7. Güterwagen mit Reisenden besetzt
	2 achsige Reisezugwagen	X	X	100 km/h -s, bei Dgs		
	Güterwagen	X	SS	S		
	Wagen ohne angeschriebene Vmax	X	Alle anderen Drehgestell-Reisezugwagen Güterwagen mit Kennbuchstaben -ss im Gattungszeichen	Güterwagen mit Kennbuchstaben -s im Gattungszeichen	Alle Wagen ohne vorgeschriebene Vmax, für die nicht 60 km/h vorgeschrieben sind!	
REV-Frist	Reisezugwagen	<sup>2)</sup> 12 Monate	<sup>2)</sup> 18 Monate	24 Monate	36 Monate	
	Güterwagen	X	<sup>3)</sup> 1 oder 2 Jahre je nach REV-Anschrift	<sup>4)</sup> 3, 4 oder 5 Jahre je nach REV-Anschrift		

<sup>1)</sup> auch 150, 160, 180, 200

<sup>2)</sup> Wagen mit Konventionszeichen in Sonderzügen, Doppelführungen und Läufen, die im Zugbildeplan nicht vorgesehen sind, bis 140 km/h → 18 Monate, bis 120 km/h → 24 Monate

<sup>3)</sup> SS-Wagen ohne Ziffer vor dem Zeichen REV 1 Jahr

<sup>4)</sup> Wagen ohne Ziffer vor dem Zeichen REF 3 Jahre

### 3. Säureeinsatz im Bf Göllersdorf — Aus der Sicht der Feuerwehr (Fortsetzung und Schluß)

#### Erfahrungen beim Einsatz der auslaufenden Schwefelsäure (H<sub>2</sub>SO<sub>4</sub>) aus einem Kesselwagen

Nach den Regeln für den Einsatz bei gefährlichen Flüssigkeiten hat sich folgendes ergeben:

1. Abdichten: Wurde versucht und brachte einen Teilerfolg. Weiteres Abdichten war mit zu hohem Risiko verbunden. Der Ausfluß der Säure konnte verringert werden. Das Nachziehen der Dichtung hatte die Voraussetzung für das Abblasen der Ladung mit Preßluft geschaffen.
2. Auffangen: War aus Ermangelung geeigneter Auffanggefäße nicht möglich.
3. Eindämmen: War nicht möglich, da die ausfließende Säure sofort im Schotterbett des Bahnkörpers versickerte.
4. Verringerung der schädigenden Wirkung des auslaufenden Gutes: Auf Grund der Auskunft des Chemikers wurde die auslaufende Säure mit Lauge neutralisiert. Zur Erhöhung der Wirksamkeit wurde der Kalk direkt aus Papiersäcken in Schichten über den Auslaufbereich gestreut und mit Sprühstrahl benetzt. Die Arbeiten wurden von einem Trupp in Schutzanzügen mit schwerem Atemschutz durchgeführt. Die Rohrführer waren in sicherer Entfernung in Stellung und mit Filtergeräten ausgerüstet.
5. Umpumpen: Ein Umpumpen mit Umfüllpumpe scheiterte zunächst am Fehlen einer säurebeständigen Umfüllpumpe, der Auffangbehälter sowie an der Bauart des Kesselwagons, der nur mittels Preßluft zu entladen war. Daher erfolgte die Anforderung eines Säuretransporters mit Kompressor und Umfüllarmaturen.

#### Körperschutz

Die beim Einsatz verwendeten gasdichten Strahlenschutzanzüge waren für den Einsatz bedingt geeignet. Das Arbeiten in diesen Anzügen war schwierig, weil diese durch die Ausatemluft unter Überdruck gehalten werden, um das Eindringen giftiger Gase zu verhindern. Der Träger war in seiner Bewegungsfreiheit gehemmt. Als Vorteil ist zu werten, daß das Material voll säurefest ist und auch der konzentrierten Schwefelsäure standgehalten hat. Als Nachteil ist in diesem speziellen Fall zu werten, daß die Preßluftatmer über dem Anzug getragen werden. Dies führte zu einer Beschädigung der Preßluftatmer, obwohl die Funktion der Geräte über den ganzen Einsatz gewährleistet war. (Verätzungen der Tragegurten und Verätzungen der Acrylglasabdeckungen der Finimeter; an den Atemschläuchen aus Gummi konnten kleine Verätzungen festgestellt werden; an den

Lungenautomaten entstanden keine sichtbaren Schäden.) Die vorhandenen Schutzmasken waren mit Acrylglasscheiben ausgestattet, die von der Säure angegriffen wurden und Sichtbehinderungen zur Folge hatten. Die Gummistiefel wurden von der Säure nicht angegriffen und haben sich gut bewährt.

Auch die schweren, ellenbogenlangen Gummihandschuhe waren sehr gut, und die leichten Atemschutzgeräte der Rohrführer, die in größerer Entfernung von der Austrittsstelle in Stellung waren, waren befriedigend. Es kam zu keinerlei Durchbrüchen von Gas.

#### Nachrichtenverbindungen

Die Nachrichtenvermittlung über Funk hat zum Einsatzserfolg entscheidend beigetragen. Insbesondere die Information aus dem „Handbuch der gefährlichen Güter“ und die Auskunft des Chemikers waren für alle Beteiligten leicht verständlich. Ohne Funk wären diese wichtigen Informationen nicht so schnell zur Verfügung gestanden.

#### Atemschutzsammelstelle

Um einen Überblick über die eingesetzten Atemschutzgeräte zu erhalten und jederzeit über ausreichende Mengen an gefüllten Preßluftflaschen zu verfügen, wurde eine Atemschutzstelle außerhalb des Wirkungsbereiches der Schadensstelle (Windrichtung) eingerichtet. Die Atemschutzstelle wurde nach Eintreffen des Versorgungsfahrzeuges Last 201/30 der Landesfeuerwehrschule voll wirksam und hat sich ausgezeichnet bewährt.

#### Abtransport von Staubkalk zur Schadenstelle

Der Staubkalk konnte von Männern der Feuerwehr Göllersdorf und der FF Hollabrunn aus dem am Bahnhofsgelände liegenden Lagerhaus in kürzester Zeit herangeschafft werden.

#### Sicherheits- und Schutzmaßnahmen

Aus Mangel an Säureschutzbekleidung wurden Strahlenschutzanzüge eingesetzt, die heute kaum mehr im Strahlenschutzdienst Verwendung finden. Diese waren für diesen Zweck nur bedingt geeignet. Um bei einer eventuellen Einwirkung von Säure auf die Haut rasch abspülen zu können und zum sicheren Ablegen des Schutzanzuges wurde unmittelbar an der Austrittsstelle ein Strahlrohr bereitgestellt. Durch diese Maßnahmen wurden die Voraussetzungen geschaffen, Verätzungen bei den eingesetzten Männern zu verhindern. Zum Schutz gegen die beim Neutralisieren entstehenden Dämpfe und Schwaden wurde das Bahnhofsgelände besonders in Windrichtung abgesichert.



### Sanitätsdienst

Um bei möglichen Verätzungen rasch und wirksam Hilfe leisten zu können wurde der Sanitäts-Dienst des niederösterreichischen Landesfeuerwehrkommandos eingesetzt. Diese Maßnahme hat sich sicherlich als wirksam erwiesen, obwohl keine ernstesten Verätzungen aufgetreten sind.

### Folgerungen

Obwohl die niederösterreichischen Feuerwehren nicht besonders für einen Säureeinsatz ausgerüstet und ausgebildet sind, hat sich gezeigt, daß ein Einsatzerfolg ohne wesentliche Pannen erzielt werden konnte. In diesem Zusammenhang müssen Gerüchte, die von schweren Verätzungen berichten, zurückgewiesen werden. Obwohl kleinere Undichtheiten an den Schutzanzügen aufgetreten sind, konnten Verätzungen durch die getroffenen Sicherheitsmaßnahmen vollständig vermieden werden.

Es wird in Zukunft erforderlich sein, eine entsprechende Ausrüstung für die Bekämpfung von

Zwischenfällen mit gefährlichen Stoffen, soweit sie über den Einsatz von Mineralölen hinausreichen, anzuschaffen.

Als weitere Ausbaustufe wäre zu prüfen, ob die Entwicklung eines Sonderfahrzeuges für Atemschutz, Säureschutz, Strahlenschutz eine Lösung für zukünftige Fälle darstellt. In diesem speziellen Fall wäre zur Prüfung der Wirksamkeit der Neutralisation das Vorhandensein von Indikatorpapier (pH-Papier) oder flüssigen Indikatoren von Bedeutung gewesen. Die Anschaffung solcher Hilfsmittel verursacht kaum Kosten. Eine Bestückung von bestimmten Einsatzfahrzeugen mit diesen Hilfsmitteln wäre als Sofortmaßnahme zu überlegen.

Die Erstellung eines Alarmplanes von Chemikern, die in der Lage sind, den jeweiligen Einsatzleiter fachlich zu beraten, zählt ebenfalls zu den Sofortmaßnahmen, dessen Realisierung geprüft werden soll.

Der Einsatz ist ohne Verletzungen und wesentliche Schwierigkeiten abgelaufen.

### 4. Etwas für jeden

#### Transport von EDV-Datenträgern; hier: Ergänzung des Punktes 16 der DV A 11

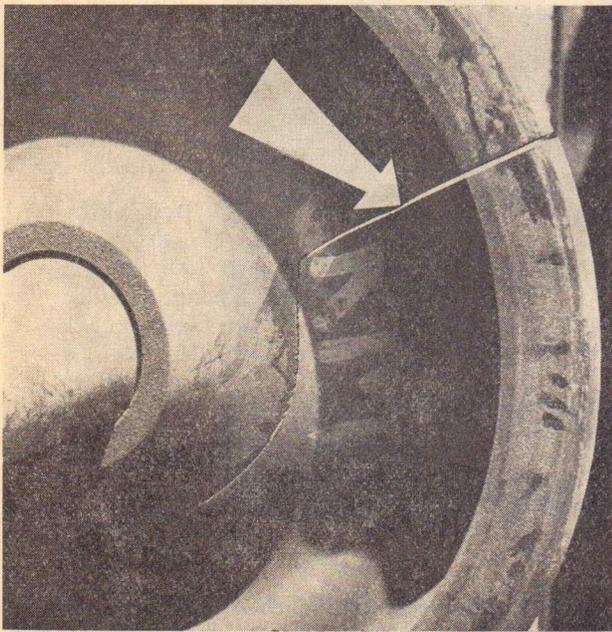
(aus DA. Z. 32.227-2-72)

„Im Hinblick auf die zunehmende Bedeutung der elektronischen Datenverarbeitung in der Wirtschaft und auf Grund der Tatsache, daß der rasche Transport von Datenträgern (Lochkarten) zu einem sehr wesentlichen Teil die Effektivität der elektronischen Datenverarbeitung

beeinflusst, werden mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1972 außer Filmen, lebenden Kücken, Tiersamen, Medikamenten und Blutkonserven auch ‚EDV-Datenträger (Lochkarten)‘ bei den in den Fahrplanbehelfen mit ‚◇‘ gekennzeichneten Zügen zur Beförderung als Expresgut zugelassen.

In der DV A 11 ist bei Punkt 16 ein entsprechender Vermerk anzubringen. Die Berichtigung erfolgt im nächsten Berichtigungsblatt.“ . . .

### Entdeckung eines Radbruches



Die BBDion Innsbruck schrieb uns folgendes:

„Am 2. November 1972 um 9.20 Uhr entdeckte der zur Zeit als Mithilfe im Wagendienst (Bezettler) eingesetzte BG II, Günter Schwärzler, während der Beistellung des mit Zug G 59 im Bf Dornbirn in der 7. Stunde angekommenen Wagens 21 81 0712703-5, beladen mit Heizöl schwer, von Groß Schwechat nach Dornbirn,

den Bruch eines Rades. Schwärzler, der mit Bezettelungsarbeiten beschäftigt war, hörte während der Verschubbewegung ein ihm fremdes Geräusch und bemerkte schließlich, als er nach dessen Ursache forschte, einen zirka 50 cm langen radialen Riß in einem Radkörper des o. a. Wagens. Dieser mußte nach der Entladung durch die Empfangsfirma aufgebockt und mit einem eigenen Tfz mit einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h in die Werkstätte Feldkirch gebracht werden.

Da außer Zweifel steht, daß Schwärzler durch seine besondere Aufmerksamkeit die ÖBB vor hohem Sachschaden (eminente Entgleisungsgefahr bei Wiedereinstellung des Wagens mit angebrochenem Rad in einen Zugverband) bewahrt hat, wurde Antrag auf Gewährung einer geldlichen Belohnung gestellt.

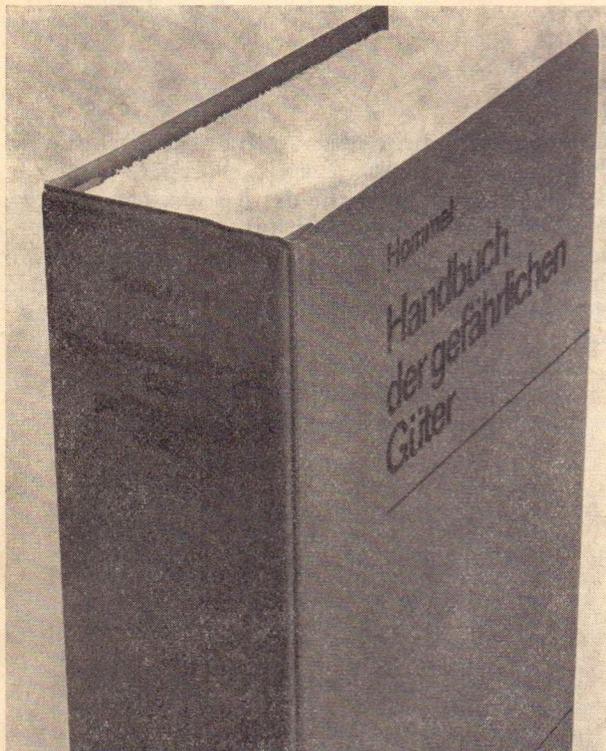


## Eisenbahner

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!

### Handbuch der gefährlichen Güter

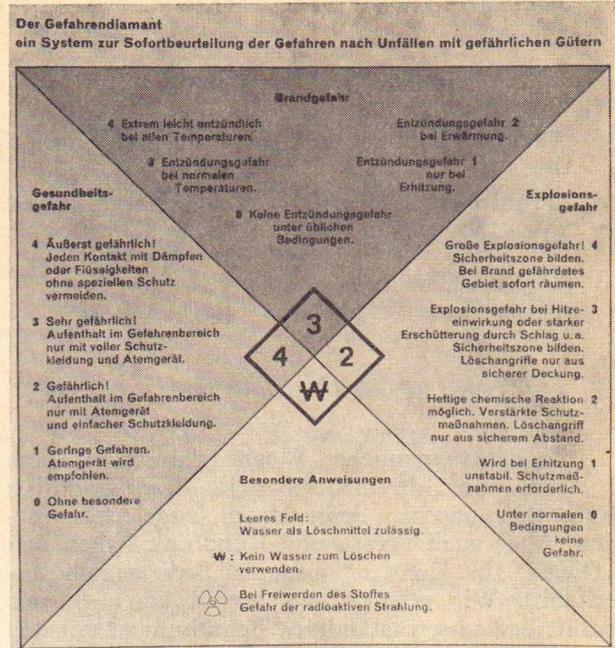
In dem im Verkehrs-Unterrichtsblatt 12. Stk. aus 1972 begonnenen Artikel „Säureeinsatz im Bf Göllersdorf — Aus der Sicht der Feuerwehr“, der im vorliegenden Blatt fortgesetzt und abgeschlossen wurde, ist u. a. auch das „Handbuch der gefährlichen Güter“ zitiert. Ein solches liegt bei den ÖBB bei der GD, Abt. III/1 auf, in das von ZVÜ-Beamten jederzeit Einsicht genommen werden kann.



Das Buch wurde auf Initiative der Wasserschutzpolizeidirektion Baden-Württemberg mit Unterstützung von Fachleuten der Feuerwehr, der chemischen Industrie und der Universität Heidelberg geschaffen und in einer Loseblattsammlung zusammengefaßt. Es soll allgemein verständlich und in gedrängter Kürze über mögliche Gefahren und die dagegen zu ergreifenden Schutz-, Hilfs- und Bekämpfungsmaßnahmen Auskunft geben. Das Handbuch ist so angelegt, daß es vor allem den bei Unfällen und Katastrophen zuständigen Stellen, also insbesondere der Polizei und Feuerwehr, aber auch dem Unfallarzt, eine Hilfe für rasche und richtige Entscheidungen sein kann.

#### Der Gefahrendiamant

— ein System zur Sofortbeurteilung der Gefahren nach Unfällen mit gefährlichen Gütern. — Nach einem Unfall oder einem Brand, der eine Freisetzung von gefährlichen Gütern oder eine starke Hitzeeinwirkung zur Folge hat, stellt sich zwangsläufig für alle Einsatzkräfte sofort die Frage der zweckmäßigsten Einsatzmaßnahmen und der Sicherheit der eingesetzten



Bekämpfungs-, Rettungs- und Sicherungskräfte einschließlich der Gefahren für die im Gefahrenbereich befindliche Bevölkerung und die Folgen für die öffentliche Sicherheit. Die erforderlichen Maßnahmen lassen sich jedoch nur beurteilen, wenn die von den Stoffen ausgehenden Gefahren bekannt sind.

Die Merkblätter selbst enthalten:

Formel <chem>CN(CH2)4CN</chem>		Merkblatt <b>7</b>	
<b>Stoffname</b>		<b>Gefahren-Diamant</b>	
Deutsch	Englisch	Französisch	
Adiponitril	Adiponitrile	Adiponitrile	
Adipinsäuredinitril	Adipyl dinitrile	Cyanure de tétra-	
Tetramethylen-dicyanid	4-Dicyanobutane	méthylène	
	Tetraméthylène cyanide		
	Tetraméthylène dicyanid		
<b>Technische Daten</b>		<b>Feuerbekämpfungsdaten</b>	
Siedepunkt	295 °C	Flammpunkt	93 °C (technisch) **
Dampfdruck in Torr (mm/Hg)	niedrig bei 20 °C	Zündfähiges Gemisch, Vol.-%	
Dampflichtverhältnis, Luft=1	3,73	Zündtemperatur	
Schmelzpunkt	2 °C		
Mischbarkeit mit Wasser	4-5% bei 20 °C; vollständig bei ca. 100 °C		
Spez. Gewicht, Wasser=1	0,96		
<b>Transport- und Gefahrenklasse *)</b>			
D Seeschifffahrt: Kl. IIIa Rn 301 Ziff. 4		Binnenschifffahrt: D Land (YbF): A III	
RID (Bundesbahn): Kl. IIIa Rn 301 Ziff. 4		GB Blue Book	
Imco-Code S:		USA CFR 46	
ADR: Kl. IIIa Rn 2301 Ziff. 4			
ADN: Kl. IIIa Rn 6301 Ziff. 4			
<b>Erscheinungsbild:</b> Farblose Flüssigkeit; fast geruchlos.			
<b>Verhalten bei Freiwerden und Vermischen mit Luft:</b> Giftige und brennbare Flüssigkeit, mit relativ hohem Flammpunkt von 93 °C (*). Bei starker Erhitzung bilden sich explosive Gemische. Verdampfung bei normalen Temperaturen gering. Dämpfe sind schwerer als Luft.			
<b>Verhalten bei Freiwerden und Vermischen mit Wasser:</b> Schwimmt auf der Wasseroberfläche und löst sich in viel Wasser allmählich auf.			
<b>Gesundheitsgefährdung:</b> Flüssigkeit wird durch die Haut aufgenommen. Dämpfe und Flüssigkeit sind stark giftig. Bei Erhitzung über den Flammpunkt zersetzt sich der Stoff und bildet giftiges Cyanidgas. <b>Symptome:</b> Brechreiz, Kopfschmerzen, Blaufärbung der Lippen und Fingernägel, Bewußtlosigkeit, Krämpfe oder sofortiger Atemstillstand möglich.			
Geruchsschwelle =		MAK-Wert =	
<b>Bemerkungen:</b> *) Reines Adiponitril hat einen Flammpunkt von 163 °C und ist damit nicht mehr klassifiziert als Gefahrgut.			

1. Allgemeines
2. Chemische Formel
3. Stoffnamen und Synonyme
4. Der Gefahrendiamant
5. Technische Daten und Feuerbekämpfungsdaten
6. Transportvorschriften und Gefahrenklassen
7. Erscheinungsbild
8. Verhalten bei Freiwerden und Vermischen mit Luft
9. Verhalten bei Freiwerden und Vermischen mit Wasser
10. Gesundheitsgefährdung
11. Bemerkungen
12. Gewässerverunreinigung
13. Hinweise für den Arzt

## 5. Kundendienst

In den vergangenen Wochen ist der GD eine Vielzahl von Schreiben über kundenfreundliches Verhalten unserer Bediensteten zugeleitet worden. Aber auch Presse und Rundfunk haben den „Dienst am Kunden“ unserer Bediensteten anerkannt. Wir sehen darin erneut einen Beweis dafür, daß unsere ständigen Bemühungen um den Kundendienst nicht ohne Erfolg geblieben sind.

Wir sind vielmehr der Ansicht, daß es vielen Bediensteten sogar Freude bereitet, unseren Bahnbenutzern nicht nur die Reise selbst, sondern auch den bloßen Kontakt mit den ÖBB so angenehm wie möglich zu gestalten. Nachstehende Pressemeldungen, Auszüge aus Zeitschriften und ein Schreiben des ORF mögen zum Beweis dienen:

### Bravo, ÖBB-Kundendienst!

Am 28. Oktober 1972 fuhr der Schüler Klaus Loderbauer (13) aus Gmunden mit einem Eilzug von Linz nach Lambach, wo er in den Zug nach Gmunden-Seebahnhof umsteigen wollte. Am Bahnsteig vermißte der Schüler zu seinem Entsetzen die Geldbörse. Er mußte sie im bereits abgefahrenen Eilzug verloren haben. Um 13 Uhr meldete der Schüler am Bahnhof Lambach dem Schaffner des nach Gmunden fahrenden Personenzuges sein Malheur. Am Seebahnhof ließ man dem Schüler eine Verlustanzeige unterschreiben. Ohne sein Wissen hatten die Beamten der ÖBB von Lambach aus bereits eine „Telefonfahndung“ nach der Geldbörse, in welcher sich ein Linzer Straßenbahnausweis, die Fahrkarte und ein Geldbetrag befanden, eingeleitet. Um 16.30 Uhr klingelte im Elternhaus des Schülers bereits das Telefon mit der Mitteilung, daß die Geldbörse am Seebahnhof abgeholt werden könne. Das ist prompter Kundendienst!

### Beispielhafter Kundendienst der Deutschen Bundesbahn

Im Namen aller Teilnehmer an der Rumänienfahrt möchte ich allen Beteiligten der deutschen und österreichischen Bundesbahn besonderes Lob für vorbildlichen Kundendienst aussprechen. Auf der Rückreise von Rumänien war der Anschlusszug, der uns von Wien über Innsbruck nach Bregenz bringen sollte infolge Verspätung des Orientexpresses bereits abgefahren.

Der Aufsichtsbeamte beim Bahnhof Wien-West übernahm auf Bitte unseres Reiseleiters, Helmut Förster, die Benachrichtigung des Bahnhofes Friedrichshafen. Wir fahren nicht über Bregenz weiter, sondern im gleichen Zug bis Ulm. Durch Lautsprecher wurden wir bereits in Salzburg informiert, daß unsere Gruppe - mangels Zugverbindung - von Ulm aus mit einem Sonderbus der Bundesbahn abgeholt wird. Alles klappte vorzüglich: Bei Ankunft in Ulm wieder Lautsprecheransage, daß der Bus bereitgestellt ist.

So kamen wir kurz nach Mitternacht wohlbehalten in Friedrichshafen an. Wäre der Kundendienst der Bundesbahn nicht so gut gewesen, hätten wir unsere Heimatstadt erst am anderen Morgen erreicht.

Babette Hörger, Höriweg

Generaldirektion der ÖBB  
W i e n

zur gefl Kenntnis übersandt. Wir bedanken uns für die vorbildliche Betreuung unserer Reisegruppe, nachdem der Anschluß nicht abgewartet werden konnte. - Gleichzeitig dürfen wir danken für die gute Bedienung bei unseren Gruppenreisen in Sonderwagen, die wir von Ihren Bahnhöfen Bregenz und Innsbruck erfahren durften. Wir freuen uns darüber. Durch diese wirklich lobenswerte Zusammenarbeit kann die Kundschaft optimal bedient werden.

Mit freundlichen Grüßen vom Bodensee

Deutsche Bundesbahn  
Bahnhof Friedrichshafen *Oberrhein*  
Fahrkartenausgabe Stadtbahnhof (Vetter)  
Poststr. (07541) 82 385

## Nicht einmal ein Trinkgeld

IN AMSTETTEN war eine ältere Dame in den Zug Richtung Salzburg gestiegen. Der Koffer, den sie bei sich hatte, der war ziemlich voluminös, der Zug aber war gut ausgenützt. Als der Schaffner kam, da stellte sich heraus, daß die Dame in einem falschen Waggon saß. Sie wollte von Salzburg weiter in Richtung München, um dort Verwandte zu besuchen, die Waggon nach Deutschland aber befanden sich am anderen Zugende...

Der Schaffner – und um ihn dreht sich diese heutige Feiertagsgeschichte – sagte der aufgeregten Reisenden zunächst, sie solle sich nur beruhigen. Er werde sie, sobald er einen Platz im richtigen Waggon gefunden hätte, schon holen.

IN KÄRNTEN hatte eine Wienerin ihren Urlaub verbracht und einen Tag vor ihrer Heimreise in Ossiach einen Koffer auf der Bahn aufgegeben.

Als die Dame – sie ist Pensionistin – auf dem Wiener Südbahnhof ankam und ihren Koffer auslösen wollte, da war der nicht da.

Unterwegs verschwunden.

Recht verzweifelt begab sich die Reisende in die Ermittlungskanzlei, wo der Beamte versprach, sich um den Koffer zu kümmern.

## Koffer auf Irrfahrt

„Fahren Sie nur nach Hause, wir finden ihn bestimmt.“

Recht verzagt nahm die Pensionistin die Straßenbahn nach Hernals, wo sie noch am selben Tag in der Nähe ihrer Wohnung einkaufen ging. Als sie aus einem Geschäft auf die Straße trat, rief jemand ihren Namen.

Tatsächlich, nach ein paar Minuten war er wieder da. Einen der im Abteil sitzenden Herren bat er, ein Auge auf den Koffer der Dame zu haben. „Wir kommen mit dem Riesending ja nicht durch den ganzen Zug.“ Behutsam geleitete er die Reisende dann zu ihrem neuen Platz.

Als der Zug dann in Linz einfuhr, konnte man einen Schaffner sehen, der aus einem Waggon am Ende des Zuges einen Koffer hob und die ganze Waggonreihe entlang bis nach vorne schleppte.

Glücklich nahm die Dame aus Amstetten ihr Gepäck wieder in Empfang und wollte dem Eisenbahner ein Trinkgeld geben. „Aber nein“, wehrte der ab, „das ist doch nur selbstverständlich...“

Ist es so selbstverständlich? Wenn ja, dann wohnen wir in einem liebenswerten Land, das ganz zu Recht heute seinen Feiertag hat...

Es war der Eisenbahner aus der Ermittlungskanzlei, und in der Hand hielt er den vermißten Koffer...

Durch einen Irrtum war das Gepäckstück von Ossiach nicht in die Bundeshauptstadt, sondern zuerst nach Graz geschickt worden. Als der Koffer dann aber eintraf, machte sich der Beamte einfach auf den Weg – immerhin vom Südbahnhof nach Hernals, das ist mit der Straßenbahn vierzig Minuten...

Belohnung wollte der Eisenbahner keine.

Er meinte nur: Hier sei doch ein Versehen der Bundesbahnen vorgelegen, daher sei es seine Pflicht gewesen, die Sache so schnell wie möglich in Ordnung zu bringen.

Einer Pensionistin ist ein Stein vom Herzen gefallen.

Und obwohl sie nach ihrem Urlaub schwer erkrankte, hat sie dieses Erlebnis nicht vergessen und es mir jetzt im nachhinein mitgeteilt.

Ich hielt es wert, eine Sonntagsgeschichte draus zu machen.

Man schrieb uns:

„Sehr geehrter Herr Präsident!

Ich komme soeben von einem längeren Urlaub aus Grein a. d. Donau zurück und es ist mir ein herzliches Anliegen, Ihnen davon Kenntnis zu

geben, wie sehr ich von der zuvorkommenden Behandlung im Bf Grein-Bad Kreuzen beeindruckt bin.

Da ich von Grein mehrere Ausflüge mit der Eisenbahn unternahm, hatte ich Gelegenheit das Verhalten Ihrer Beamten an mir selbst sowie auch

an anderen Urlaubern (Engländer und Deutsche) zu studieren.

Besonders möchte ich den Fahrdienstleiter, Herrn **Anderl** (dessen Namen ich in Erfahrung bringen konnte), erwähnen, der in äußerst höflicher und entgegenkommender Weise Auskunft gab und behilflich war.

Da es ja heute selten ist, solche Freundlichkeit serviert zu bekommen, beglückwünsche ich Sie zu solchen Beamten.

Es war mir ein herzliches Bedürfnis Ihnen dies mitzuteilen und zeichne

hochachtungsvoll  
K. H.“

Bei dem namentlich genannten Fdl **Anderl** handelt es sich um den BB-Revidenten **Johann Anderl** des Bf Grein-Bad Kreuzen.

„... Ich bin Ihnen sehr, sehr dankbar für die freundliche Hilfe, die Sie einer alten Frau am 27. August zukommen ließen. Ich war verzweifelt, da ich keine telephonische Verbindung bekam und der Zug in 1 Minute abfuhr. Sie kamen als rettender Engel und erledigten den Anruf. Der Hauswart brachte alles in Ordnung. Ich kann Ihnen nicht genug danken, wünsche nur es gäbe mehr solche hilfsbereite Menschen in unserer Zeit.

Meine Bekannten, denen ich den Fall erzählte, waren begeistert. Bleiben Sie immer so gut und hilfsbereit. Seien Sie nochmals herzlichst bedankt für Ihre Hilfe.

Mit freundlichen Grüßen

B. J.“

Es handelte sich um Revident **Helmut Wölfel**, Bf Wien Südbf, welcher am 27. August d. J. Zug E 951 abfertigte.

„... Ich erlaube mir, der geehrten Direktion der ÖBB in Villach, mitzuteilen, daß durch Herrn **Franz Riedl**, stationiert am Bf in Tarvis, mir eine große Hilfe bezüglich Weiterfahrt erteilt wurde.

Mit meiner Tochter von Mailand kommend am 29. Oktober 1972 fuhren wir bis Venedig mit Ankunft zirka 13.45 Uhr. Wir hatten Verspätung und erreichten leider den sog. Romulus-Zug in Venedig nicht mehr. Kurz entschlossen setzten wir uns in den nächsten Zug und fuhren bis Udine — anschließend mit einem Personenzug bis Tarvis — um ev. einen Anschlußzug nach Klagenfurt zu erreichen. Leider sollten wir bis nach Mitternacht warten.

Zufällig trafen wir **Hr. Rev. Riedl**, der uns höflichst und liebenswürdigst zu Hilfe kam, und zwar per Telefon die ÖBB Klagenfurt anrief, dieselbe — hilfsbereit — meinen Gatten im Unfallkrankenhaus in Klagenfurt benachrichtigte, daß er uns mit dem Wagen abholen sollte — es klappte —

und 1 Stunde später fuhren wir schon per Pkw nach Hause.

Und dies alles ohne Bezahlung?

Ich wollte die Spesen bezahlen — ich erlaubte mir **Hr. Rev. Riedl** zu einem Glas Wein einzuladen — vergeblich. Hervorzuheben ist noch die unheimliche Ruhe und Entscheidungskraft dieses Herrn.

Da wir am Montag früh arbeiten mußten, wußte ich diesen ‚Dienst am Kunden‘ sehr zu schätzen . . .

Es dankt herzlichst Familie R.“

Hier war es **Rev. Franz Riedl**, BB-Vertretung Tarvisio C., der wesentlich zur Hebung des Images der ÖBB beitrug.



„Dank an einen ÖBB-Schaffner.

Vergangenen Samstag abend vergaß ich beim Kartenlösen am Bf-Schalter in Velden meinen Personal- und Seniorenausweis. Er fehlte mir, als ich ihn bei der Fahrkartenkontrolle im Zug vorweisen sollte. Der diensthabende Oberschaffner erkannte die Situation jedoch sofort, machte keine Miene, mich zu beanstanden, sondern versprach, er werde gleich im Bf Pörtschach nach Velden rückrufen und die Nachsendung des Ausweises schon mit dem nächsten Zug (Eilzug Lienz—Graz) veranlassen. Bald nach Pörtschach verständigte er mich bereits von dem Erfolg und mit dem Bescheid, den nachfolgenden Eilzug in Klagenfurt abzuwarten, der Ausweis werde in der Fahrdienstleitung abholbereit sein. Soweit kam es aber gar nicht; der Oberschaffner überreichte ihn mir bereits am Bahnsteig mit freundlichen Worten. Es ist mir ein Bedürfnis, dieses sehr dankenswerte entgegenkommende Dienstverhalten einer breiten Öffentlichkeit mitzuteilen.

Dr. A. W., Klagenfurt“

Es handelt sich um den Oberschaffner **Josef Arthold**, Bf Klagenfurt Hbf, der sich hier kundenfreundlich verhielt.

„Sehr geehrter Herr Fahrdienstleiter !

Sie haben am 26. September um 14.20 Uhr auf meine Bitte eine 75-jährige Dame, die aus der Slowakei gekommen ist, auf die allerhöflichste und freundlichste Art empfangen. Vielleicht erinnern Sie sich, daß ich Sie gebeten habe. Ich hätte die Dame abholen sollen und hatte zugleich einen Todesfall in der Wohnung. Ihnen gebührt für Ihre Höflichkeit ein Orden.

Mit bestem Gruß M. E., Wien“

Es war Inspektor Herbert Eder des Bf Praterstern, der sich der Reisenden in liebenswürdiger Weise angenommen und zur Lösung einer unangenehmen Situation beigetragen hat.

„Sehr geehrte Herren,

wir übersenden Ihnen anbei einen Hörerbrief und hoffen, daß er Ihnen Vergnügen bereiten wird. Immerhin beweist er, wie dankbar gut bediente Konsumenten sein können.

Mit besten Empfehlungen  
Dr. Jörg Mauthe

REDAKTION ‚WATSCHENMANN‘“

„Sehr geehrte Herren !

Ich stehe noch ganz unter dem Eindruck eines ‚Engels unterm Amtskappel‘.

Gestern, 24. Oktober, fuhren wir mit dem ‚Ljubljana Expres‘, Wagen 381, nach Wien. In Graz stieg 18.20 Uhr ein junger Schaffner zu, ging durch die Waggonen und ließ sich die Fahrkarten zeigen. Auf unsere leichte Verwunderung entschuldigte er sich, er möchte nur wissen, wo die einzelnen Passagiere ausstiegen, um eventuell aufmerksam zu machen oder behilflich zu sein. Dabei bemerkte er, daß die Beleuchtung in unserem Abteil ziemlich düster war und wir kalt hatten. Ohne, daß wir ihn darum gebeten hätten, kam er bald mit zwei stärkeren Glühbirnen und wechselte aus, wobei er sorgfältig den Sitz, auf den er stieg, mit Papier belegte. Gleichzeitig stellte er die Heizung an. Wir waren drei Damen im Abteil, davon zwei mit Seniorenausweis. In Meidling kam er, holte den Koffer der einen, am Südbf unsere beiden. Als ich ihm erschüttert Trinkgeld in die Tasche stecken wollte, lehnte er ganz erschreckt ab:

„Bitte nicht ! Ich möchte nur, daß die Fahrgäste im Zuge sich wohl fühlen !“

Wie sollen wir uns revanchieren ?

Vielleicht so ?

Dr. M. F., Wien“

Hörfunksendung „Der Watschenmann“, Sonntag, den 26. November 1972

Sprecher: Jedes Ding hat zwei Seiten.

Sprecher: Unsere Bundesbahn auch.

Sprecher: Eine Dame ruft um 8 Uhr abends die Fahrdienstleitung der ÖBB in Vöcklabruck an, um eine Zugverbindung zu erfragen, die ihr eine zeitgerechte Ankunft in Klagenfurt sichert.

Anruferin: Wissen Sie, es ist sehr wichtig, ich muß nach Klagenfurt !

Sprecher: Trotz der späten Stunde war der Beamte sofort zur Auskunft bereit.

Beamter: Gnädige Frau, geben Sie mir bitte Ihre Telephonnummer. Ich rufe Sie in einigen Minuten zurück. Ich könnte Ihnen in der Eile nicht alle möglichen Verbindungen exakt herausuchen.

Sprecher: Der Rückruf mit detaillierter Auskunft erfolgte prompt ! Höflich und genau ! Dieser kundendienstfreundliche Beamte ist Herr Strasser von der Fahrdienstleitung Vöcklabruck. Ihm verliehen wir die kleine, silberne Unsichtbare mit dem einfachen Hochruf !



Revident Hermann Strasser, Vöcklabruck

**Eisenbahner.**

aber, auch wenn er Deutsch kann, versteht Deinen Dialekt zumeist überhaupt nicht.

zeig im Verkehr mit Bahnbenützern, daß Du gute Umgangsformen hast. Sprich nicht im Dialekt, denn nicht jeder Reisender oder Verfrächter stammt aus dem gleichen Teil Österreichs wie Du. Ein Ausländer

## 6. Unfallverhütung

Ergänzend zu der im Verkehrs-Unterrichtsblatt 12. Stk. aus 1972 veröffentlichten Statistik über die positive Auswirkung des Tragens der Schutzhelme beim Vershub wurde eine Detailauswertung für den Bahnhofsdienst durchgeführt.

### Personalunfälle mit Kopfverletzungen der Verschieber im Bahnhofsdienst

1. Halbjahr 1971			1. Halbjahr 1972		
Personalstand	Anzahl	Rate	Personalstand	Anzahl	Rate
4846	28	5,8	4866	9	1,8

Wie sich aus dieser Gegenüberstellung ergibt, ist die Zahl der Kopfverletzungen der Verschieber des Bf-Dienstes im Vergleichszeitraum von 28 auf 9, also um 19 abgesunken, das bedeutet einen Rückgang um 67,9%.

#### Der Kluge trägt Schutzhelm!

Im Oktober 1972 haben sich leider wieder folgenschwere Unfälle ereignet, die ausschließlich auf mangelnde Vorsicht der Verunglückten zurückzuführen sind.

Hier einige Auszüge aus den Meldungen der Sicherheitsbeamten:

- a) Am 19. Oktober um 5.38 Uhr wurde in einem Wiener Kopfbf der Wagenreiniger F. St., geb. 5. Juli 1933, BE: 1970, verh./2 Kinder, von einem auf Gleis 2 einfahrenden Lz überfahren und auf der Stelle getötet.

St. hatte Auftrag, einen auf Gleis 9 stehenden Wagen zu reinigen, der danach auf Gleis 3 bereitgestellt werden sollte. Er begab sich allein von der nächst Gleis 4 befindlichen Unterkunft in Richtung Gleis 3 und blieb vor Gleis 2 stehen, um einen aus Gleis 1 ausfahrenden Personenzug vorbeifahren zu lassen. Anschließend trat er — abgelenkt vom Motorenlärm des Tfz des ausfahrenden Zuges —, ohne auf den herannahenden Lz zu achten, etwa 5 m vor diesem gedankenlos in das Gleis 2, so daß der Tfzf den Unfall trotz sofort eingeleiteter Schnellbremsung nicht mehr verhindern konnte. Zur Bergung des unter dem Tfz liegenden Toten mußte die Feuerwehr eingesetzt werden.

- b) Am 30. Oktober um 22.30 Uhr wurde ebenfalls in dem unter a) angeführten Bf der Verschieber A. R., geb. 1939, BE: 1972, beim unachtsamen Überschreiten des Gleises 4 von einem aus dem Zugförderungsbereich kommenden, in die Halle fahrenden Tfz der Reihe 2143 niedergestoßen und schwer verletzt. Der

Bedienstete erlitt Abtrennung des linken Vorfußes und Kopfverletzungen.

Das Tfz der örtlichen Vershubreserve hatte eine Garnitur auf Gleis 3 abgestellt und war anschließend bis in Höhe der Verschieberunterkunft gefahren. R. stieg vom Tfz ab und sagte zum Tfzf, daß er in die Unterkunft gehen wolle. Der Tfzf fragte sodann R., ob er die Entkupplungsstange mitnehme, was dieser verneinte. Der Verschieber eilte sodann gedankenlos — ohne auf das herannahende Tfz zu achten — über Gleis 4 in Richtung Unterkunft. Als der Tfzf des mit zirka 20 km/h fahrenden Tfz plötzlich den über Gleis 4 laufenden Bediensteten wahrnahm, leitete er Schnellbremsung ein. Er konnte jedoch nicht verhindern, daß R. kurz vor dem Verlassen des Gefahrenbereiches vom Tfz erfaßt und in das Gleis geschleudert wurde.

- c) Am 21. Oktober um 19.00 Uhr erlitt im Bf S. ein als Hemmschuhleger verwendeter Verschieber, geb. 1930, Abtrennung beider Endglieder des Ring- und kleinen Fingers der linken Hand. Der Unfall hatte 60 Tage Arbeitsunfähigkeit zur Folge.

Kurz vor dem Auflegen eines Hemmschuhes kam der Bedienstete infolge Ausrutschens zu Sturz. Fast in liegender Haltung drehte sich S. um und legte den Hemmschuh im letzten Moment auf. Der Bedienstete hatte den Hemmschuh anstatt am Handgriff mit der linken Hand vorschriftswidrig am oberen Teil angefaßt und so aufgelegt, daß er seine Hand nicht mehr rechtzeitig entfernen konnte.

Diese Art von Unfällen ist vermeidbar, wenn die Bediensteten auf ihre persönliche Sicherheit bedacht sind (DV V 3, Pkt. 23).

Insbesondere wurden folgende Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift A 40 außer acht gelassen:

#### Zu a) und b):

Heft 2, Pkt. 2.5.2.4 — „Beim Herannahen von Fahrten ist der Gefahrenbereich rechtzeitig und raschest zu verlassen. Müssen hiebei andere Gleise überschritten werden, so ist vor jedem dieser Gleise durch Ausschau nach beiden Seiten auf das Herannahen anderer Fahrten besonders zu achten. Die Vorbeifahrt ist grundsätzlich auf Randwegen oder außerhalb der Nachbargleise abzuwarten.“

#### Zu c):

Heft 3, Pkt. 3.7.2. — „Hemmschuhe sind so rechtzeitig aufzulegen, daß der Hemmschuhleger von anlaufenden Fahrzeugen nicht gefährdet werden kann.“

*Berufskrankheiten durch geeignete Maßnahmen verhüten, heißt gesund bleiben*

## Schwerpunktprogramm Jänner — März 1973

- Bf-Vorstände: Beachtung der korrekten Signalgebung beim  
Verschub
- Fdl und Stww.: Fahrstraßenprüfung und -sicherung  
Zub: Verhalten während der Fahrt:  
Beheizung und Beleuchtung der Personenwagen
- Verschubbedienstete: Freihalten der Bahnbreite — Verschieberbahnsteig  
Tfzf: Einfahrt auf besetztes Gleis oder Stumpfgleis
- Streckenbedienstete: Verständigung der Streckengeher und Führer  
von Gleismessgeräten
- KI-Führer: Beförderung von KI mit Zügen

## Die Lehrbehelfe der ÖBB

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

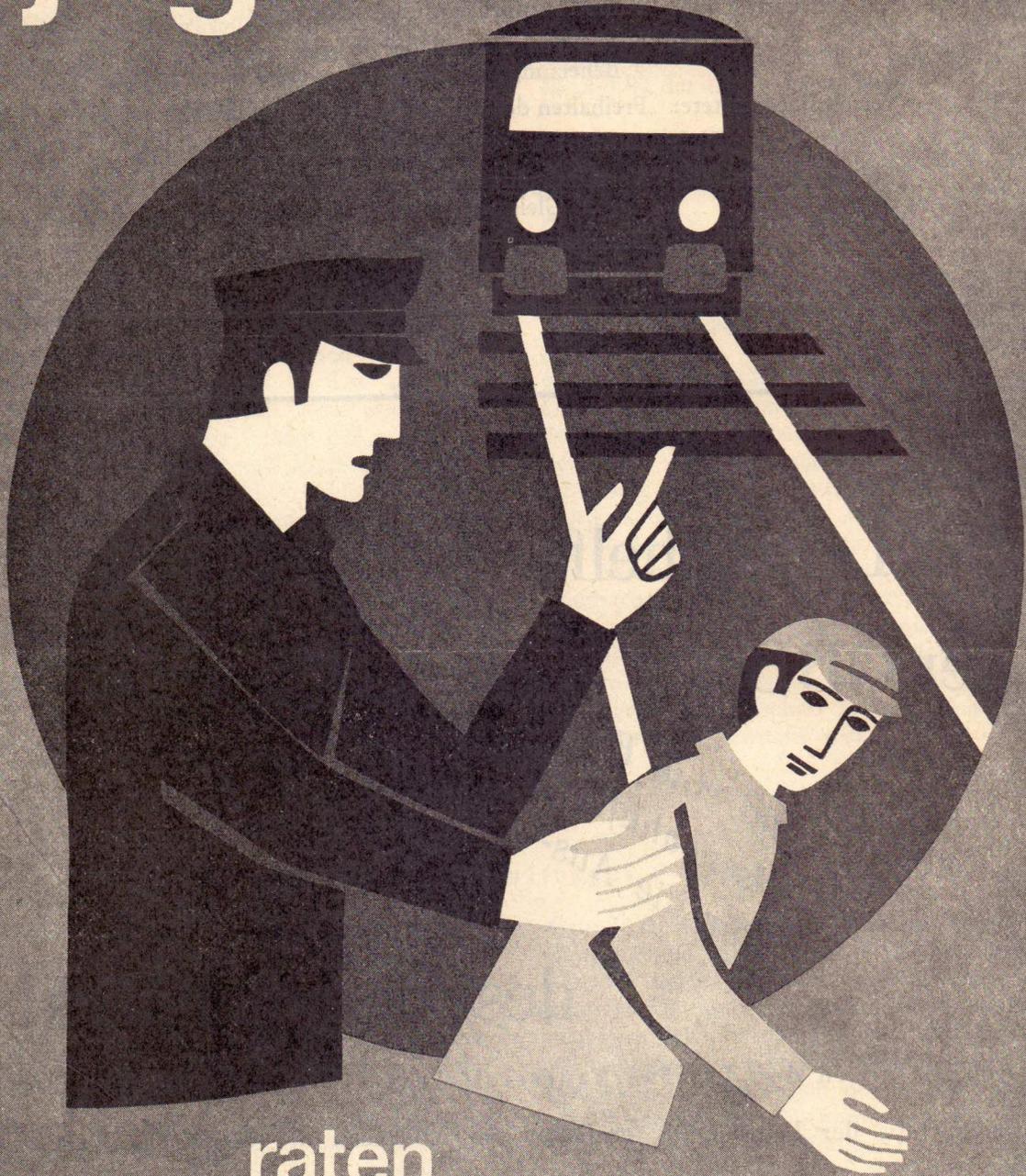
## des Eisenbahners!

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

Verzeichnis der Lehrbehelfe, enthalten im Almanach der österr. Eisenbahnen

Während der Heizperiode: **Spars mit Brennmaterial!**  
Die Temperatur im Dienstraum darf 20° Celsius nicht überschreiten.

56 jugendschutz



raten  
helfen  
warnen

