



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

3. Stück

Wien, am 1. März 1973

Jahrgang 1973

- Inhalt:
- 12. Aus dem Verkehrsgeschehen
  - 13. Elektronische Platzreservierung
  - 14. Etwas für jeden
  - 15. Kundendienst
  - 16. Unfallverhütung



## Zugleitungsbeamte!

Die Zl hat Meldungen über **außergewöhnliche Ereignisse**, die nach den Richtlinien der DV V 26 an die Generaldirektion zu richten sind, sowie solche, die den **Zugverkehr auf Hauptstrecken störend beeinflussen** (z. B. Schienenbrüche, größere Verschubbehinderungen durch Entgleisungen) oder **öffentliches Aufsehen erregen**, unverzüglich an die **Zentrale Verkehrsüberwachung** weiterzuleiten.

(Aus DV V 23)

## Das sind die Ergebnisse

- a) (Entgleisung und Umstürzen eines Diesel-Tfz; Unterbrechung des durchgehenden Zugverkehrs auf die Dauer von 10 Stunden)

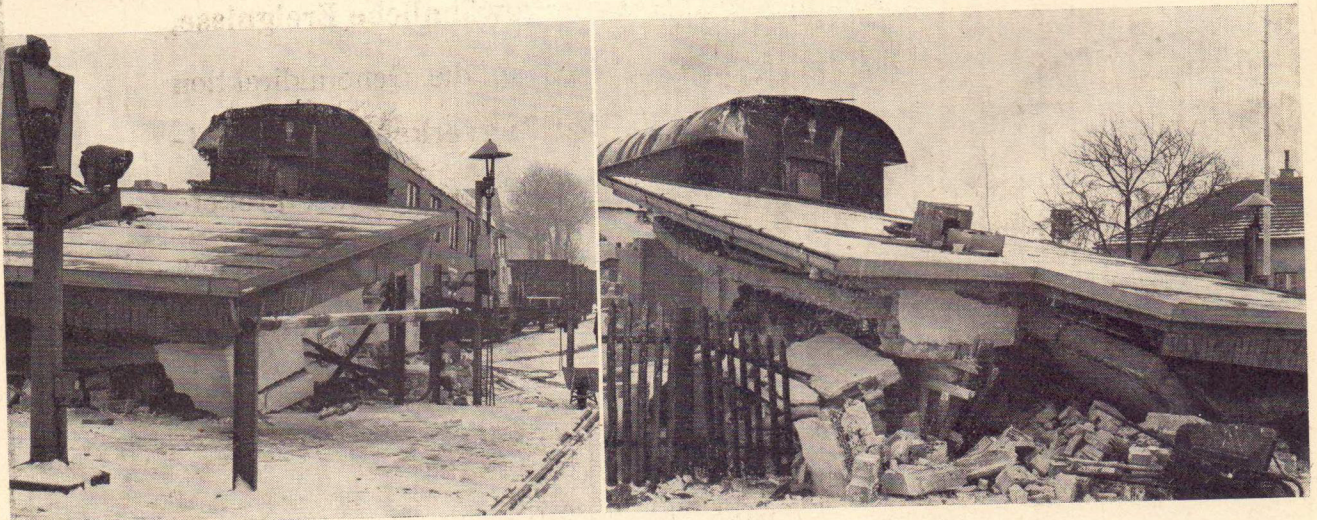


**wenn**

die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit überschritten wird.

- b) (Entgleisung eines Wagens und Zertrümmerung des Gebäudes eines Weichenpostens; Verletzung eines Weichenwärters;

Sachschaden: Zirka S 250.000 !)



**wenn**

die Signalabgabe zu spät erfolgt und die Signale zu spät beachtet werden !

## 12. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Störung einer zugeschalteten Halbschrankenanlage  
(Strecke Wien FJB—Gmünd NO)

Bf Z.

H. u. Lst. R.  
(EK km 64,326)

Bf L.

Die EK im km 64,326 (Landesstraße) ist durch eine zugeschaltete Halbschrankenanlage gesichert. In der Fahrdienstleitung des Bf Z. befindet sich eine Fernüberwachungseinrichtung mit einer Grundstellungstaste, mit der der Schranken im Störungsfalle geöffnet werden kann. Außerdem ist es möglich, die Anlage auf Ortsbedienung durch den Wärter der H. u. Lst. R. umzuschalten. Ist die Bedienung der Anlage mittels der o. a. Einrichtung nicht möglich, so können die Schrankenbäume einzeln mittels einer Handkurbel geöffnet oder geschlossen werden.

Am Ereignistag (Freitag) um 20.40 Uhr, nach Befahren der EK durch einen Güterzug, stellte der Fdl im Bf Z. auf Grund der Fernüberwachungseinrichtung der vollautomatischen Halbschrankenanlage eine Störung fest. Nach Rücksprache mit dem Halte- u. Ladestellenwärter erfuhr der Fdl, daß sich ein Schrankenbaum trotz Betätigung der Grundstellungstaste nicht öffnete; er beauftragte deshalb den H. u. Lst.-Wärter, die Anlage auf Ortsbedienung umzuschalten. Da sich auch dann bei Betätigung der Öffnungstaste der Schrankenbaum nicht öffnete, nahm der Fdl an, daß ein Kontaktfehler vorliege und sich der Schranken nach Vorbeifahrt des nächsten Zuges wieder ordnungsgemäß öffnen würde. Den H. u. Lst.-Wärter zum Öffnen des Schrankenbaumes mittels Handkurbel zu beauftragen, unterließ der Fdl.

Als nach Befahren der EK durch den nächsten Zug die Fernüberwachungseinrichtung auch weiterhin eine Störung anzeigte, fertigte der Fdl eine Störungsmeldung aus, verabsäumte es jedoch, den zuständigen Signalmeister zu verständigen. Er benachrichtigte das Gendarmeriepostenkommando Z. von der Störung und übergab diese schriftlich im Dienstübergabebuch, wobei darauf hingewiesen wurde, daß die Züge mit V-Befehl von der gestörten Schrankenanlage und vom Anhalten vor der EK zu verständigen seien. Nachdem der Fdl den Dienst um 22.10 Uhr eingestellt hatte, fuhr er mit seinem Pkw zur EK und brachte die Straßenverkehrszeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ an; außerdem rief er am Folgetag (Samstag) um etwa 7.30 Uhr den diensthabenden Fdl an und ersuchte diesen, nicht auf die Verständigung des Signalmeisters zu vergessen.

Der diensthabende Fdl hatte bereits aus der schriftlichen Dienstübergabe sowie aus der Stö-

rungsmeldung entnommen, daß sich der eine Schrankenbaum nicht öffnen läßt. Obwohl auch ihm die Bestimmungen der Bedienungsanweisung bekannt waren, traf er keine weiteren Maßnahmen. Erst nachdem er von seinem Kollegen fernmündlich dazu aufgefordert worden war, versuchte er über den Fernschreiber des Befehlsbf T., den zuständigen Signalmeister zu verständigen. Als man ihm mitteilte, daß dieser nicht erreichbar sei, unterließ er weitere Versuche und übergab ebenfalls die Störung im Dienstübergabebuch.

Am nächsten Tag (Sonntag) um 4.05 Uhr trat ein dritter Fdl seinen Dienst im Bf Z. an. Da er der Ansicht war, daß alle erforderlichen Maßnahmen getroffen waren, sah er keine Veranlassung, weiteres zu unternehmen bzw. den Sicherungsdienst von der Störung zu verständigen. Erst als der Fdl des Bf Z. von einem Zgf erfuhr, daß in der H. u. Lst. R. Fernsehenaufnahmen durchgeführt wurden, wurde er munter und verständigte um 13.10 Uhr den Bf-Vorstand. Dieser beauftragte den Fdl, mit allen Mitteln zu trachten, den Schranken zu öffnen und fuhr selbst zur EK. Dort traf auch kurz darauf ein Signalhelfer ein, der die Störung bis 14.20 Uhr beheben konnte!

Das Ereignis, das eine dem Image der ÖBB sehr abträgliche Fernsehsendung zur Folge hatte, wurde durch die 3 Fdl des Bf Z. verschuldet, die es an jeglicher Initiative fehlen ließen. Es war ihnen völlig gleichgültig, daß der Straßenverkehr auf der relativ stark befahrenen Landesstraße derart lange Zeit (41 Stunden!) nur unter erheblichen Schwierigkeiten abgewickelt werden konnte. Keiner der drei Bediensteten hatte getrachtet, den in geschlossener Stellung gestörten Schrankenbaum zu öffnen und einen Erhaltungsbediensteten der Signalstreckenleitung zu verständigen.

Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die Bestimmungen der Punkte 319 sowie 321 der DV V 3 und des Pkt. 26 (7) der DV V 50; letztere lauten u. a.: „Der Fdl hat die Störungsmeldung unverzüglich an den zuständigen Signalmeister bzw. Signalwerkführer weiterzugeben, und zwar sowohl mündlich, fernmündlich oder durch Dritte als auch schriftlich; weiß er nicht, ob der Signalmeister oder der Signalwerkführer sachlich zuständig ist, so hat er die Störung dem Signalmeister zu melden . . .“

Abschließend noch die Frage: Inwieweit war der Fdl des Nachbarbf L. an der Behebung der Störung beteiligt?

b) Gefährdung eines Personenzuges durch entrollten Vershubteil  
(Strecke Wien Südbf—Laa a. d. Th.)

Bf M. weist in Richtung ES A ein Gefälle zwischen 7 und 1 ‰ auf. Daher ist laut Bf-DO bei stillstehenden Fahrzeugen das am tiefsten Punkt gegen das Gefälle stehende Fahrzeug an zwei Achsen durch Unterlegen zu sichern; die 2. Unterlage darf entfallen, wenn sie durch die angezogene Handbremse dieses Fahrzeuges ersetzt ist.

Während der Vershubarbeiten im Bf M. wurde eine aus einem Gepäck- und 4 Güterwagen bestehende Wagengruppe auf Gleis 4 abgestellt und von einem Verschieber durch Anziehen der Handbremse des Gepäckwagens „gesichert“. Kurz darauf erteilte der Vershubleiter einem anderen Verschieber den Auftrag, von der auf Gleis 4 stehenden Wagengruppe den Gepäckwagen abzuholen. Der Verschieber, dem nunmehr der Teilvershub übertragen worden war, löste hierauf die angezogene Handbremse des Gepäckwagens, kuppelte diesen ab und fuhr damit in Richtung Fahrdienstleitung. Um die Sicherung der 4 auf Gleis 4 zurückgebliebenen Güterwagen kümmert er sich nicht!

Zur selben Zeit ordnete der Fdl wegen der bevorstehenden Einfahrt eines Personenzuges nach Gleis 2 die Einstellung des Vershubes an, was auch sofort befolgt wurde. Während der Personenzug erwartet wurde, bemerkte der Wärter des Stellwerkes 1, daß die auf Gleis 4 abgestellten Fahrzeuge in Bewegung geraten waren und den einfahrenden Zug entgegenrollten. Der Bedienstete

eilte hierauf dem einfahrenden Zug entgegen und gab Haltsignale. Als er bemerkte, daß der Tzfz eine Bremsung einleitete und Gefahr signal gab, nahm er einen beim Stellwerk befindlichen Hemmschuh und brachte damit die Wagengruppe, die unterdessen bereits eine Weiche aufgeschnitten hatte, zum Stillstand. Die Annäherung an den durch Schnellbremsung angehaltenen Personenzug erfolgte auf 26 m!

Das Ereignis, das durch das rasche und umsichtige Handeln des Stellwerkswärters, aber auch des Tzfz des Personenzuges folgenlos blieb, wurde durch die beiden Verschieber verschuldet:

Der 1. Verschieber hatte bei der von ihm auf Gleis 4 abgestellten Wagengruppe das am tiefsten Punkt stehende Fahrzeug nicht durch Unterlagen an 2 Achsen gesichert.

Der 2. Verschieber unterließ es vor dem Abkuppeln des Gepäckwagens, sich davon zu überzeugen, ob die zurückbleibenden Fahrzeuge ordnungsgemäß gegen Entrollen gesichert sind.

(DV V 3, Pkte. 65, 67, 119 und 122 (4), 124 sowie Bf-DO.)

Wir fragen:

War der Vershubleiter nicht in der Lage, sich gemäß den Bestimmungen des Pkt. 124 der DV V 3 von der vorschriftsmäßigen Sicherung der abgestellten Fahrzeuggruppe zu überzeugen?

### 13. Elektronische Platzreservierung

(Beitrag von BB-Insp. Puschnik, GD III/3)

#### Kennzeichnung der reservierten Plätze in Reisezügen

Der Einsatz von Computern kann das menschliche Denken nicht ersetzen.

Das Kennzeichnen der belegten Plätze kann also nur funktionieren, wenn die Tätigkeit des Computers richtig gesteuert und überwacht wird. Dazu ist unter anderem erforderlich, daß die Auslistestellen auch das Übermitteln der Reservierungsangaben mitüberwachen. Auf folgende Hinweise ist daher zu achten:

#### Allgemeines

#### 1. WELCHE ZÜGE WERDEN AUF DEN EINZELNEN MASCHINEN AUSGELISTET UND WANN?

Das ZBR (Zentralbüro für Reservierung) in Wien verteilt rechtzeitig vor jedem Fahrplanwechsel die Auslisteübersicht (Belegung der Auslistemaschine). Der Eingang des Blattes für die Maschine ist zu überwachen. Es

enthält alle bei der Dienststelle auszulistenden Züge in zeitlicher Reihenfolge. Spalte **Auslistebeginn** rot umrahmen.

#### 2. WIE GEHT DIE AUSLISTUNG VOR SICH?

Jede Zeile dieser Übersicht entspricht einem **Auslistetelegramm**. Zu der in Spalte **Auslistebeginn** angegebenen Zeit baut die EPA (Elektronische Platzbuchungsanlage) die Verbindung auf und fragt den Kennungsgeber ab, wodurch ein eigener Zettel entsteht. Dann sendet die EPA den **Kopfzettel** gewissermaßen als Überschrift für den ganzen Zug. Es folgen die Reservierungsangaben:

- für Sitzplätze:

**Platzreservierungszettel**  
(in allen Zugattungen)

- für TEE-Wagen:

### Liste der freien Sitzplätze

(nur in manchen internationalen Läufen)

- für Liegewagen:

### Belegungsliste für Liegewagen

(nur belegte Liegeplätze)

- für Schlafwagen:

### Belegungsliste für Schlafwagen

(freie und belegte Betten)

In einigen Fällen werden für einen Wagen zunächst eine Belegungsliste und dann auch noch Zettel ausgedruckt.

Hat die EPA alles mitgeteilt, schließt sie das **Auslistetelegramm** mit dem **Endezettel** ab. Der geschilderte Vorgang heißt **Regelauslistung**.

### Besonderheiten

1. WIESO SIND IN DER AUSLISTEÜBERSICHT BEI EINZELNEN ZÜGEN DIE AUSLISTEZEITEN ZWEIMAL ANGEBEN ?

In Liege- und Schlafwagen soll noch bis möglichst kurz vor der Abfahrt gebucht werden können. Für die Unterbringung der Reservierungszettel im Sitzwagen ist jedoch dann nicht mehr genügend Zeit vorhanden. Deshalb sind in der „Belegung der Auslistemaschine“ bei der betreffenden Zugnummer zweimal verschiedene Zeiten angeführt: Zum Beispiel für die Sitzwagen um 16.31 Uhr, für die Liege- und Schlafwagen um 18.01 Uhr. Beide Male entstehen jedoch vollständige Auslistetelegramme mit eigenem Kopf- und Endezettel.

2. WIE IST VORZUGEHEN BEI AUSFALL EINES ZUGES ODER WAGENS ?

Auch wenn Züge an einzelnen Tagen nicht verkehren, wird ihre Auslistung doch täglich angestoßen, d. h. es werden mindestens Kopf- und Endezettel ausgedruckt; ggf. liegen dazwischen auch noch Reservierungszettel für Sonderabteile (Paß und Zoll usw.) und Listen ohne Reservierungsangaben. Diese Auslistung ist zu vernichten. Analog wird verfahren, wenn einzelne Wagen nicht verkehren.

3. WARUM KOMMT DIE AUSLISTUNG MANCHMAL ETWAS FRÜHER ODER SPÄTER ?

Wenn die Auslistung für einen Zug an einem Spitzentag etwas länger dauert als für ihn vorgesehen ist, kann das ZBR veranlassen, daß er früher als gewöhnlich ausgelistet wird. Wird aber die Auslistedauer für einen Zug an einem bestimmten Tag nicht ganz benötigt, kann die EPA auch noch kurz warten, wenn z. B. die Auslisteleitung noch

für einen anderen Zug belegt ist. Außerdem ist die Uhrzeit in der EPA nicht mit der Basa-Zeit gekoppelt. Meistens fährt die EPA einige Minuten vor Plan.

1. WER FÄHRT SCHON VON „X“ NACH „Y“ ?

Ist in der EPA ein Bahnhofname im Moment nicht im Klartext greifbar, so wird der Einsteigebahnhof mit „X“ bzw. der Aussteigebahnhof mit „Y“ bezeichnet. Es kann auch vorkommen, daß Bahnhöfe ausgedruckt werden, die nicht am Zuglauf liegen. In solchen Fällen erfolgt die Kennzeichnung der reservierten Plätze mit roten Reservierungszetteln.

5. WAS IST ZU TUN BEI ZETTELSALAT ?

Durch Störimpulse auf den Übertragungswegen ist es hin und wieder möglich, daß verstümmelte Texte ausgelistet werden. Sind davon auch die Steuerzeichen für die Zettelschneideeinrichtung betroffen, können Zettel und Listenstücke verschnitten werden. Im allgemeinen wird die EPA dies jedoch merken und vorsichtshalber bis zu 3 Zettel wiederholen. Die belegten Plätze sind auch in solchen Fällen mit Rotzetteln zu kennzeichnen; die Zettelzahl auf dem Endezettel stimmt dann allerdings nicht mehr.

### Unregelmäßigkeiten

1. WAS IST ZU TUN, WENN EINE AUSLISTUNG NICHT ZEITGERECHT BEGINNT ?

Prüfung an Hand der Störanzeigen, ob die Maschine in Ordnung ist. Falls nicht, Verständigung der örtlichen Entstörungsstelle und des ZBR (Ruf 5488); deren Entscheidung abwarten.

Wenn die Maschine zwar in Ordnung ist, aber trotzdem nach längerer Zeit (etwa 20 Minuten nach planmäßigem Auslistenanstoß) noch keine Auslistung beginnt, oder wenn nach Ablauf dieser Zeit die Maschine **noch immer** mit dem vorhergehenden Zug belegt ist, ebenfalls das ZBR verständigen. Dem ZBR ist dabei die Disposition anzugeben: Maschinenummer (in der „Auslisteübersicht“ rechts oben stark umrahmt), Anstoßzeit und Zugnummer. Bei Zügen mit Auslistung Vortrag ist es besonders wichtig, das ZBR noch am gleichen Tag anzurufen.

2. WAS IST ZU TUN, WENN EINE AUSLISTUNG VOR DEM ENDEZETTEL ABGEBROCHEN WIRD ?

Die EPA wird bei intakter Maschine versuchen, die Auslistung selbsttätig fortzusetzen. Daher 5 Minuten warten und erst dann das ZBR wie unter 1. benachrichtigen.

### 3. WAS KANN DAS ZBR VERANLASSEN ?

- 3.1 Wenn Auslistemaschine in Ordnung ist und die Zeit reicht, kann das ZBR die Auslistung noch einmal nachfordern.
- 3.2 Ist die Maschine jedoch gestört, wird das ZBR für eine Notauslistung sorgen, d. h. die Auslisteangaben werden über das normale Dienstfernsehnetz übermittelt. Steht diese Fernschreibmaschine nicht bei der Auslistestelle, ist Kontakt mit der Fernschreibstelle zu halten. Wenn das Telegramm eingetroffen ist, werden die Belegungslisten dem Begleitpersonal übergeben; wenn die Zeit noch reicht, werden die Reservierungszettel auf das übliche Format gebracht und in die Reservierungsrahmen gesteckt. Sonst werden die Plätze rot bezettelt. Es ist ebenso zu verfahren, als wenn ohne Zutun eine Notauslistung eintrifft.
- 3.3 Wenn z. B. durch eine Störung der Übertragungswege auch eine Notauslistung nicht mehr möglich ist, oder wenn

die Zeit drängt, übermittelt das ZBR auf Ihren Anruf hin die belegten Plätze **fernmündlich**. Bei Schlafwagen wird außer der Bettnummer die Abteilcharakteristik (z. B. Tourist Familie) mit angesagt. Aufschreiben dieser Angaben in einfacher Form. Die Sitzplätze werden mit roten Reservierungszetteln gekennzeichnet. Der Liegewagenbetreuer bzw. der Schlafwagenschaffner erhält die Aufschreibung. In diesem Falle können Buchungen am Auslistetag bei der fernmündlichen Ansage meistens nicht mehr berücksichtigt werden. Das Personal der Schlaf- und Liegewagen ist darauf aufmerksam zu machen, daß die Liste **nicht** vollständig ist und der Schaffnerverkauf ausnahmsweise unterbleiben muß. Außerdem sollten — möglichst in Wagen, die nicht in das Reservierungsverfahren einbezogen sind — noch 3 bis 4 Abteile für Reisende reserviert werden, die noch am Auslistetag Sitzplätze gebucht haben. Das Zugbegleitpersonal ist davon zu unterrichten.

## 14. Etwas für jeden

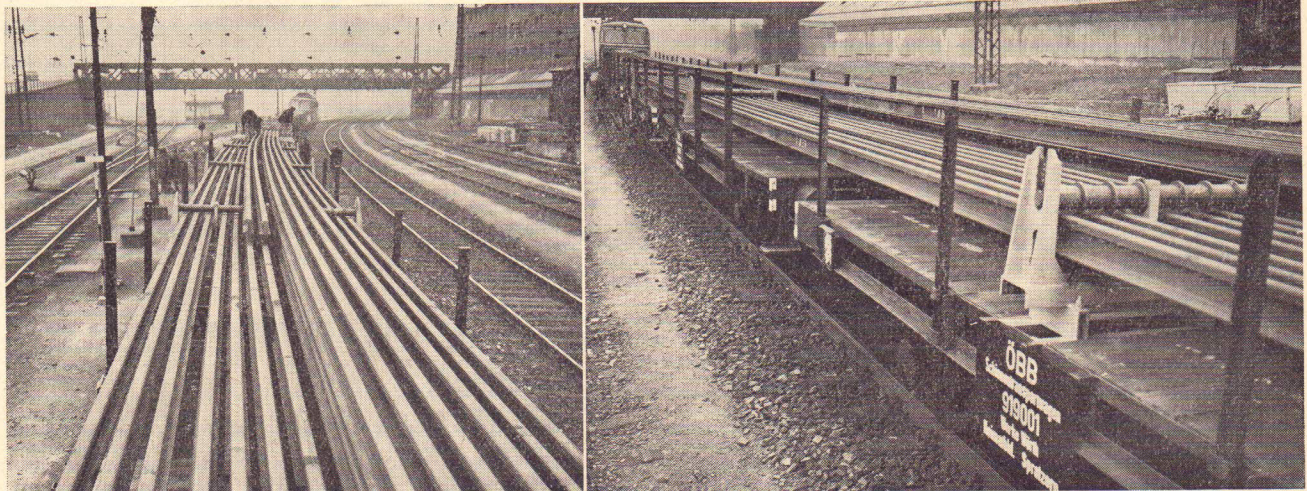
### Langschienenzug

Wie bei anderen Bahnverwaltungen bereits üblich, werden auch bei den ÖBB im Oberbaustofflager Wörth Schienen der Form C und B auf 120 m Länge (bisher nur 60 m) geschweißt und müssen in dieser Länge auf die Einbaustellen transportiert werden. Die Schweißung auf 120 m in Wörth ist billiger und hat sich als qualitativ und besser als die Thermitschweißung auf der Strecke erwiesen. Außerdem verkürzt sich die Schweißzeit auf der Strecke um die Hälfte der bisherigen Zeit.

Für den Transport der 120 m langen Schienen wurde ein eigener Wagensatz entwickelt, der aus

11 zweiachsigen und einem in Zugmitte gereihten vierachsigen Flachwagen besteht. Die Schienen sind einzeln auf Rollen gelagert, auf den beiden Endwagen liegen sie auf Eichenschwellen auf. Gegen Längsverschiebung sind alle Schienen mit Klemmeinrichtungen auf dem vierachsigen Wagen festgehalten. Auf den beiden Endwagen sind im Abstand von 1,50 m von den Schienenenden Schutzwände aus Eichenschwellen (80 cm hoch und 16 cm stark) über die ganze Wagenbreite fix angebracht.

Die erste Fahrt mit dem Langschienenzug fand am 15. Jänner 1973 von den Werken Wörth nach Bf Penzing Vbf statt und verlief zur vollen Zufriedenheit der beteiligten Stellen.



### Ausweise für Unfallerhebungsbeamte

Gemäß DV V 26 Pkt. 3.4.2.17 sind alle Ereignisse, bei denen sachlich wichtige Ursachen vorliegen oder vermutet werden, weiters jene, die wiederholt auftreten, ohne daß ihre Ursachen geklärt werden konnten, bei denen es aus anderen wichtigen Gründen zweckmäßig ist, vom federführenden Fachbeamten für Erhebungen und Beamten anderer beteiligter Dienste gemeinsam an Ort und Stelle zu klären.

Es ist daher erforderlich, daß die Erhebungsbeamten so rasch als möglich an die Ereignisstelle gelangen. Es ist oft notwendig, daß sie sich bei den dort bereits eingetroffenen Sicherheitsorganen bzw. beim Einsatzleiter als Erhebungsbeamte ausweisen können.

Bereits im Jahre 1970 wurde eine Erkennungsmarke für Unfallerhebungsbeamte der GD und Dionen geschaffen.



Diese Erkennungsmarken wurden nunmehr durch einen Ausweis ergänzt, der in Verbindung

**GENERALDIREKTION  
DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESBAHNEN**

Gültig bis: .....

**Ausweis**

Herr .....  
(Diensttitel, Vor- und Zuname)

Bahnausweis-Nr. ..... Nr. der Erkennungsmarke .....  
ist Beamter des Unfallerhebungsdienstes bei der

und hat Erhebungen im Bereiche der .....

..... durchzuführen.

Alle Behörden und Eisenbahndienststellen werden ersucht, den Genannten bei der Ausübung seines Dienstes zu unterstützen.

Ausgestellt am: .....

Für die Österreichischen Bundesbahnen



Unterschrift

XII/72 - 100 - HD Wien C026

mit dem Fahrbegünstigungsausweis den Beamten als Erhebungsbeamten ausweist.

Die Ausweise für die Beamten des Unfallerhebungsdienstes der GD und der Dionen werden von der GD ausgestellt.

Alle Behörden und Eisenbahndienststellen werden ersucht, die Erhebungsbeamten bei der Ausübung ihres Dienstes zu unterstützen.

### Meldung von Mängeln an der elektrischen Heizeinrichtung in Reisezugwagen

(Aus DA. 5210-13-72 vom 21. Dezember 1972)

„... In letzter Zeit mehren sich die Anstände, die die elektrische Heizeinrichtung in Reisezugwagen betreffen. Auf Grund unserer Nachforschungen sind die meisten Anstände auf kleine Fehler zurückzuführen, die vom technischen Wagenaufsichtsbediensteten in kürzester Zeit behoben werden konnten. Allerdings erst, nachdem sie dem technischen Wagenaufsichtsbediensteten bekannt waren.“

Störungen der elektrischen Heizeinrichtung sollten von der Zugbegleitmannschaft nach DV V 3 Punkt 524 und Merkblatt 830/4 (Bedienung der elektrischen Zugheizung) Punkte 26 und 27 während des Aufenthaltes im nächsten Unterwegsbahnhof dem technischen Wagenaufsichtspersonal oder dem Fahrdienstleiter gemeldet werden. Es werden aber nur wenige dieser Meldungen abgegeben. Wichtig sind solche Meldungen besonders in Zugendbahnhöfen, weil Reparaturen ohne Aufenthaltsüberschreitungen durchgeführt werden können...“

### Zum Thema „Schienenbrüche“

Auf Grund einiger Anfragen zu dem im Verkehrs-Unterrichtsblatt 2/1973 verlautbarten Artikel „Maßnahmen bei Schienenbrüchen“ bringen wir nachstehend ergänzend die Bestimmungen des Punktes 2 (2. Abs.) der DV B 25:

„... Die Bahnwärter werden je nach der Art ihres Dienstes in Streckenbegeher, Schranken-, Block-, Haltestellen- und Ladestellenwärter, ferner in Tunnel-, Lehnen- und Lawinenpostenwärter unterschieden.“

### Zusammenfassung über offene Schranken bei Zugfahrten (Vergleich 1971 — 1972)

Nachstehende Gegenüberstellung zeigt hinsichtlich der offenen Schranken bzw. der unbewachten EK bei Zugfahrten eine Abnahme um 4,25 %.

Bei Verschubfahrten waren insgesamt in 8 Fällen EK ungesichert, so daß die Gesamtanzahl für 1972 548 beträgt.

Betrachtet man die Anzahl der damit zusammenhängenden Ereignisse mit schweren Folgen, die infolge Verschuldens der Bediener verursacht wurden, so ist eine Verschlechterung eingetreten.

Dion	Jänner	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Gesamtsumme
Wien	13 (5)	7 (10)	19 (15)	19 (16)	13 (25)	12 (21)	17 (17)	19 (22)	13 (10)	18 (18)	13 (18)	3 (20)	166 (197)
Linz	12 (10)	9 (14)	14 (13)	12 (11)	15 (17)	21 (21)	19 (17)	24 (25)	20 (11)	17 (21)	19 (14)	15 (15)	197 (189)
Innsbruck	7 (1)	2 (5)	4 (9)	11 (5)	4 (8)	5 (11)	6 (6)	8 (7)	8 (10)	4 (10)	7 (5)	3 (5)	69 (82)
Villach	9 (4)	5 (7)	5 (5)	5 (8)	7 (6)	14 (10)	10 (9)	13 (15)	9 (2)	12 (8)	10 (13)	9 (8)	108 (95)
	41 (20)	23 (36)	42 (42)	47 (40)	39 (56)	52 (63)	52 (49)	64 (69)	50 (33)	51 (57)	49 (50)	30 (48)	540 (563)

(Die in Klammern gesetzten Zahlen sind die jeweiligen Werte des Jahres 1971)

Einer Detailauswertung zufolge wurden bei Zusammenprallen auf abgeschränkten EK im Jahre 1972 insgesamt 8 Personen getötet und 4 Personen schwer verletzt.

### Schrankenbediener

beachtet die Bestimmungen über das rechtzeitige Schließen der Schranken und Einschalten der Blinklichtanlagen vor Eintreffen eines Schienenfahrzeuges.

Öffnet den geschlossenen Schranken erst dann, wenn Gewißheit besteht, daß sich kein Schienenfahrzeug der EK nähert.

Nur strikte Einhaltung dieser Bestimmungen und große Aufmerksamkeit kann Euch und Eure

Familien vor den Folgen dienst- und strafrechtlicher Verfahren schützen.

### Bahnhofsvorstände und Kontrollorgane

konzentriert Eure Überwachungspflicht in erhöhtem Maße auf alle mit der Schrankenbedienung in Zusammenhang stehenden Aufgaben und duldet keinesfalls ein die Sicherheit gefährdendes Verhalten.

### Schulungsbeamte

behandelt im nächsten Dienstunterricht eingehend die Bestimmungen über die Bedienung der Schranken- und Blinklichtanlagen und weist dabei eindringlich auf die möglichen Folgen offener Schranken bei Zugfahrten hin.

## Unfallübung

Da es in letzter Zeit anlässlich der Durchführung von Unfallübungen zu verschiedenen Fehlern kam, seien die diesbezüglichen Bestimmungen der DV V 26 in Erinnerung gerufen. Den Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst wird empfohlen, auch dieses Thema im Dienstunterricht zu behandeln.

DV V 26, Pkt. 3.1.11.2: „Die Vorstände der UB-Bf haben nach einer vom Bk gestellten Annahme in der Regel einmal jährlich eine Übung abzuhalten, die sich auf den Unfallbereich zu beschränken hat. Ausnahmen genehmigt die Dion (z. B. für größere Bf).

Die Meldungen im Sinne der ‚Richtlinien‘ werden nur niedergeschrieben, aber nicht abgegeben. Über die Übungen sind Aufschreibungen unter Verwendung der Ldr V 26-09 ‚Hilfsbogen zur Unfallverhütung‘ zu führen, die nach 3 Jahren auszuschneiden sind.

Die Bk haben, falls sie bei den Übungen nicht selbst anwesend waren, zu überprüfen, ob die Übungen ordnungsgemäß durchgeführt worden sind.“

## Zugfahrten bei untauglichen Signalen

Gemäß DV V 3, Pkt. 244, kann die **Verständigung** über ein untaugliches Signal erfolgen: „... schriftlich mit A-Befehl (B-Befehl, La), fernmündlich durch den Fdl (Blockwärter) am Signalfernsprecher, mündlich durch den Fdl (Blockwärter) oder einen von ihm beauftragten Bediensteten.“

Die Verständigung ist nicht erforderlich, wenn die Erlaubnis zur Vorbeifahrt mit Lichtsignal 29 b gegeben wird (s. jedoch Punkte 368 u. 247).“

„Die Erlaubnis zur Vorbeifahrt wird erteilt: mit Signal 29 a oder Lichtsignal 29 b, fernmündlich durch den Fdl (Blockwärter) am Signalfernsprecher, mündlich durch den Fdl (Blockwärter) oder einen von ihm beauftragten Bediensteten.“

Den dzt. Bestimmungen zufolge ist es nicht zulässig, die Verständigung und die Erlaubnis zur Vorbeifahrt an untauglichen Signalen mittels Funk durchzuführen bzw. zu erteilen (z. B. Verschiebung mit Funk kehrt von einer Bedienungsfahrt zum Bf zurück und erhält während der Annäherung an den Bf vom Fdl mittels Funk die Verständigung von der Untauglichkeit des ES und die Erlaubnis zur Vorbeifahrt an demselben).



## 15. Kundendienst

In letzter Zeit erhielten wir neuerlich eine große Anzahl von Schreiben, die das kundenfreundliche Verhalten unserer Bediensteten zum Gegenstand hatten. Aus Platzmangel sind wir nur in der Lage, eine kleine Anzahl dieser Schreiben hier zu veröffentlichen:

„An die freundlichen und hilfsbereiten Fdl in  
Rosenbach !

Meine lieben Herren, wir möchten Ihnen mit diesem kleinen Gruß ein frohes und gesegnetes Weihnachtsfest wünschen. Sie haben uns am 8. oder 9. September 1972 zu unseren Pässen, die wir zu Hause liegen ließen, durch Ihre freundliche Hilfe verholfen. Denn wenn Sie uns nicht geholfen hätten, wäre unser Urlaub in Jugoslawien ins Wasser gefallen. Es gibt so wenige hilfsbereite Menschen noch in dieser Welt, darum sind wir Ihnen heute noch von Herzen dankbar. Sie erinnern sich doch sicher noch, in der Nacht, kamen unsere Pässe mit dem ‚Dalmacija-Express‘ an, wenn Sie sich nicht so bemüht hätten um uns, wären wir traurig nach Hause gefahren.

Trotzdem Sie so angespannt arbeiten mußten in der Nacht oder an dem Abend, haben Sie sich sehr menschlich verhalten und das hat uns tief beeindruckt. Davon kann sich mancher Beamte hier in der Bundesrepublik eine Scheibe abschneiden. Also wir wünschen Ihnen frohe Tage im Kreise Ihrer Familien.

Mit freundlichen Grüßen  
A. u. B. W., Stuttgart“

Es waren die Bediensteten Revident Rupert Schabl, Fdl, Fernschreiber Kilian Schleicher und Aufsichtsverschubmeister Adjunkt Franz Einspieler, alle Bf Rosenbach, die unseren Fahrgästen hilfsbereit entgegenkamen.

„... Sehr geehrte Herren !

Dem am 29. Dezember 1972 diensttuenden Bf-Vorstand von Schwarzenberg möchte ich nochmals meinen aufrichtigsten Dank aussprechen.

An diesem Tag fuhr ich um 9.00 Uhr von Koblenz nach Bregenz. Da dieser Zug mit Verspätung in Bregenz ankam, erreichte ich den 16.16 Uhr fahrenden Zug nach Schwarzenberg, wo ich meinen Skiurlaub verbringen wollte und auch verbracht habe, nicht mehr. So fuhr ich mit dem letzten Zug um 18.20 Uhr. So um 20 Uhr kam ich in Schwarzenberg-Bahnhof an. Da der Bahnhof nicht in Schwarzenberg liegt, fragte ich den Bahnhofsvorsteher, wie ich denn am besten an die richtige Adresse käme? Da die Telefonnummer dieser Adresse nicht ausfindig zu machen war, erklärte sich der dort diensttuende Bf-Vorstand — es war inzwischen 20.30 Uhr geworden — bereit, mich dorthin zu begleiten. Da wir zu Fuß gehen mußten, war er so höflich, mir einen Koffer und die Ski zu tragen. Außerhalb seiner Dienstzeit begleitete er mich bis zur Haustür.

Ich würde mich sehr freuen, wenn Sie von Ihrer Seite ihm auch Ihren Dank aussprechen würden. Ich danke Ihnen recht herzlich.

Mit freundlichen Grüßen  
M. W., Neuwied/Rh. BRD“

„Sehr geehrter Herr Präsident !

Anlässlich der Ferienaktion ‚Berliner Kinder zu Gast in Kärnten‘, die in diesem Jahr mit Bahntransport durchgeführt wurde, haben die Beamten des Hauptbahnhofes Klagenfurt bei der Abwicklung des Abhol- und Rücktransportes besonderes Entgegenkommen gezeigt.

Ich bitte Sie, dem Bf-Vorstand in Klagenfurt, Herrn Reg. Rat Korenjak, und seinen Mitarbeitern für das Verständnis und die Unterstützung dieser Aktion den Dank des Landes Kärnten und meinen Dank auszusprechen.

Ich verbleibe, sehr geehrter Herr Präsident, mit dem Ausdruck

vorzüglicher Hochachtung  
Rudolf Gallob, Landesrat“

Hier waren es Reg. Rat Simon Korenjak, ZI, Bf-Vorstand, Insp. Friedrich Hauptmann, BAB I, Ob. Rev. Franz Köstenberg, Ob. Rev. Wilhelm Hager, Fdl, Ob. Rev. Anton Medwed, Fdl, und Adj. Max Begusch, Aufsichtsverschubmeister, die eine vorbildliche Verhaltensweise an den Tag legten.

„Sehr geehrte Herren !

Mit diesem Schreiben möchte ich Sie auf die außerordentliche Hilfsbereitschaft und Liebenswürdigkeit eines Ihrer Schaffner in Kenntnis setzen, welcher mir leider keinen Namen nannte.

Ich fuhr am Freitag, 12. Jänner, mit dem Städteschnellzug von St. Veit a. d. Glan (7.55 Uhr) nach Wien, 1. Klasse, und zwar mit meiner 9-jährigen Tochter und meinem 8-jährigen Sohn, welcher sich am Tag zuvor das Bein gebrochen hatte und bis zur Hüfte in Gips lag. Ich selbst erwarte in 4 Wochen ein Baby und konnte den Kleinen daher nicht selbst tragen. Schon in St. Veit beim Einsteigen war das Personal sehr freundlich und mein kleiner Sohn wurde mit einer Tragbahre zum Zug getragen. Im Zug dann trug ihn der o. a. Schaffner sofort in ein leeres Abteil und kümmerte sich die ganze Zeit rührend um uns. In Wien angekommen, sahen wir, daß der schon vorher verständigste Krankentransportwagen nicht wartete. Außerdem war der Lastenaufzug kaputt und ohne viel Federlesen packte unser Mann das Kind mit dem schweren Gipsbein und trug es den ganzen Perron, 2 Stöcke tiefer durch die Halle bis zum Taxistandplatz. Dort angekommen, nahm er nicht etwa ein Trinkgeld und ließ uns fahren, sondern fragte, wer den Kleinen in die Wohnung trage. Da wir das nicht beantworten konnten, fuhr er

kurzerhand mit uns und hat den Buben dann noch bis in die Wohnung getragen und auf die Couch gelegt. Er war so schnell wieder verschwunden, ohne mir Namen und Adresse zu nennen, daß ich mich auf diesem Wege indirekt bei ihm bedanken möchte.

Ich denke, daß es für Sie möglich ist, auf Grund des obigen Zuges den Mann zu eruieren und mir seinen Namen und die Adresse zukommen zu lassen.

In Erwartung Ihrer baldigen Nachrichten verbleibe ich mit freundlichen Grüßen

M. St., Wien

PS.: Bemerken möchte ich noch, daß der Städteschnellzug ein ausgezeichnetes Reisemittel darstellt und es sehr wahrscheinlich ist, daß die ganze Familie (in Zukunft 5 Köpfe) bald zu Ihren ständigen Kunden zählen wird.“

„ . . . Am 2. Juli 1972 fuhr die Unterzeichnete (Rentnerin) von Budapest kommend nach Linz. Kurz vor Anlangen auf dem Linzer Bahnhof beförderte ich mit Mühe und Not meine beiden Koffer auf den Gang des Waggons. Es hielt sich dort ein junger Mann auf, der mir Mut zusprach und ohne daß ich ihn darum gebeten hätte, mir versprach, beim Aussteigen behilflich zu sein. So geschah es auch. Er trug meine beiden Koffer

zuerst zu der Auskunftsstelle im Bahnhofgebäude, wo ich ein Zimmer im Hotel Laterndl bestellte, begleitete mich, immer die Koffer schleppend, per Autobus und zu Fuß bis zum besagten Hotel, wo es sich herausstellte, daß der Betrieb Sonntagspause hielt und ich demnach keinen Tee bekommen konnte. Daraufhin führte mich mein unbekannter Helfer zu einer Konditorei, bestellte eine Tasse heißen Tee und begleitete mich hierauf bis zum Tor des Hotels, wo er Abschied nahm. Als ich ihn befragte, was er seines Zeichens war, verriet er mir, Angestellter der Österr. Bundesbahnen zu sein und seinen freien Nachmittag gehabt zu haben. Nun gehe er in den Dienst zurück. Als ich meiner Verwunderung Ausdruck verlieh, daß ein junger Mensch seine Freizeit damit verbringe, älteren, hilfsbedürftigen Damen unaufgefordert die Koffer zu schleppen, antwortete er „das ist Menschenpflicht!“

Der Hilfreiche heißt Friedrich Umschaden, wohnhaft in Wien. Leider habe ich im Tagebuch seine Adresse nicht notiert. Ich hatte die Absicht, ihm eine kleine Weihnachtsgabe zu senden.

Ich möchte Sie, den unbekanntem Leser dieser Zeilen, bitten, dem braven Jungen für seine vorbildliche Haltung eine Belobigung zukommen zu lassen . . .“

Es war Lohnbediensteter Friedrich Umschaden, dzt. Weichenwärter am Bf Praterstern, der in seiner dienstfreien Zeit vorzüglichen Kundendienst übte.

## 16. Unfallverhütung

### Versorgung der Bediensteten mit Schutzhelmen

Am 5. Jänner 1973 hat ein Bediensteter bei Durchführung von Verschubarbeiten eine Kopfverletzung erlitten. Diese Verletzung wäre mit Sicherheit zu vermeiden gewesen, wenn der betreffende Bf diesem, von einem anderen Bf zugeordneten Bediensteten bei Dienstantritt am 2. Jänner 1973 einen Schutzhelm zur Verfügung gestellt hätte. Der Bf war hiezu wegen fehlender Bevorratung nicht in der Lage.

Es wird daher in diesem Zusammenhang besonders darauf hingewiesen, daß die Bf durch eine angemessene Reserve vorzusorgen haben, allfällig beschädigte Schutzhelme zu ersetzen bzw.

zugeordnete oder zuversetzte Bedienstete mit Schutzhelmen zu versorgen.

Entsprechend der mit Schutzhelmen zu versorgenden Bediensteten sind auch

Styroporeinlagen (Inv. Nr. 950.27.03),  
Schweißbänder (Inv. Nr. 950.27.04) und  
Helm-Unterziehmützen aus Wolle (Inv. Nr. 950.27.11

vorrätig zu halten.

Darüber hinaus darf erwähnt werden, daß die Schutzhelme gemäß DV D 3 wie die übrigen Schutzkleider zum Betriebsinventar zählen und daher im jeweiligen Bf verbleiben.

## **Bundesbahnbedienstete,**

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

1. Halbjahr 1972

## Auswertung der Tätigkeitsberichte der Sicherheitsbeamten II für den Betriebsdienst

Dion	durch Sibe II überprüfte Verkehrsstellen	vor- gefundene Unfall- quellen	hievon in angemessener Zeit beseitigt	durch Sibe III aufgezeigte Unfall- quellen	hievon in angemessener Zeit beseitigt	Personal- unfälle	dabei wurden		Weg- unfälle	getötet	schwer verletzt	
							getötet	schwer leicht verletzt				
Wien	162 (234)	167 (293)	132 (94)	256 (526)	178 (452)	313 (348)	1 (3)	34 (41)	278 (304)	50 (61)	2 (—)	14 (17)
Linz	50 (67)	118 (123)	79 (78)	268 (309)	190 (217)	145 (169)	2 (1)	36 (34)	107 (134)	27 (34)	1 (—)	7 (13)
Innsbruck	35 (37)	14 (16)	9 (6)	12 (21)	10 (20)	76 (100)	— (—)	19 (19)	57 (81)	18 (17)	1 (—)	6 (2)
Villach	47 (52)	166 (132)	125 (92)	190 (273)	160 (200)	138 (144)	— (1)	40 (40)	98 (103)	29 (37)	— (—)	7 (14)
	294 (390)	465 (564)	345 (270)	726 (1129)	538 (889)	672 (761)	3 (5)	129 (134)	540 (622)	124 (149)	4 (—)	34 (46)
2. Halbjahr 1972												
Wien	171 (202)	424 (204)	360 (156)	355 (357)	324 (198)	306 (339)	2 (2)	44 (18)	260 (319)	49 (46)	1 (1)	22 (11)
Linz	35 (79)	83 (242)	65 (191)	134 (382)	102 (368)	167 (147)	— (2)	26 (32)	141 (113)	43 (27)	— (—)	17 (7)
Innsbruck	15 (10)	10 (12)	9 (5)	14 (4)	13 (4)	89 (81)	1 (—)	19 (15)	69 (66)	14 (18)	— (—)	6 (7)
Villach	34 (53)	81 (261)	72 (180)	89 (293)	85 (260)	150 (147)	— (2)	27 (23)	123 (122)	34 (20)	2 (—)	8 (8)
	255 (344)	598 (719)	506 (532)	592 (1036)	524 (830)	712 (714)	3 (6)	116 (88)	593 (620)	140 (111)	3 (1)	53 (33)
1972 (1971)	549 (734)	1063 (1283)	851 (802)	1318 (2165)	1062 (1719)	1384 (1475)	6 (11)	245 (222)	1133 (1242)	264 (260)	7 (1)	87 (79)

(Die in Klammern gesetzten Zahlen entsprechen den jeweiligen Werten für das Jahr 1971)

Wie aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich ist, haben sowohl die Sicherheitsbeamten II als auch die Sicherheitsbeamten III in anerkennungswürdiger Weise anlässlich ihrer Kontrolltätigkeit im Berichtszeitraum wieder eine relativ große Anzahl von Unfallquellen festgestellt. Auf Grund ihrer Initiative und mit Unterstützung der zuständigen Fachdienste konnten davon 82,7 % innerhalb angemessener Frist behoben werden.

Daß die rasche Behebung der aufgezeigten Unfallquellen, die laufende Schulung der Bediensteten des ausübenden Verkehrsdienstes sowie das Tragen von Schutzkleidern (vor allem der Schutzhelme, der Sicherheitsschuhe, der Warnblusen usw.) und nicht zuletzt die gezielt durchgeführte Unfallverhütungswerbung wesentlich zum Absinken der persönlichen Unfälle beigetragen haben, ist aus vorstehender Gegenüberstellung — die teilweise von der Personalunfallstatistik abweichen, z. B. wegen anderwertiger Einstufung anlässlich der endgültigen Auswertung der Sibe-Meldungen, Nichtanerkennens des Arbeitsunfalles usw. — deutlich erkennbar

Im 1. Halbjahr 1972 konnten die persönlichen Unfälle gegenüber dem gleichen Zeitraum des Jahres 1971 um 11,7 % gesenkt werden.

Dieser Erfolg konnte leider im 2. Halbjahr 1972 nicht mehr erreicht werden; der Rückgang der Unfälle beträgt lediglich 0,3 %.

Obwohl die Gesamtzahl der Personalunfälle unter dem Wert von 1971 liegt, ist die Anzahl der Schwerverletzten von 88 auf 116 Bedienstete, also um 31,8 % angestiegen.

Diese für die ÖBB untragbare Entwicklung muß uns alle veranlassen, durch Einsatz aller zur Verfügung stehender Mittel auf die Wahrung der persönlichen Sicherheit nach den Bestimmungen der UVV bedacht zu sein.

Die Bahnhofsvorstände, Aufsichtsbeamten und die örtlich Aufsichtsführenden haben dafür zu sorgen, daß die ihnen unterstellten Bediensteten ausreichend unterwiesen und stets in der Lage sind, die Dienstverrichtungen gefahrlos durchzuführen.

Ein den Unfallverhütungsvorschriften widersprechendes Verhalten darf keinesfalls geduldet und muß konsequent abgestellt werden.

Einer Detailauswertung zufolge kam es im Betriebs- und Wagenreinigungsdienst im Jahre 1972 zu 742 persönlichen Unfällen, die sich wie folgt aufschlüsseln:

	Anzahl der Unfälle		d a v o n					
			getötet		leicht- verletzt			
beim Kuppeln	141	(130)	3	(1)	26	(26)	112	(103)
Hemmschuhlegen	28	(32)	—	(—)	7	(9)	21	(23)
Auf- und Abspringen von bewegten Fahrzeugen	236	(180)	—	(2)	56	(39)	180	(139)
während des Aufenthaltes im Bereich der Gleisanlagen	287	(369)	5	(8)	56	(84)	228	(277)
im Wagenreinigungsdienst	50	(53)	—	(—)	6	(11)	42	(42)
	742	(764)	8	(11)	151	(169)	583	(584)

(Die in Klammern gesetzten Zahlen entsprechen den Werten für das Jahr 1971).

Besonders gravierend ist das hohe Ansteigen der Unfälle

beim **Auf- und Abspringen** von bewegten Fahrzeugen; Zunahme 31,1 %

beim **Kuppeln**, Zunahme 8,4 %.

Es ist daher dringend geboten, von April bis Juni 1973 den **Schwerpunkt** anlässlich der Aufsichts- und Überprüfungsstätigkeit auf das richtige **Auf- und Abspringen** sowie auf das **Kuppeln** zu legen.

Eine Abnahme dieser hohen Unfallquote wird nur bei gewissenhafter Beachtung der Bestimmungen der DV A 40, Heft 3,

Pkt. 3.5.1 „Auf und Abspringen ist verboten, solange Fahrzeuge rascher als mit Schrittgeschwindigkeit rollen. Bei Schnee und Glatteis ist erhöhte Vorsicht notwendig;“

Pkt. 3.5.2 „Vor dem Auf- oder Abspringen ist auf Maste, Wasserkrane, Lademaße, Weichen, Leitungen, Tore, Gruben und sonstige Hindernisse sowie auf Fahrten im Nachbargleis zu achten;“

Pkt. 3.5.3 „Zugbegleiter sollen grundsätzlich noch vor Anfahren des Zuges aufsteigen;“ erreicht werden.

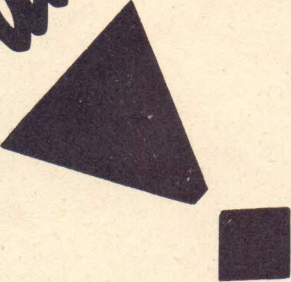
Die einschlägigen Bestimmungen sind in Erinnerung zu rufen und zu beachten.

BEIM DURCHGANG ZWISCHEN  
WAGENLÜCKEN,  
TIEF UNTER DIE PUFFER BÜCKEN !

## 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—Verschieberbahnsteige
- Tfzf: Einfahrt auf besetztes Gleis oder Stumpfgleis
- Streckenbedienstete: Verständigung der Streckengeher und Führer  
von Gleismeßgeräten
- KI-Führer: Beförderung von KI mit Zügen

Bahnmeister,  
Bauaufsichten, Gleismeister,  
Gleisaufseher, Vorarbeiter  
und Streckenarbeiter

**Schont die Kabel** 

*Seid stets vorsichtig beim An- oder Abkuppeln von Lokomotiven!*

61

# schutzhelm



verhindert  
schwere  
kopfverletzungen

