Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

6. Stück | Wien, am 1. Juni 1973 | Jahrgang 1973

Inhalt: 26. Aus dem Verkehrsgeschehen
27. Gefahrzettel
28. Etwas für jeden
29. Kundendienst
30. Unfallverhütung

Bahnhof Vöcklamarkt
Eing. - 5. JUNI 1973
Zl. Beil.

Wir erinnern!

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Ordnung in Reisezügen

Die in letzter Zeit wieder zunehmende Anzahl von Eigentumsdelikten in Reisezügen, aber auch Androhungen von Bombenanschlägen geben Veranlassung, gemäß DA Z. 31.117-1-72 vom 2. Februar 1972 auch weiterhin alle nur möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um der Ausweitung derartiger, das Image der Bahn schädigenden, Vorfälle wirksam entgegenzutreten.

Aufgabe der Zugbegleitmannschaft als Eisenbahnaufsichtsorgane ist es, während der Fahrt für die Sicherheit im Zug Sorge zu tragen.

Es ist bekannt, daß die Fahrgäste in der Person des Zugführers oder Schaffners das zuständige Organ für Ordnung und Sicherheit sehen; je öfter diese Bediensteten gesehen werden, um so sicherer fühlen sich besonders Alleinreisende. Asozialen Elementen wird dadurch weniger Möglichkeit gegeben, ihre Absichten auszuführen.

Die Zugbegleiter haben daher insbesondere während der Nachtstunden die ihnen zugewiesenen Wagen öfters durchzugehen und dabei ganz allgemein das Verhalten der Reisenden zu beobachten bzw. auf zurückgelassene Gepäckstücke oder Gegenstände zu achten.

Verdächtige Personen, insbesondere in solchen Wagen, in denen sich alleinreisende oder schlafende Fahrgäste aufhalten, sind unauffällig zu beobachten. Besteht begründeter Verdacht oder tritt ein sonstiges Ereignis ein, das ein Eingreifen von Gendarmerie oder Polizei erforderlich erscheinen läßt, so ist sofort dem Fdl des nächsten Anhaltebf eine diesbezügliche Meldung zu erstatten.

Es darf erwartet werden, daß alle Bediensteten sich dieser für das Ansehen der ÖBB so bedeutungsvollen Aufgabe mit dem gebotenen Verantwortungsbewußtsein widmen und damit gegen die zeitbedingten Vorfälle einen Beitrag zur Sicherheit im Reiseverkehr leisten.

Über Ersuchen der Sicherheitsbehörde und im Zusammenhang mit dem bisher Gesagten verweisen wir auf die Bestimmungen der Punkte 3.2.1.1 und 3.4.2.1 der DV V 26; darin ist u. a. enthalten, daß die Bediensteten bei außergewöhnlichen Ereignissen, wenn möglich mehrere, **vor allem bahnfremde Zeugen,** die das Ereignis selbst gesehen haben oder zweckdienliche Angaben machen können, festzustellen und deren Personalien vorzumerken haben. Diese Bestimmungen sind selbstverständlich auch bei Vorliegen von Gewaltverbrechen in Reisezügen (Anhang 1 zur DV V 26, Nr. 6) genauestens einzuhalten, wobei Zeugen nicht nur im Tatwagen, sondern auch in angrenzenden Wagen namhaft gemacht werden sollen.

Erläuternd hiezu ist zu sagen, daß bei Verweigerung der Identitätsfeststellung die betreffende Person im nächsten Anhaltebf den Sicherheitsorganen bekanntzugeben ist.

Schaffner, Zugführer, Bahnhofsbedienstete

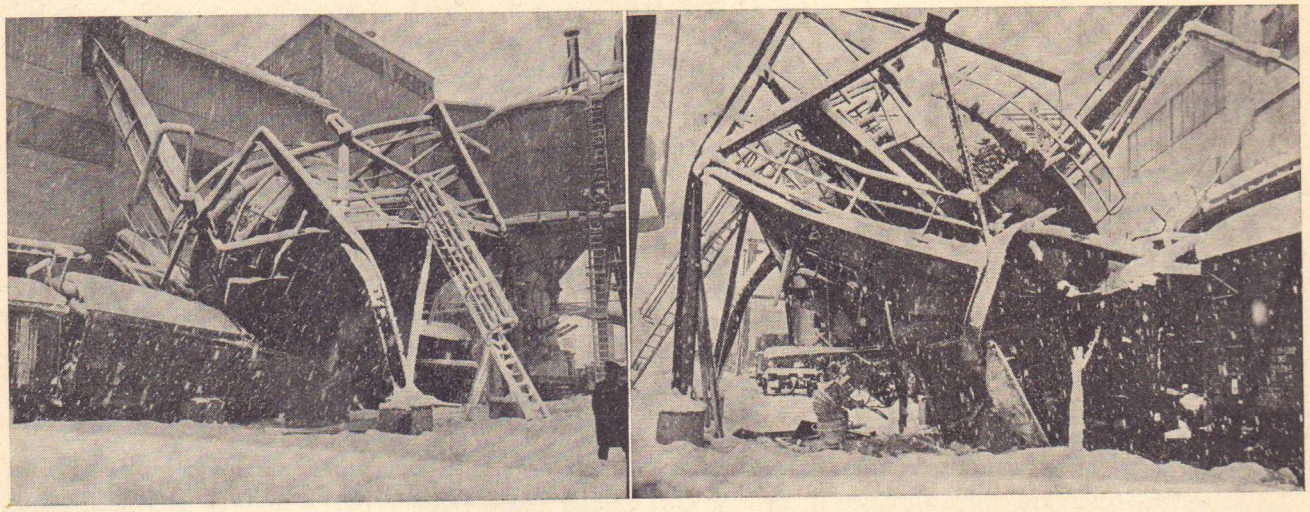
Schließt und verriegelt Wagentüren und Vorlegestangen
Überprüft Übergangsbleche, Scherengitter und Faltenbälge
Ihr wahrt damit die Sicherheit des reisenden Publikums

!

26. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Sachschaden zirka 2 Mio S!

Am 4. April 1973 um 4.25 Uhr kam es bei Bedienung der im km 66,408 zwischen den Bf B. und M. gelegenen Anschlußbahn zum Zusammenstoß (Flankenfahrt) des geschobenen, aus 23 Wagen und dem Tfz 1189.08 bestehenden Verschubteiles eines Bezirksgüterzuges mit dem nicht grenzfrei auf Anschlußbahngleis 1 abgestellten Werks-Tfz und 2 Wagen. Dabei entgleiste 1 Wagen des Verschubteiles mit 1 Achse und wurde gegen eine Eisentraverse eines neben dem Gleis errichteten Kalksilos gedrückt, so daß der mit 40 t Kalk gefüllte Silo umstürzte. Beim Ereignis wurden 1 leerer Güterwagen total, der entgleiste und ein weiterer Güterwagen sowie das Verschub-Tfz der AB leicht beschädigt.



Zum Hergang:

Nach Ankunft des Zuges bei der AB sollten 19 Wagen auf das AB-Gleis 2 beigestellt werden. Während der Zgf beim Schaltkasten die AB-Weichen 1 S und 2 S freigab, ging der Schlußschaffner in Richtung Zugschluß und hängte den 23. Wagen aus. Der Verschubleiter begab sich etwa bis zur Mitte des Verschubteiles und ließ nach Umstellen der Weichen durch einen weiteren Schaffner den Verschubteil in Richtung AB-Gleis 2 zurückschieben. Da der Schlußschaffner als Spitzenverschieber Signal „Herkommen" gab, hatte der Verschubleiter keine Bedenken, seinerseits das Signal „Herkommen" an den Beimann zu geben. Als der 19. Wagen die Grenzmarke der AB-Weiche 1 S erreicht hatte, gab der Verschubleiter Haltsignale, wiewohl er vom Spitzenverschieber noch immer Signal „Herkommen" erhielt. Zur gleichen Zeit erfolgte der Zusammenstoß mit den am AB-Gleis 1 nicht grenzfrei stehenden Fahrzeugen.

Nach kurzer Besichtigung der Unfallstelle durch die Zugbegleitmannschaft setzte der Bezirksgüterzug die Fahrt bis Bf M. fort, wo zwar Meldung erstattet, jedoch keine Angaben über den äußerst hohen Schaden gemacht wurden. Eine Meldekarte gab der Zgf erst im Zugendbf ab. Eine Eintragung im Meldebuch des Zugbegleiterheimatbf unterblieb; desgleichen eine Voreinvernahme bzw. Einvernahme im Heimatbf, da es Zgf und Schaffner vorzogen, sofort nach Dienstende heimzufahren.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß hier eine Fülle von Vorschriftswidrigkeiten vorlag. Die Fehler der einzelnen Bediensteten sind den nachstehenden Auszügen aus den Einvernahmeschriften zu entnehmen:

Der **Zugführer:** „. . . zum Vorwurf, daß ich in der AB die Verschubleitung selbst zu übernehmen hatte, muß ich gestehen, daß dies bisher nicht der Fall war . . .".

Dem Zgf waren anscheinend die Bestimmungen des Pkt. 60 der DV V 3 nicht mehr bekannt, die eine Übertragung der Verschubleitung nur im **Bf,** nicht aber beim Verschub auf der Strecke oder in AB gestatten.

Der **Verschubleiter:** „. . . es wäre besser gewesen, wenn ich mich selbst an die Spitze begeben und ein Schaffner die Übermittlung der Signale an den Beimann durchgeführt hätte . . . Ich sehe ein, daß ich in der AB die Verschubleitung nicht durchführen durfte, sondern nur der Zgf. Der Vorgang wird aber von uns **stets so gehandhabt . . .**" !

Der **Schlußschaffner:** „. . . ich ging sodann in die AB, dem Gleis 2 entlang bis zirka 30 m zum Gleisende. Als ich mich „überzeugt" hatte, daß Gleis 2 frei war, ging ich wieder in Richtung Zugspitze. Ich sah vorher wohl, daß die Werklok mit 2 Wagen nicht grenzfrei stand, maß aber diesem Umstand keine Bedeutung bei. Ich **hoffte,** daß die 19 Wagen auf Gleis 2 Platz haben werden. Während des Vorgehens gab ich ständig Signal „Herkommen" mit der Handlaterne. Als ich schon fast beim 4. Wagen vorne war, um die 19 Wagen abzukuppeln, gab der Verschubleiter Haltsignale; ich gab keine . . . Ich habe beim Hineinschieben der

19 Wagen meine Aufgabe als Spitzenverschieber grobfahrlässig vernachlässigt und dadurch gegen die Bestimmungen der Punkte 64 und 71 der DV V 3 verstoßen . . .".

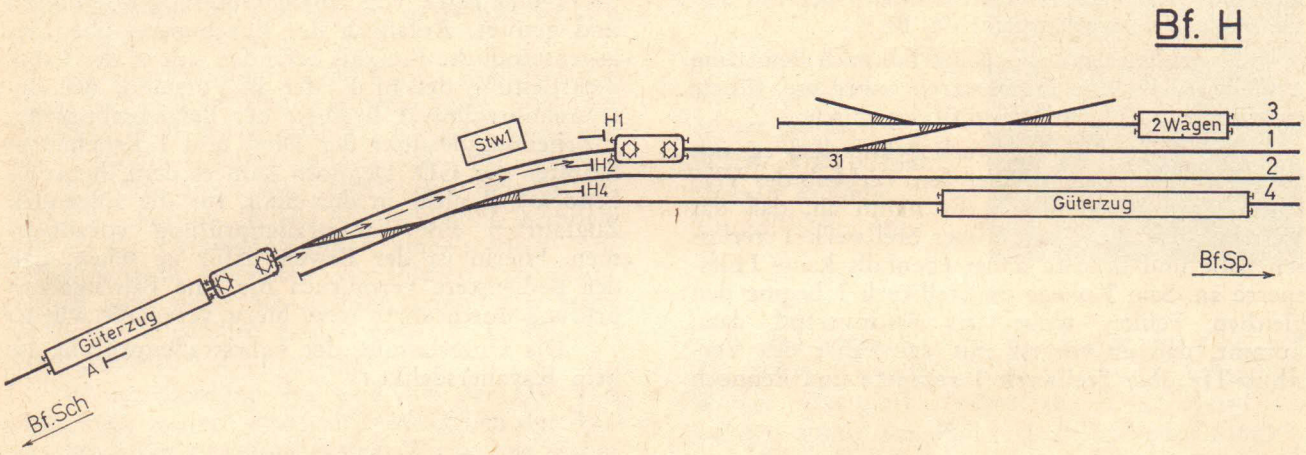
Zusammenfassung der Verfehlungen:

1. Verschubleitung unerlaubt übertragen,
2. unterlassenes Einnehmen des vorgeschriebenen Platzes durch den Spitzenverschieber,
3. dadurch unterlassene Verschubwegbeobachtung durch den Spitzenverschieber,
4. mangelhafte Verschubwegbeobachtung durch den Verschubleiter,
5. verspätete Ausstellung einer Meldekarte,
6. unterlassene Eintragung im Meldebuch,
7. unaufgeforderte Meldung zur Einvernahme im Heimatbf.

Bei derart grobfahrlässiger Dienstleistung sind Unfälle unvermeidbar !

---

b) Zwei Zugzusammenstöße infolge unterlassener Fahrstraßenprüfung



Ort: Bf H., Zeit: 10.00 Uhr, Sonnenschein.

Der Bf besitzt Einheitsstellwerke deutscher Bauart. Die Weiche 31 ist ortsbedient und wird vom Stellwerk 1 aus fernverriegelt.

Um 9.45 Uhr des Ereignistages traf ein Gütereilzug im Bf H. auf Gleis 4 ein; er sollte zwei an der Zugspitze gereihte Wagen auf Gleis 3 abstellen. Nach Vorfahren eines Zuges wurde der Verschub begonnen und das Abstellen der zwei Wagen durchgeführt. Anschließend fuhr das Tfz wieder in Richtung Stellwerk 1 und erhielt auch nach Befahren der Weiche 31 vom Stellwerkswärter Signal „Herkommen".

Zur gleichen Zeit näherte sich aus der Gegenrichtung ein Güterzug dem Bf, worauf der Fdl — der gesehen hatte, daß das Tfz von Gleis 3 wieder in Richtung Stellwerk 1 fuhr — blockmäßigen Auftrag zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die bevorstehende Einfahrt nach Gleis 1 gab. Dies veranlaßte den Wärter im Stellwerk 1, das auf Gleis 1 sich dem Ausfahrsignal H 1 nähernde Tfz mittels Kreissignals zum Anhalten zu beauftragen; dann kam er dem blockmäßigen Auftrag des Fdl nach und stellte das Einfahrsignal für den Güterzug (Einfahrt auf Gleis 1) frei !

Der Tfzf des einfahrenden Zuges bemerkte die Besetzung des Einfahrgleises, leitete Schnellbremsung ein, senkte den Stromabnehmer und sprang nach Abgabe von Gefahrsignalen vom Tfz ab. Der Tfzf des stehenden Tfz fuhr daraufhin zurück in Richtung Stellwerk 2, jedoch kam es kurz darauf zum Zusammenstoß. Dabei entstand Sachschaden in Höhe von **S 110.000 !**

Der schuldtragende Stellwerkswärter wurde im Ordnungsstrafwege mit einer Geldbuße von 10 % zur Verantwortung gezogen.

Am 9. April um **13.44 Uhr** kam es im Bf S. zum Zusammenstoß eines auf Gleis 1 durchfahrenden Sondergüterzuges mit einem auf diesem Gleis stehenden Verschub-Tfz, wobei dieses 20 m weit geschoben wurde. Beide Tfz erfuhren schwere Beschädigungen.

Hergang:

Die Verschubreserve hatte um **13.13 Uhr** zwei Wagen von Gleis 6 über Stellwerk 2 an den Zugschluß eines auf Gleis 1 zur Abfahrt bereitstehenden Personenzuges gestellt; dieser Zug fuhr um 13.17 Uhr ab, wonach die Verschubreserve auf Gleis 1 — zirka 80 m von der Fahrdienstleitung entfernt — stehen blieb.

Um **13.29 Uhr** wurde der Sondergüterzug vom Nachbarbf E. abgemeldet und um **13.40 Uhr** vom Fdl im Bf S. die Durchfahrt auf Gleis 1 freigegeben. Eine Fahrstraßenprüfung erschien dem Fdl — nach seinen Angaben war infolge Nebels nur eine Sichtweite von etwa 40—50 m gegeben — nicht erforderlich !

Der Wärter im Stellwerk 2 war der Meinung, daß die von Gleis 6 nach Gleis 1 gefahrene Ver-

schubreserve das Gleis über Stellwerk 1 verlassen habe. Er kam daher dem Auftrag des Fdl widerspruchslos nach und stellte das Ausfahrsignal auf „Frei".

Der Wärter im Stellwerk 1 handelte noch sorgloser. Nach der bereits erwähnten Ausfahrt des Personenzuges aus Gleis 1 um 13.17 Uhr stellte er das Verschubsignal V 1 auf „Verschub erlaubt", weil er annahm, daß das Verschub-Tfz von Gleis 1 über Stellwerk 1 nach Gleis 4 ausweichen werde. Als der Fdl die Einfahrt für den Sondergüterzug freigab, stellte er das Verschubsignal bedenkenlos wieder in die Grundstellung zurück und das Einfahrsignal für die Einfahrt nach Gleis 1 auf „Frei".

Den Unfall, der noch relativ geringe Folgen nach sich zog, verschuldeten demnach der Fdl und die beiden Stellwerkswärter des Bf S.

Abgesehen davon, daß der Fdl nach Besetzung des Gleises 1 keine Hilfssperren anbrachte, führte er auch keine Fahrstraßenprüfung durch.

Der Wärter im Stellwerk 2 unterließ es, sich trotz Sichtbehinderung über den Verbleib des Verschub-Tfz zu erkundigen. Er nahm an, daß das Verschub-Tfz das Gleis 1 über Stellwerk 1 verlassen habe und brachte daher ebenfalls keine Hilfssperre an. Sein Kollege im Stellwerk 1 beging den gleichen Fehler, wobei als erschwerend dazu kommt, daß er vorerst mit der Fahrt des Verschub-Tfz über Stellwerk 1 rechnete und dennoch keine Erkundigung nach dem Verbleib des Verschub-Tfz einholte.

Auch bei diesen beiden Fällen von unterlassener Fahrstraßenprüfung in den Bf H. und S. handelte es sich leider nicht um Einzelfälle. Wiederholte Beobachtungen beweisen, daß Fdl und Stellwerkswärter glauben, auf die zwingend vorgeschriebene Fahrstraßenprüfung verzichten zu können und Bf-Vorstände nicht auf die Einhaltung der bezüglichen Bestimmungen drängen.

Hiezu nur ein Beispiel:

Am 25. April um 21.13 Uhr wurde im Bf F. ein altes Ehepaar beim unbefugten Überqueren der Gleisanlagen von einem Güterzug überfahren und getötet. Anläßlich der Erhebungen über das gegenständliche Ereignis befanden sich in der Fahrdienstleitung des Bf F. der Bf.Vorstand, der Betriebskontrollor, 1 Beamter der Betriebsabteilung, 1 Erhebungsbeamter der Dion und 1 Erhebungsbeamter der GD. Dennoch kam es dem diensthabenden Fdl nicht in den Sinn, für die folgenden Zugfahrten eine Fahrstraßenprüfung vorzunehmen. Hierin ist der Beweis dafür zu sehen, daß der Bedienstete vermutlich nie eine Fahrstraßenprüfung durchführte bzw. hiezu veranlaßt wurde.

Die Unterlassung der Fahrstraßenprüfung ist kein Kavaliersdelikt !

---

27. Gefahrzettel

Mit Gültigkeit ab 1. Juli 1973 werden die Gefahrzettel Nr. 1, 2 A, 2 B, 2 C, 2 D, 3, 4, 5 und 6 D neu aufgelegt. Gleichzeitig verlieren die dzt. in Verwendung stehenden Gefahrzettel Nr. 1, 2, 3, 4, 5 und 6 D ihre Gültigkeit.

Die ab 1. Juli 1973 gültigen Gefahrzettel sind im Anhang IX des Sonderheftes 1 zum ÖGT I und IGT I (Tvz Nr. 7 a) erläutert.

Wir bringen in diesem Verkehrs-Unterrichtsblatt alle ab 1. Juli 1973 gültigen Gefahrzettel mit den notwendigen Angaben.

Vorschriften für die Gefahrzettel

1900 (1) Die Zettel 1, 2 A, 2 B, 2 C, 2 D, 3, 4, 5, 6 A, 6 B und 6 C müssen, wenn sie für Versandstücke bestimmt sind, die Form eines auf die Spitze gestellten Quadrats mit einer Seitenlänge von 100 mm haben.

Die Zettel 1, 2 A, 2 B, 2 C, 2 D, 3, 4, 5 und 6 D müssen, wenn sie für Wagen bestimmt sind, die Form eines auf die Spitze gestellten Quadrats mit einer Seitenlänge von mindestens 150 mm haben.

(2) Die Zettel 4 A, 7, 8 und 9 müssen die Form eines Rechtecks im Normalformat A 5 (148 × 210 mm) haben. Zettel auf Versandstücken dürfen bis zum Normalformat A 7 (74×105 mm) verkleinert sein.

(3) Der Zettel 10 hat die Form eines Dreiecks mit einer Grundlinie von mindestens 100 mm und einer Höhe von mindestens 70 mm.

1901 (1) Die Gefahrzettel sind auf den Versandstücken, an den Wagen und auf den Kleinbehältern (Kleincontainern) aufzukleben oder in einer anderen geeigneten Weise zu befestigen. Nur wenn die äußere Beschaffenheit eines Versandstückes es nicht zuläßt, dürfen sie auf Pappe oder Täfelchen aufgeklebt werden, die aber mit dem Versandstück fest verbunden sein müssen. Statt Zettel dürfen an den Versandbehältern, an Privatwagen und an privaten Kleinbehältern (Kleincontainern) auch dauerhafte Gefahrzeichen angebracht werden, die den vorgeschriebenen Mustern genau entsprechen müssen.

(2) Es ist Sache des Absenders, die vorgeschriebenen Gefahrzettel anzubringen:

a) auf den Versandstücken, gleichgültig, ob sie als Stückgut oder als Wagenladung aufgegeben werden,

b) an allen Behältern (Containern),

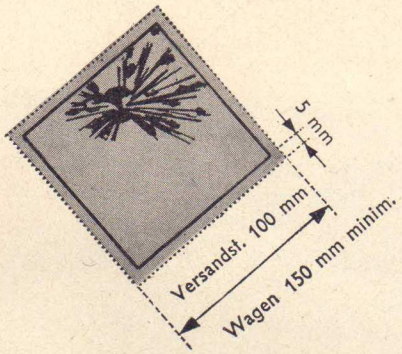
c) an den Wagen, die als Wagenladung aufgegeben werden,

d) an den Wagen, die Stückgüter enthalten, die der Absender verladen hat.

(3) In allen anderen Fällen obliegt es der Eisenbahn, die vorgeschriebenen Zettel an den Wagen anzubringen.

Gefahrzettel Nr. 1 — Explosionsgefährlich

N° 1



(Bombe, schwarz auf orange Grund)

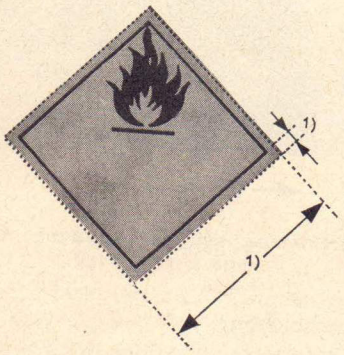
A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. (Randnummern des Sonderheftes 1) 37 (1), 43 (1) und (2), 75, 80 (1) und (2); 112 (1), 117 (1) und (2)

B) **Zusammenladeverbote:**
siehe Rn. 42, 44, 79, 81, 116, 118

C) **Bezettelung:**
auf dem Versandstück und auf beiden Seiten des Wagens

Gefahrzettel Nr. 2 A — Feuergefährlich (entzündbare flüssige Stoffe)

N° 2 A



(Flamme, schwarz auf rotem Grund)

A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. 154 (3), 164 (2) und (3), 188 (2), 195 (2) und (3), 307 (1), 313 (1) und (3), 432 (1), 440 (1)

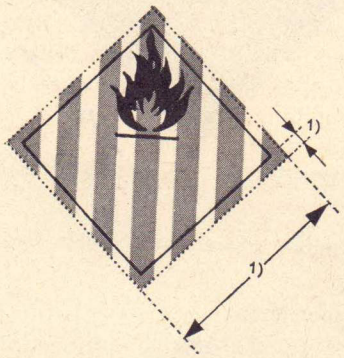
B) **Zusammenladeverbote:**
siehe Rn. 163, 165, 194, 196, 312, 314, 439, 441

C) **Bezettelung:**
auf dem Versandstück und auf beiden Seiten des Wagens

[1]) Abmessungen siehe Zettel 1

Gefahrzettel Nr. 2 B — Feuergefährlich (entzündbare feste Stoffe)

N° 2 B



(Flamme, schwarz, Grund aus gleich breiten senkrechten roten und weißen Streifen)

A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. 344 (1), 351 (1) und (2)

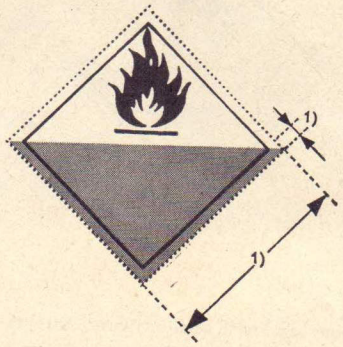
B) **Zusammenladeverbote:**
siehe Rn. 350, 352

C) **Bezettelung:**
auf dem Versandstück und auf beiden Seiten des Wagens

[1]) Abmessungen siehe Zettel 1

Gefahrzettel Nr. 2 C — Selbstentzündlich

N° 2 C



(Flamme, schwarz auf weißem Grund; untere Hälfte des Zettels rot)

A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. 220 (1) und (2); 213 (1)

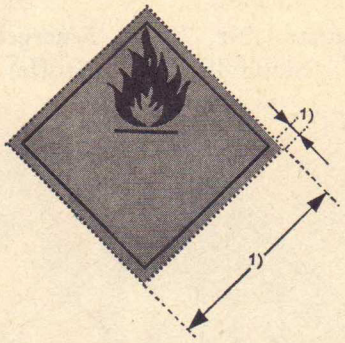
B) **Zusammenladeverbote:**
siehe Rn. 219, 221

C) **Bezettelung:**
auf dem Versandstück und auf beiden Seiten des Wagens

[1]) Abmessungen siehe Zettel 1

Gefahrzettel Nr. 2 D — Entzündliche Gase bei Berührung mit Wasser

N° 2 D



(Flamme, schwarz auf blauem Grund)

A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. 188 (1), 195 (2) und (3)

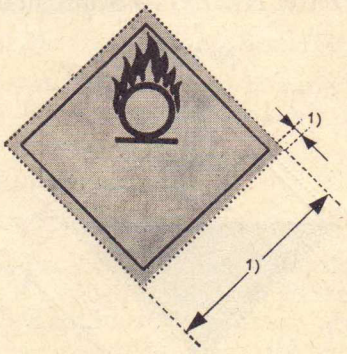
B) **Zusammenladeverbote:**
siehe Rn. 194, 196

C) **Bezettelung:**
auf dem Versandstück und auf beiden Seiten des Wagens

[1]) Abmessungen siehe Zettel 1

Gefahrzettel Nr. 3 — Entzündend wirkende Stoffe oder organische Peroxide

N° 3



(Flamme über einem Kreis, schwarz auf gelbem Grund)

A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. 381 (1), 388 (1) und (2), 711 (1), 717 (1) und (2)

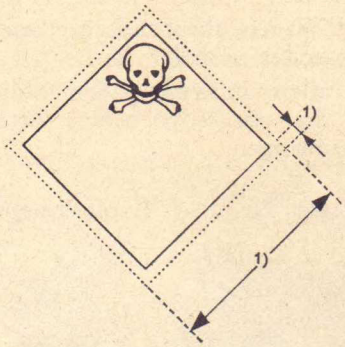
B) **Zusammenladeverbote:**
siehe Rn. 387, 389, 716, 718

C) **Bezettelung:**
auf dem Versandstück und auf beiden Seiten des Wagens

[1]) Abmessungen siehe Zettel 1

Gefahrzettel Nr. 4 — Giftig

N° 4



(Totenkopf mit gekreuzten Gebeinen, schwarz auf weißem Grund)

In den Wagen und Güterhallen (Magazinen) getrennt von Nahrungs- und Genußmittel zu lagern

A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. 307 (1) und (2), 313 (1), (2) und (3), 316 (3), 432 (1), 440 (1) und (2), 443 (3)

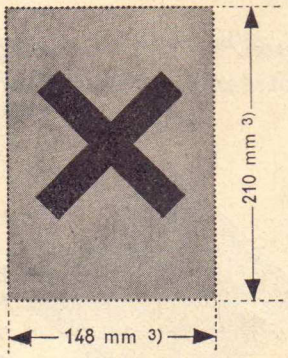
B) **Zusammenladeverbote:**
siehe Rn. 439, 441

C) **Bezettelung:**
auf dem Versandstück und auf beiden Seiten des Wagens

[1]) Abmessungen siehe Zettel 1

Gefahrzettel Nr. 4 A — Gesundheitsschädlich

N° 4 A



(Andreaskreuz, schwarz auf orange Grund, ohne Umrahmung)

A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. 432 (1), 440 (1) und (2), 443 (3)

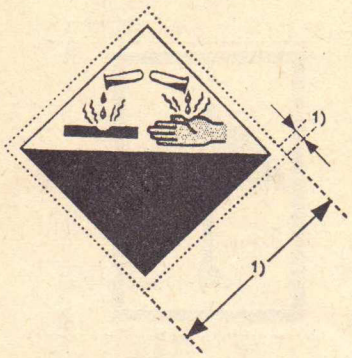
B) **Zusammenladeverbote:**
siehe Rn. 439, 441

C) **Bezettelung:**
auf dem Versandstück und auf beiden Seiten des Wagens

[3]) Zettel auf Versandstücken dürfen bis zum Normalformat A 7 (74 × 105 mm) verkleinert sein.

Gefahrzettel Nr. 5 — Ätzend

N° 5



(Reagenzgläser, aus denen Tropfen auf den Querschnitt einer Platte und auf eine Hand herabfallen; schwarz auf weißem Grund, untere Hälfte des Zettels schwarz mit weißem Rand)

A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. 381 (1), 388 (2), 524 (1), 532 (1) und (2), 535 (3)

B) **Zusammenladeverbote:**
siehe Rn. 530, 533

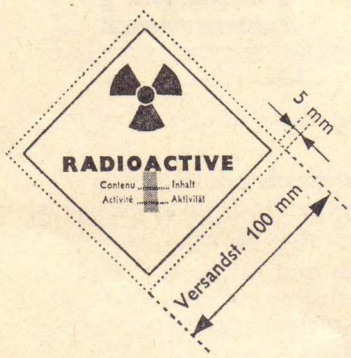
C) **Bezettelung:**
auf dem Versandstück und auf beiden Seiten des Wagens

[1]) Abmessungen siehe Zettel 1

Gefahrzettel Nr. 6 A — Radioaktiver Stoff

in Versandstücken der Kategorie I-WEISS; bei Beschädigung der Versandstücke gesundheitsgefährdende Wirkung bei Aufnahme in den Körper, beim Einatmen und beim Berühren freigewordenen Stoffes

N° 6 A



(Strahlensymbol; Aufschrift «RADIOACTIVE», ein senkrechter Streifen auf der unteren Hälfte, mit folgendem Text *): Inhalt . . . Aktivität . . . Symbol und Aufschriften schwarz auf weißem Grund, senkrechter Streifen rot)

A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. 459 (1), 466 (2)

B) **Zusammenladeverbote:**
siehe Rn. 465, 467

C) **Bezettelung:**
Auf zwei gegenüberliegenden Seiten des Versandstückes

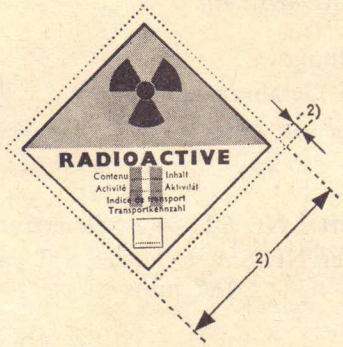
Auf beiden Seiten des Wagens überdies Gefahrzettel Nr. 6 D

*) Der Text muß in einer amtlichen Sprache des Versandlandes und außerdem französisch, deutsch oder italienisch gedruckt sein, sofern nicht die internationalen Tarife oder Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen etwas anderes vorschreiben.

Gefahrzettel Nr. 6 B — Radioaktiver Stoff

in Versandstücken der Kategorie II-GELB; von Versandstücken mit der Aufschrift «FOTO» (siehe Rn. 1605) fernhalten; bei Beschädigung der Versandstücke gesundheitsgefährdende Wirkung bei Aufnahme in den Körper, beim Einatmen und beim Berühren freigewordenen Stoffes sowie Gefahr der Strahlenwirkung auf Entfernung

N° 6 B



(wie Zettel 6 A, aber zwei senkrechte Streifen in der unteren Hälfte, mit folgendem Text *): Inhalt . . . Aktivität . . . Transportkennzahl . . . Symbol und Aufschriften schwarz; Grund: obere Hälfte gelb, untere Hälfte weiß, senkrechte Streifen rot)

A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. 459 (1), 466 (2)

B) **Zusammenladeverbote:**
siehe Rn. 465, 467

C) **Bezettelung:**
Wie bei Gefahrzettel Nr. 6 A

[2]) Abmessungen wie Zettel 6 A

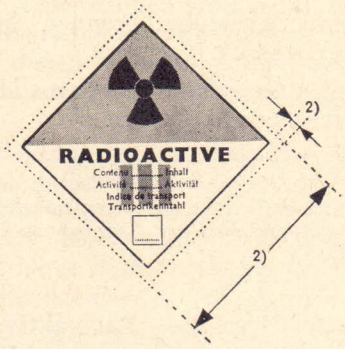
*) Wie unter 6 A

Gefahrzettel Nr. 6 C — Radioaktiver Stoff

in Versandstücken der Kategorie III-GELB; von Versandstücken mit der Aufschrift «FOTO» (siehe Rn. 1605) fernhalten und sich nicht unnötig in ihrer Nähe aufhalten. Bei Beschädigung der Versandstücke gesundheitsgefährdende Wirkung bei Aufnahme in den Körper, beim Einatmen und

beim Berühren freigewordenen Stoffes sowie Gefahr der Strahlenwirkung auf Entfernung

N° 6C



(wie Zettel 6 B, aber drei senkrechte Streifen in der unteren Hälfte)

A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. 459 (1), 466 (2)

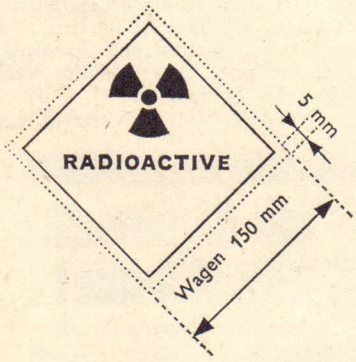
B) **Zusammenladeverbote:**
siehe Rn. 465, 467

C) **Bezettelung:**
Wie bei Gefahrzettel Nr. 6 A

[2]) Abmessungen wie Zettel 6 A

Gefahrzettel Nr. 6 D — Radioaktiver Stoff
mit den unter Nr. 6 A, 6 B oder 6 C angegebenen Gefahren

N° 6D



(Strahlensymbol, darunter die Aufschrift «RADIOACTIVE», Symbol und Aufschrift schwarz auf weißem Grund)

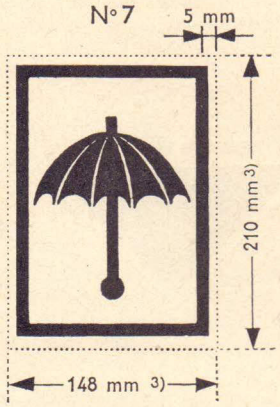
A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. 466 (1)

B) **Zusammenladeverbote:**
siehe Rn. 467

C) **Bezettelung:**
Auf beiden Seiten des Wagens

Gefahrzettel Nr. 7 — Vor Nässe schützen
(nur an Versandstücken)

N° 7



(offener Regenschirm, schwarz auf weißem Grund)

A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. 188 (1), 195 (3)

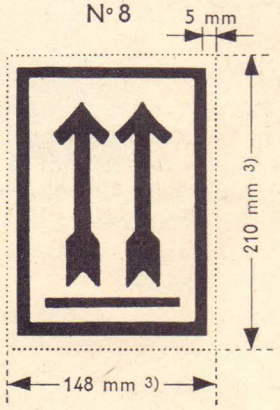
B) **Zusammenladeverbote:**
siehe Rn. 194, 196

C) **Bezettelung:**
Je Versandstück ein Zettel

[3]) Zettel auf Versandstücken dürfen bis zum Normalformat A 7 (74 × 105 mm) verkleinert sein.

Gefahrzettel Nr. 8 — Oben
(nur an Versandstücken)

N° 8



(zwei Pfeile, schwarz auf weißem Grund)

A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. 37 (2), 154 (2), 188 (3), 213 (2) und (3), 307 (3), 344 (2), 381 (2), 432 (2), 459 (3), 524 (2) und (3), 614, 711 (2)

B) **Zusammenladeverbote:**
entfällt

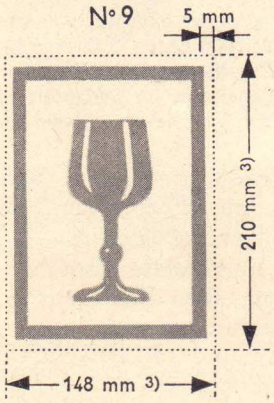
C) **Bezettelung:**
Auf zwei gegenüberliegenden Seiten des Versandstückes mit den Pfeilspitzen nach oben

In der Regel anzubringen an Versandstücken mit nicht zugeschmolzenen Glasgefäßen, die Flüssigkeiten enthalten.

(Dieser Gefahrzettel kann auch bei Versandstücken mit Gütern verwendet werden, die nicht dem RID unterliegen, jedoch diese Verladeweise erfordern.)

[3]) Zettel auf Versandstücken dürfen bis zum Normalformat A 7 (74 × 105 mm) verkleinert sein.

Gefahrzettel Nr. 9 — Vorsicht behandeln oder: **Nicht stürzen**
(nur an Versandstücken)



(Kelchglas, rot auf weißem Grund)

A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. 37 (2), 43 (2), 112 (2), 117, 154 (1), (2) und (3), 164 (4), 188 (3), 195 (3), 213 (3), 220 (2), 307 (3), 313 (3), 314 (2), 351 (2), 381 (2), 388 (3), 432 (2), 440 (2), 459 (3), 524 (2), 532 (2), 614, 620, 711 (2), 717 (2)

B) **Zusammenladeverbote:**
entfällt

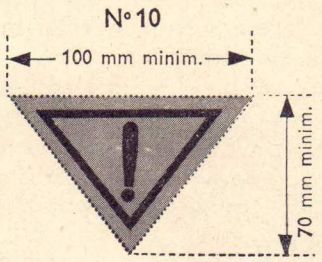
C) **Bezettelung:**
Je Versandstück ein Zettel

Anzubringen an Versandstücken mit gefüllten zerbrechlichen Gefäßen, die von außen nicht sichtbar sind.

(Dieser Gefahrzettel kann auch bei Versandstücken mit Gütern, die nicht dem RID unterliegen, jedoch infolge ihrer Gebrechlichkeit vorsichtig behandelt werden müssen bzw nicht gestürzt werden dürfen, verwendet werden.)

[3]) Zettel auf Versandstücken dürfen bis zum Normalformat A 7 (74 × 105 mm) verkleinert sein.

Gefahrzettel Nr. 10 — Vorsichtig verschieben



(Dreieck, rot mit schwarzem Ausrufzeichen)

A) **Vorgeschrieben:**
in Rn. 164 (1), 220 (3), 313 (1)

B) **Zusammenladeverbote:**
entfällt

C) **Bezettelung:**
auf beiden Seiten des Wagens

(Dieser Gefahrzettel ist auch an Wagen mit Gütern, die nicht dem RID unterliegen, bei deren Beförderung jedoch wegen ihrer Beschaffenheit besondere Vorsicht geboten ist, zu verwenden.)

---

28. **Etwas für jeden**

Gedanken zur bevorstehenden Reisesaison

Es geht jeden an!

Kollege,

ob Du im ausführenden Verkehrsdienst tätig bist, an der Wartung und Pflege des Fahrparks arbeitest oder mit kommerziellen Aufgaben betraut bist, immer und überall sollst Du daran denken, daß Deine Arbeit, Dein Dienst, dem Kunden, dem Fahrgast, gilt.

Einige Minuten Verspätung, ein unfreundliches Wort, ein unbeleuchteter oder ein ungereinigter Reisezugwagen schaden mehr als mit vielen Tausenden von Schillingen im Wege der Werbung wieder wettgemacht werden kann.

Liegt es immer am Baujahr oder an der Wagentype, daß Heizung und Beleuchtung versagen, kein Waschwasser vorhanden ist, die Toiletten unbenützbar sind ?

Liegt es nicht manchmal auch an Dir ?

Darüber solltest Du, sollte jeder von uns einmal nachdenken !

Rückstrahlende Langsamfahrsignale

Aus personal- und betriebswirtschaftlichen Erwägungen wurden Langsamfahrsignale mit Rückstrahlbelag entwickelt: sie stehen seit 1971 probeweise auf Nebenbahnen und Strecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h in Verwendung. Bei diesen Signalen unterbleibt die gemäß DV V 2 vorgeschriebene Anbringung der Laternen.

Zur Beurteilung, ob diese Signale auch auf Strecken mit höheren Geschwindigkeiten tauglich sind, werden solche auf nachfolgend angeführten Strecken und bestimmten La-Stellen probeweise aufgestellt. Diese Signale werden in der „La" besonders gekennzeichnet.

Strecke Wien Westbf—Linz Hbf:
Richtung 1: Hütteldorf-H.—
Unter Purkersdorf
km 6,52—11,25 . . . . . 90 km/h
Pöchlarn—Bl Pöchlarn 1
km 98,15—98,30 . . . . . 90 km/h
Richtung 2: Enns—St. Valentin
km 169,45—169,20 . . . . . 80 km/h
Böheimkirchen
km 49,90—48,95 . . . . . 70 km/h

Strecke Kufstein—Brenner:
Richtung 1: Solbad Hall i. T.
km 66,96—68,65 . . . . . 80 km/h

Strecke Innsbruck—Bludenz:
Richtung 1 und Richtung 2:
Bf Flaurling (Stw 1, Umfahrung)
km 20,9—21,1 . . . . . 90 km/h

Von Fdl SVB Manfred Eberhard, Bf Scheifling

„Beiliegend zwei Ausschnitte aus der ‚Neuen Kronen-Zeitung', Ausgabe für die Steiermark vom 18. April 1973.

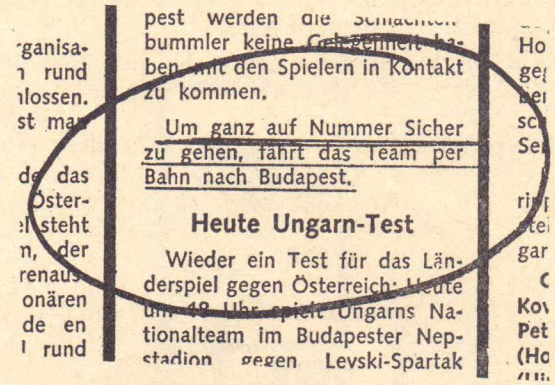
Durch die Redewendungen:
„. . . um jedes unnötige Risiko zu vermeiden, wird . . . per Bahn . . . gefahren',

SPORT

Sperriegel um Fußballteam!

Ein Sperriegel soll Österreichs Fußballnationalmannschaft vor dem entscheidenden WM-Spiel in Budapest von allen äußeren Einflüssen abhalten! Der Fußballverband buchte für die Länderspielzeit sämtliche Zimmer des Hotels Vörös Csillag, die Spieler dürfen weder von Verwandten, noch Freunden oder Fans in Budapest besucht werden. Um jedes unnötige Risiko zu vermeiden, wird erstmals auch per Bahn nach Budapest gefahren. Berichte im Sportteil.

bzw.: ‚Um ganz auf Nummer Sicher zu gehen, fährt das Team per Bahn . . .'


pest werden die Schlachten-
bummler keine Gelegenheit ha-
ben, mit den Spielern in Kontakt
zu kommen.

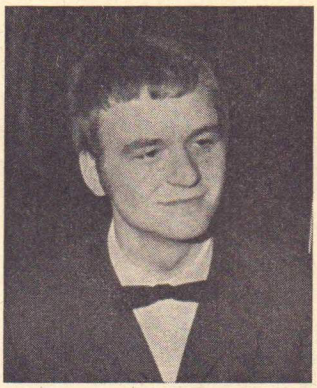
Um ganz auf Nummer Sicher
zu gehen, fährt das Team per
Bahn nach Budapest.

Heute Ungarn-Test

Wieder ein Test für das Länderspiel gegen Österreich: Heute um 18 Uhr spielt Ungarns Nationalteam im Budapester Nepstadion gegen Levski-Spartak

wird die Risikolosigkeit einer Bahnfahrt gegenüber dem Straßen-, Flug- oder Individualverkehr sehr deutlich hervorgehoben.

Es wäre wert, diese Ausschnitte durch eine Veröffentlichung allen Bediensteten zur Kenntnis zu bringen, damit sie sich noch mehr um die SICHERHEIT und RISIKOLOSIGKEIT einer Bahnreise bemühen,



meint Ihr
Manfred Eberhard,
SVB-Fdl,
Bf Scheifling.

Es handelt sich hier um die Reise des Österreichischen Fußballnationalteams anläßlich des Qualifikationsspiels für die Weltmeisterschaft nach Budapest."

Soweit die Zeilen des jungen Fdl. Sie beweisen, wie sehr sich bereits auch unsere jungen Bediensteten mit ihrem Unternehmen verbunden fühlen.

Beschwerde !

„Sehr geehrte Herren !

Im Rahmen meiner dienstlichen Tätigkeit benütze ich sehr oft die Südbahnlinie Graz—Wien—Graz. Dabei muß ich bedauerlicherweise häufig feststellen, daß Bedienstete der ÖBB auf ihren Heimfahrten ein sehr lautstarkes Benehmen an den Tag legen. Dies ist sowohl im Speisewagen Ihrer wunderschönen Städteschnellzüge als auch in den D-Zügen, wie z. B.: im D 253 und im D 250 der Fall. Im letzteren, in welchem bekanntlich sehr viele Reisende jugoslawischer Nationalität sind, hört man von den Genannten Worte wie ‚Tschuschen' und ‚Kolleritsch'.

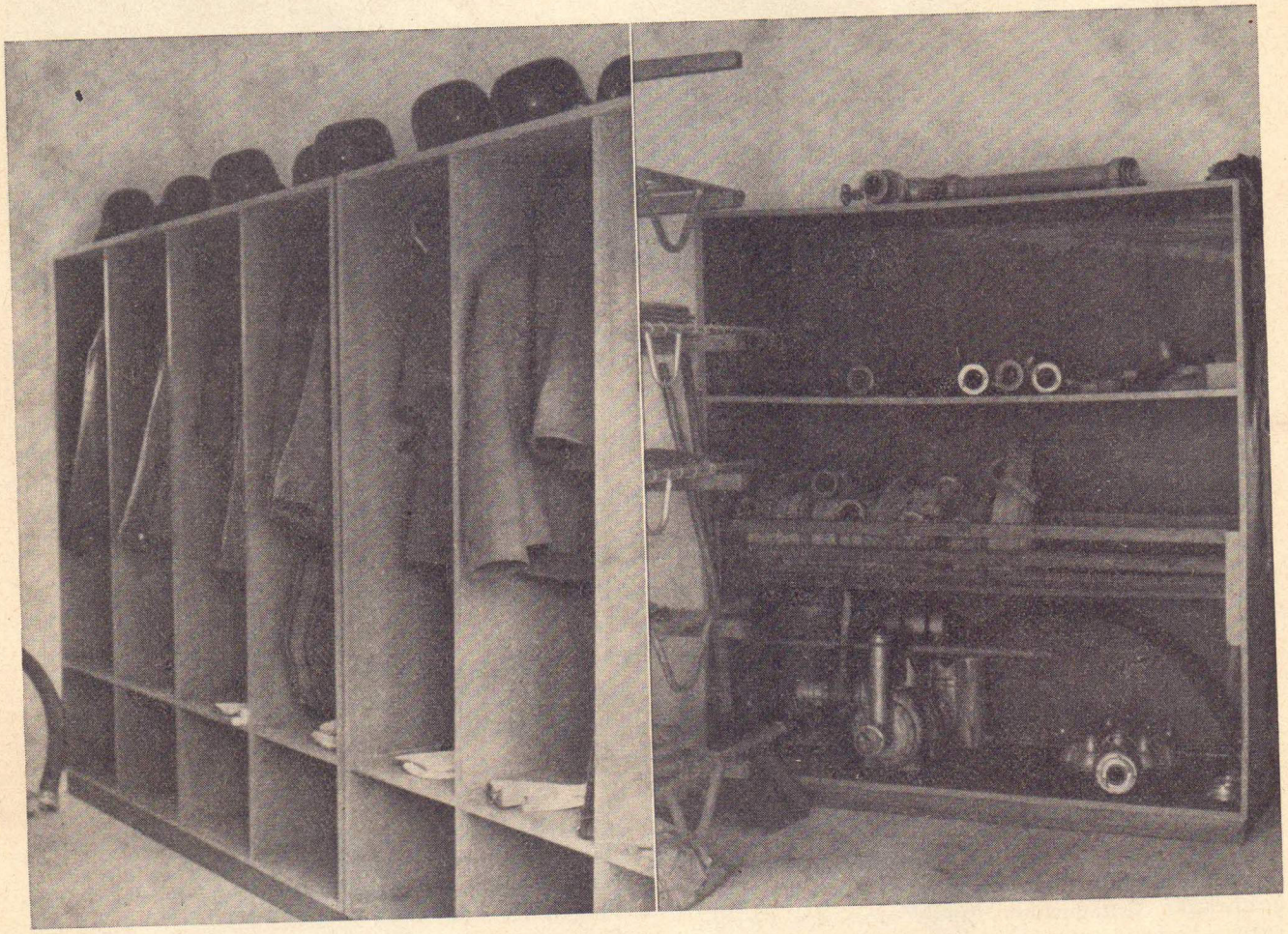
Ich kann Ihnen versichern, daß ich mich erst nach sehr langen Überlegungen zu diesem Schreiben entschlossen habe. Doch stehe ich mit dieser Feststellung nicht allein, denn auch meine Berufskollegen, die ebenfalls sehr viel auf dieser Linie unterwegs sind, haben dieselben Beobachtungen gemacht. Sie werden mir rechtgeben, daß dieses Verhalten für das Ansehen Ihres Unternehmens und letzten Endes auch unseres Landes nicht zuträglich ist und möchte Sie bitten, entsprechende Aufklärung an Ihre Bediensteten zu geben.

Hochachtungsvoll
Ing. G. J., Graz"

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst mögen diese Zeilen zum Anlaß nehmen, diese dem Kundendienst äußerst abträglichen Vorkommnisse den Bediensteten in entsprechender Form vorzubringen.

Bereit sein ist alles !

Im Nachhang zu unserem Leitartikel im Verkehrs-Unterrichtsblatt 5/1973 mit dem gleichen Titel bringen wir nachstehend Photos, die einen Teil der Ausrüstung der als Feuerwehrmänner ausgebildeteten Bediensteten des Bf Rosenbach zeigen.



Loser Radreifen !

Am 24. März um 6.27 Uhr entgleiste im Bf Seekirchen-Mattsee bei Durchfahrt des Zuges G 41 der 9. Wagen (FS-Kesselwagen mit 28.180 kg Heizöl beladen) vom Zugschluß infolge losen Radreifens mit beiden Achsen. Dieser Wagen brachte nach weiteren 500 m beim Stellwerk 2 die nachfolgenden vier Wagen zur Entgleisung, wobei alle fünf Wagen umstürzten und die Gleise 1 und 2 sowie eine EK verlegten. Der Gleisabschluß des Gleise 6 und ein Trafikkiosk wurden total, der Oberbau und die Fahrleitung schwer beschädigt. Personen kamen glücklicherweise nicht zu Schaden.

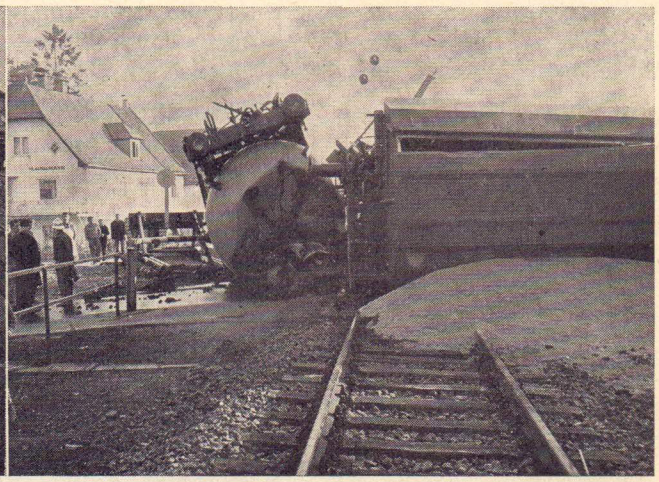
Seid stets vorsichtig beim An- oder Abkuppeln von Lokomotiven!

Aus dem entgleisten Kesselwagen floß das gesamte Heizöl aus und verseuchte die Fischach in Richtung Salzburg.

Der durchgehende Verkehr auf der Westbahnstrecke war bis 21.20 Uhr unterbrochen. Bis dahin mußten 6 Schnellzüge über Steindorf bei Straßwalchen—Simbach (Inn)—Mühldorf (Oberbay.) und 6 weiter über Attnang-Puchheim—Stainach-Irdning—Bischofshofen umgeleitet werden.

Sachschaden: Zirka **4 Mio S !**

Wenn auch in diesem Fall kein Personalverschulden vorlag, sei er doch wieder zum Anlaß genommen, auf die eminente Bedeutung der Bestimmungen der ZSV 14 hinzuweisen !



Vorläufige Dienstanweisung zur Führung des Wagenausweises, des Bremszettels sowie des Zugdienstzettels
(Z. 31454-6-73)

Zu Punkt 3 dieser DA wird bemerkt, daß in die Spalte 26 des Zugdienstzettels nur die Summe aus Spalte 3 des Wagenausweises zu übertragen ist, da Nettotonnen von Gepäck- und Postwagen hier nicht mehr erfaßt werden.

Für die Führung und Behandlung des Zusatzzugdienstzettels gelten die Bestimmungen dieser DA sinngemäß.

Druckfehlerberichtigung

Zur 6. Berichtigung der DV V 3:

In der Berichtigung des Punktes 172 heißt es richtig: „Um in unvermeidlichen Fällen . . .".

In einem Teil der Berichtigungsblätter steht infolge eines Druckfehlers anstatt „unvermeidlichen" das Wort „unverbindlichen". Es ist daher allenfalls richtigzustellen.

29. **Kundendienst**

Der Fahrgast soll sich bei uns wohlfühlen !

Dies soll der Leitsatz jedes Reisezugschaffners sein ! **Er** hat die Möglichkeit, dem Fahrgast uneingeschränkt Behaglichkeit und damit das Gefühl, richtig betreut zu werden, zu vermitteln.

Es wäre falsch anzunehmen, daß mit der Durchführung der Fahrkartenrevision die Tätigkeit des Schaffners im Zuge erschöpft ist. Wie oft beschweren sich Fahrgäste darüber, daß der Schaffner zwar zur Revision erschien, danach aber nie wieder gesehen wurde.

Diese Beobachtung kann sowohl bei Nachtschnellzügen als auch bei Zügen mit wenigen Halten, wie z. B. Transalpin, Wiener Walzer, Arlberg-Expreß, gemacht werden.

Der Schaffner darf sich nach der Revision nicht zurückziehen und in einem leeren Abteil, im Gepäckwagen oder gar im Speisewagen (wie z. B. im Zug Ex 469 am 16. März 1973) auf den nächsten Anhaltebf warten. Er muß den ihm zugewiesenen Bereich öfters abgehen, um den Reisenden die Möglichkeit zu geben, Wünsche zu äußern oder Fragen zu stellen. Es ist wahrlich nicht Sache des Fahrgastes, dem Schaffner nachzulaufen und ihn in seinem Versteck aufzustöbern.

Fühlt sich der Fahrgast vernachlässigt, was auch dann der Fall ist, wenn sich der Schaffner nicht um angemessene Beheizung oder um die Beleuchtung kümmert, dann beschwert er sich auch über Kleinigkeiten.

Erst jüngst konnte wieder beobachtet werden (Zug D 220 am 16. März 1973), daß die WC-Türen geraume Zeit nach Abfahrt des Zuges vom Ausgangsbf noch abgeschlossen waren. Wiewohl im Verkehrs-Unterrichtsblatt bereits wiederholt über dieses Thema gesprochen wurde, scheint es weder Fdl und Revisionsorganen noch Bf-Vorständen und Kontrolloren möglich gewesen zu sein, die Schaffner zur Einhaltung der Bestimmungen des

Pkt. 496 der DV K 1 zu verhalten. Diesen zufolge ist der Schaffner verpflichtet, **sofort** nach Abfahrt des Zuges **zuerst** die Klosettüren zu öffnen und erst dann mit der Fahrkartenüberprüfung zu beginnen !

Auf dem Gebiet des Kundendienstes kann noch sehr viel geleistet werden !

Je schärfer der Wettbewerb mit Straße und Flugzeug wird, desto mehr entscheiden auch Dinge, die neben der Ware „Verkehrsleistung" geliefert werden.

Höflich ist schon der Schaffner, der beim Betreten des Abteils z B „Guten Morgen" sagt. Es geht aber nicht nur um die Höflichkeit mit Worten, sondern auch um die **Betreuung durch die Tat !** Jeder Schaffner soll sich deshalb **aktiv** um die ihm anvertrauten Kunden bemühen.

Zum Kundendienst gehört auch, daß die Fahrgäste bei Aufenthaltsüberschreitungen oder bei längeren (z B durch außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr) Aufenthalten auf der Strecke von den Schaffnern über Dauer und Ursache unterrichtet werden. Wiederholt schreiben Kunden, daß sie die Unumgänglichkeit eines solchen Aufenthaltes nicht bestreiten, ein solcher Zwangsaufenthalt aber wesentlich leichter zu ertragen wäre, wenn die ungefähre Dauer und der Grund bekanntgegeben werden würden.

In den Punkten 465 und 466 der DV V 3 sind einige weitere wesentliche Aufgaben der Reisezugschaffner zusammengefaßt. Wir weisen besonders auf den darin zuletzt angeführten Satz hin, wonach zur Sorge um das Wohl unserer Fahrgäste auch die Verpflichtung für den Schaffner gehört, sich zu überzeugen, ob die Seitentüren (Vorreiber) und tunlichst die Vorlegestangen ordnungsgemäß geschlossen sind.

Wir sind überzeugt, daß eine große Anzahl von Schaffnern alle Möglichkeiten im Kundendienst ausschöpft und gerade dadurch an ihrem Beruf Freude und Befriedigung findet !

Aus „Kronen-Zeitung"

„Privat geht alles

An einem Sonntag um 5 Uhr früh beginnt diese Sonntagsgeschichte.

Schauplatz: Der noch nächtliche Bahnhof von St. Pölten in Niederösterreich. Aus Montreal in Kanada ist ein Reisender angekommen, der eine Hainfelderin geheiratet hat. Er möchte gern, da er schon einmal in Europa ist, seinen Schwiegervater und seine Schwägerin kennenlernen.

Geschäfte hatten ihn in die Schweiz geführt und von dort kommend, ist er in Niederösterreich angelangt. Er braucht jetzt eine Fahrmöglichkeit nach Hainfeld. Er hat aber nur Dollars und Schweizer Franken, aber kein österr. Geld bei sich. Wechselstube ist keine offen. Wer hilft da ?

Der Mann am Fahrkartenschalter. Der darf zwar laut Dienstanweisung für ausländisches Geld keine Karten verkaufen. Aber er darf seine Brieftasche zücken, dem Kanadier privat einen Betrag wechseln, damit der in Hainfeld anrufen und seine Abholung veranlassen kann.

Und das tut der Schalterbeamte. Er ist halt dann am Montag in die Bank gegangen und hat wieder zurückgewechselt. Was tut man nicht alles für einen ausländischen Gast, wenn man ein Mensch ist mit Herz. Eine Sonntagsgeschichten-Hauptperson."

Hier handelt es sich um Rev. **Anton Silberer,** Bf St. Pölten, der überaus kundenfreundlich handelte.

„Am Samstag, 7. d. M., waren die Züge auf der Südbahn infolge Kabelriß in der Nähe von Wiener Neustadt verspätet. Die Reisenden wurden schon am Südbf Wien mittels Lautsprecher über die zu erwartenden Verspätungen informiert. Aber fremdsprachige Ausländer verstehen für gewöhnlich Lautsprecher nicht. Deshalb fragte mich mein mir gegenüber sitzender Fremder um Auskunft. Gerne gab ich diese Auskunft in Englisch und da ich fließend Englisch spreche, kamen wir ins Gespräch. Wir fuhren am 7. April mit dem D 596 ab Wien, 8.00 Uhr, im Waggon 1. Klasse. Während dieses Gespräches stellte sich heraus, daß der alte Herr ein Universitätsprofessor aus Melbourne (Australien) mit seinem Sohn ein Treffen auf dem Bahnhof von Bruck a. d. Mur um 9.55 Uhr vereinbart hatte. Da ich mich im Kursbuch gut auskenne, war folgendes klar geworden: Erstens war der Australier mangels guter Deutsch-Kenntnisse anstatt mit dem ‚Romulus' irrtümlicherweise mit dem D 596 gereist, welcher fahrplanmäßig um 10.16 Uhr ankommen sollte. Zweitens: Der ‚Romulus' hatte an diesem Tage überdies den Vorteil um die gestörte Strecke umgeleitet worden zu sein, während unser D 596 fahrplanmäßig in Baden halten mußte, somit die Störungsstrecke befahren mußte und voraussichtlich eine beträchtliche Verspätung zu erwarten war.

Der alte Australier war unglücklich. Wird der Sohn auf die Ankunft unseres Zuges warten oder nach 9.55 Uhr weiterreisen. Der junge Australier war ungeduldig, wollte möglichst bald mit seinem Auto aus Graz kommend in ein schönes Ski-Gebiet weiterfahren. Des Sohnes Ziel war dem Vater unbekannt.

Da kam der junge österr. Schaffner J. F. dem verzweifelten Vater in entgegenkommender Weise zu Hilfe. Vom Bf Payerbach-R. wurde telephonisch der junge Australier auf dem Bf Bruck a. d. Mur verständigt. Ergebnis: In Bruck sind Vater und Sohn mit strahlenden Gesichtern vereinigt.

Ich bringe Ihnen diese Begebenheit zur Kenntnis, weil ich mich selbst über die Zuvorkommenheit des jungen österr. Schaffners gefreut habe.

Hochachtungsvoll
ehem. Primararzt Dr. V. G., Wien"

„Herrn
Bf-Vorstand des Hauptbahnhofes
Salzburg

Sehr geehrter Herr Bahnhofsvorstand !

Meine Gattin fuhr am 11. Jänner 1973 mit dem Zug E 211 von Bonn nach Klagenfurt. Sie benutzte den Wagen 231 (Kurswagen 1. Klasse Dortmund—Klagenfurt). Nach Ankunft des Zuges in der Endstation Klagenfurt (22.33 Uhr) war natürlich kein Gepäckträger anwesend.

Zu ihrer Freude half ihr der Schaffner beim Herausgeben des ziemlich umfangreichen Gepäcks, ja er tat freundlicherweise noch viel mehr und trug ihr dieses bis zu einem Taxi vor dem Bahnhof und nahm für diese freiwillige Leistung keinerlei Entschädigung an.

Da ich annehme, daß dieser so kundenfreundliche Beamte Ihrem Personalstand angehört, möchte ich nicht verabsäumen, dieses so entgegenkommende Verhalten eines Eisenbahnbediensteten Ihnen zur gefl. Kenntnis zu bringen. Vielleicht ist es Ihnen möglich, unseren nochmaligen aufrichtigen Dank diesem Beamten, dessen Namen wir nicht kennen, zu übermitteln.

Sollte dieser Beamte nicht Ihrem Personalstand angehören, so bitte ich, falls es Ihnen nicht zu viele Umstände macht, dieses Schreiben an den zuständigen Bf (Klagenfurt oder Villach ?) weiterzuleiten.

Hochachtungsvoll
Min. Rat Dr. E. St., Wien"

Hier handelt es sich um den auch sonst sehr kundenfreundlichen Schaffner **Hermann Hagenhofer,** Bf Salzburg Hbf.

Verkehrsbedienstete !

Durch gewissenhafte Einhaltung
der Güterzugbildevorschrift (GZV)
vermeidet ihr unnötige Verschubarbeiten.
Helft, den Betrieb flüssiger zu gestalten, und
beschleunigt gleichzeitig den Wagenumlauf!

Schwerpunktprogramm April — Juni 1973

Bf-Vorstände:	Zugschlußsignale, Überwachung der Fernsprechdisziplin
Fdl:	Eintragungen im Zugmeldebuch
Zub:	Zugschlußsignale
Verschubbedienstete:	Kuppeln, Auf- und Abspringen
Blockwärter:	Fernsprechdisziplin
Kl-Führer:	Einsetzen eines Kl auf der Strecke

30. Unfallverhütung

Gelber Warnanstrich

Anläßlich von Kontrollfahrten und bei Überprüfung von Bf durch Sibe II wurde festgestellt, daß die gemäß DA Z. 15-63 a-68 vom 12. April 1968 und Z. 85097-5-71 vom 1. März 1971 (siehe auch Verkehrs-Unterrichtsblatt 10. Stück/1971) angebrachten gelben Warnanstriche infolge von Witterungseinflüssen teilweise derart verblaßt sind, daß sie den für die Bediensteten des Verschubdienstes notwendigen Warneffekt nicht mehr besitzen.

Die Bf-Vorstände bzw. Sibe III haben zwecks Wahrung der persönlichen Sicherheit der betreffenden Bediensteten hinsichtlich ehestmöglicher Erneuerung des Warnanstriches das Einvernehmen mit den zuständigen Fachdiensten herzustellen.

In diesem Zusammenhang wird auf die Verwendung des nunmehr hiefür vorgesehenen, besser sichtbaren und farbbeständigeren Kunstharz-Spritzlackes RAL 1018 hingewiesen.

Umgestaltung der Aushangkästen für den Unfallverhütungsdienst

Die Sicherheitsbeamten III jener Bahnhöfe, die mit Aushangkästen für den Unfallverhütungsdienst beteilt sind, werden ersucht, die Umgestaltung der Aushangkästen für die Monate Juni und Juli l. J. nach eigener Initiative werbewirksam vorzunehmen.

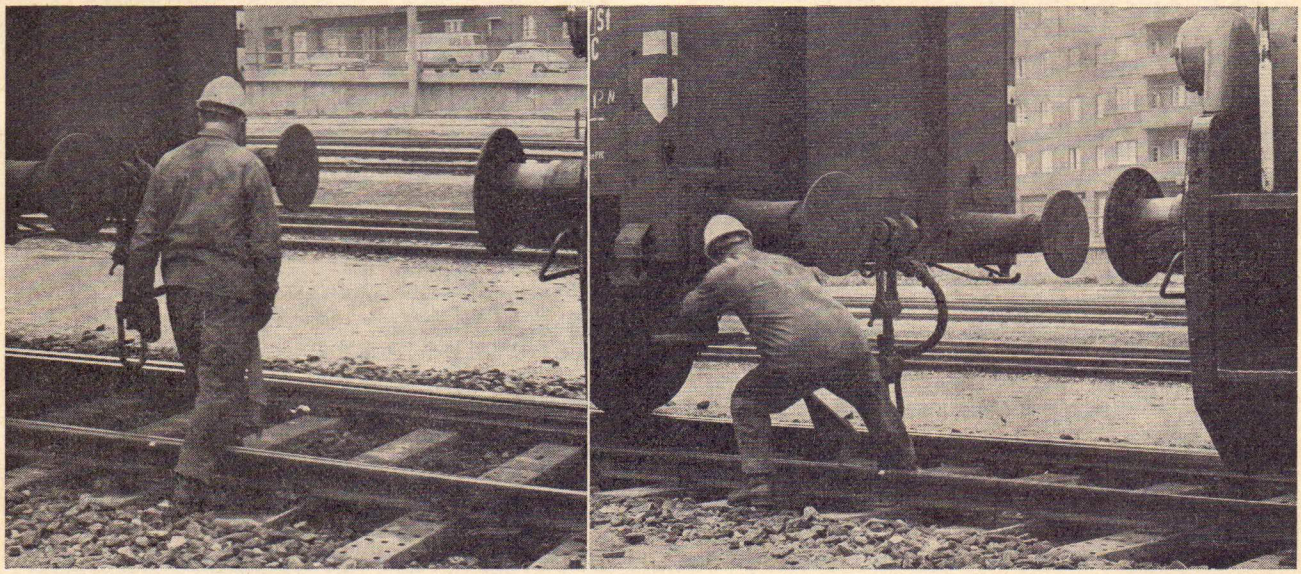
Es darf empfohlen werden, Unfälle der eigenen Dienststelle in Wort und Bild zu behandeln, die sich in letzter Zeit ereignet haben.

Außerdem wird auf die Verwendung jener Plakate verwiesen, die bereits ausgehändigt waren und dzt. hinterlegt sind.

Am Mittwoch, 18. April 1973, um 18.25 Uhr wurde im Bf S. auf Stumpfgleis 20 nächst Weiche 90 der als Verschieber verwendete Lohnbed. J. Th. zwischen den Puffern eines aus Tfz und 13 Güterwagen bestehenden Verschubteiles eingeklemmt, wobei er eine Brustkorbquetschung erlitt. Er starb am Transport in das Unfallkrankenhaus an den Folgen seiner schweren Verletzungen.

Der geschobene Verschubteil sollte auf Stumpfgleis 20 abgestellt werden. Der Verschubleiter fungierte gleichzeitig als Spitzenverschieber und gab die für die Verschubbewegung nötigen Signale. Der Verunglückte fuhr am Verschub-Tfz mit und löste die Schraubenkupplung mit der Aushängestange. Diese legte er nach Stillstand des Tfz weg und wollte — vermutlich zur Versorgung der Schraubenkupplung — bei einem Abstand von nur zirka 1 m aufrecht in das Gleis treten. Die Fahrzeuggruppe stieß gegen den Gleisabschluß; beim Zurückrollen wurde die Lücke geschlossen, wodurch es zur schweren Verletzung des Bediensteten kam.

Für diesen Unfall war Nichtbeachtung der Bestimmungen des Punktes 3.6.4 des Heftes 3 der DV A 40 ursächlich.



falsch richtig

Nachstehender Bf-Dienstauftrag zeigt richtige Handlungsweise eines Bahnhofvorstandes im Dienste wirksamer Unfallverhütung. Nachahmung ist daher zu empfehlen !

Bahnhof [redacted] am 3.April 1973

Dienstauftrag Nr. 1/1973

Betr.: Tragen des Schutzhelmes

Gemäß Unfallverhütungsvorschrift A 40 Heft 2, Pkt. 2.7.7.1 und der Anlage 3 hiezu sind Verschubaufseher und Verschieber bei Durchführung von Arbeiten, die mit einer Gefährdung von Kopf, Hals und Nacken verbunden sind (z.K. Kuppeln, Hemmschuhlegen, Mitfahren am Aufstieg) verpflichtet, den Schutzhelm zu tragen. Diese Bestimmung wurde von der Generaldirektion im Einvernehmen mit der Personalvertretung und dem Arbeitsinspektorat in die Vorschrift aufgenommen, weil beim Verschubdienst immer wieder Unfälle passierten, bei denen Kopfverletzungen durch das Tragen eines Schutzhelmes hätten vermieden werden können.

Wir erwarten besonders von den älteren, erfahrenen Verschubbediensteten, daß sie den jüngeren Kollegen mit gutem Beispiel vorangehen und für oben genannte Verpflichtung entsprechendes Verständnis zeigen. Wenn auf anderen Arbeitsplätzen der ÖBB und außerhalb der ÖBB das Tragen von Schutzhelmen zur Selbstverständlichkeit wurde, so darf man auch von u n s e r e n Verschubbediensteten den guten Willen erwarten, obige Schutzbestimmung ernst zu nehmen und sich an das Tragen des Schutzhelmes zu gewöhnen. Wenn jemand behauptet, er hielte den Schutzhelm nicht aus, so müßte durch bahn- bzw. chefärztliche Untersuchung festgestellt werden, ob er weiterhin beim Verschubdienst beschäftigt werden darf.

Abschließend verweisen wir auf den untersten Absatz der Seite 21 der DV A 40 Heft 2: Die Eisenbahn haftet nicht für Unfälle, die durch Nichtbeachtung der Unfallverhütungsvorschriften entstanden sind. Ferner geht aus den Ausführungen des Verkehrs-Unterrichtsblattes Nr. 4 aus 1973, Seite 56 hervor, daß die örtlich Aufsichtführenden (Verschubmeister, Verschubaufseher) die Mitverantwortung dafür tragen, daß die ihnen zugeteilten Verschubbediensteten den Schutzhelm tragen. Die ÖBB ist auf Grund des Arbeitnehmerschutzgesetzes verpflichtet, von ihren Verschubbediensteten das Tragen des Schutzhelmes zu verlangen.

Dieser Dienstauftrag ist von allen Verschubbediensteten durch ihre Unterschrift zur Kenntnis zu nehmen.

Der Bahnhofvorstand:

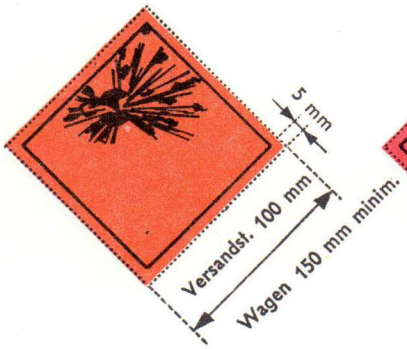
[redacted]

Druck: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen — 1402/6

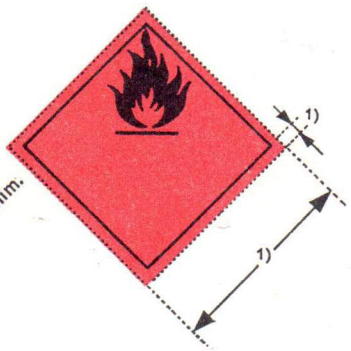
Gefahrzettel

Bedeutung: Siehe Anhang IX (Rn. 1902)

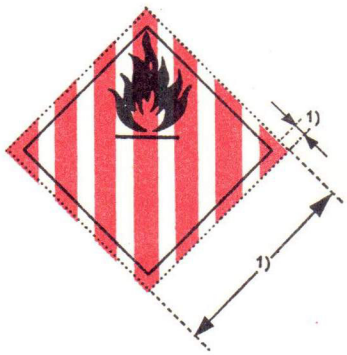
N° 1



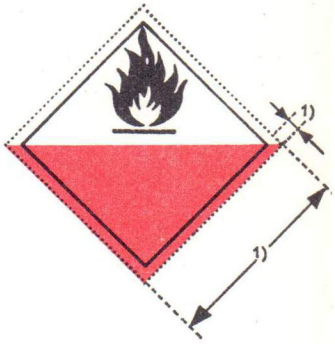
N° 2A



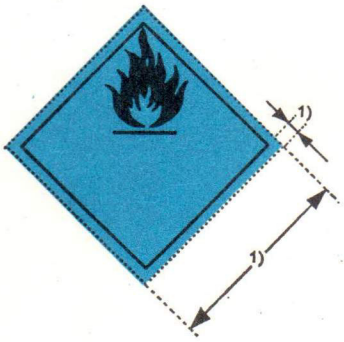
N° 2B



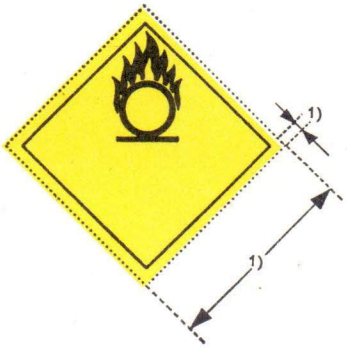
N° 2C



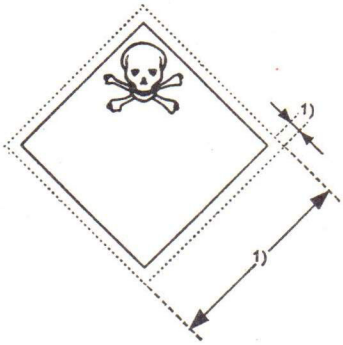
N° 2D



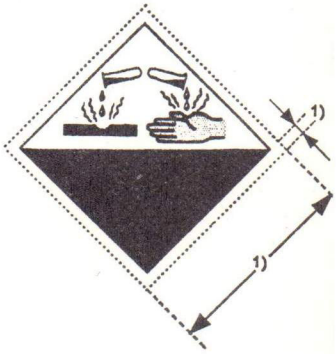
N° 3



N° 4



N° 5

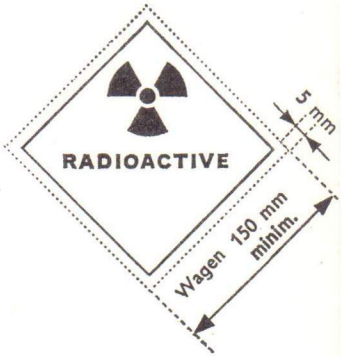


N° 6A

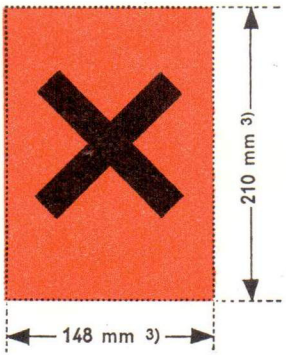
N° 6B

N° 6C

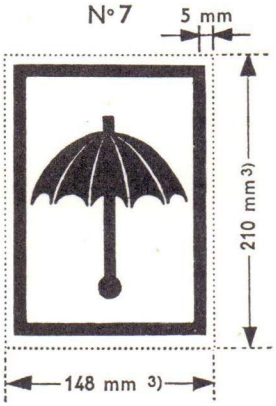
N° 6D



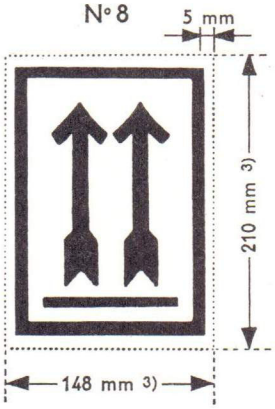
N° 4A



N° 7

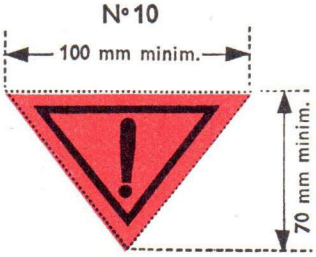


N° 8



N° 9

N° 10



1) Abmessungen siehe Zettel 1

2) Abmessungen siehe Zettel 6 A

Zettel auf Versandstücken dürfen bis zum Normalformat A 7 (74 × 105 mm) verkleinert sein

1.7.1973