Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

7. Stück | Wien, am 1. Juli 1973 | Jahrgang 1973

Inhalt: 31. Etwas für jeden
32. Neue Triebwagenzüge 4030.229 . . . 236 für die Wiener Schnellbahn
33. Kundendienst
34. Unfallverhütung

Graz, am 12. Mai 1973

Landeshauptmann
Dr. Friedrich Niederl

Sehr geehrter Herr Generaldirektor!

Wie Ihnen sicher bekannt ist, habe ich auf einer Fahrt mit dem Städteschnellzug Graz - Innsbruck am Samstag, dem 5. Mai 1973, einen Schwächeanfall erlitten und wurde der Zug in Rottenmann angehalten, damit ich mich dort in ärztliche Behandlung begeben konnte.

Da sowohl das Zugsbegleitpersonal als auch alle am Bahnhof Rottenmann dienstversehenden Beamten nicht nur sehr entgegenkommend waren, sondern auch umgehend alle erforderlichen Maßnahmen in die Wege geleitet haben, fühle ich mich verpflichtet, Ihnen, sehr geehrter Herr Generaldirektor, über die gewissenhafte Dienstauffassung dieser Bundesbahnbeamten Mitteilung zu machen und Sie zu ersuchen, diesen für die bewiesene Hilfsbereitschaft und ihr umsichtiges Handeln meinen besonderen Dank auszusprechen.

Mit dem Ausdrucke der vorzüglichen Hochachtung

Es waren die Bediensteten Ob. Rev. **Ludwig Ronner**, Bf-Vorstand des Bf Rottenmann, Fdl **Manfred Koreimann**, Lohnbed., Bf Rottenmann und Zgf Adjunkt **Franz Koller**, Bf Graz Hbf, die durch ihre umsichtige Handlungsweise, Hilfsbereitschaft und gewissenhafte Dienstesauffassung bewiesen !

31. Etwas für jeden

Fdl verschuldet Starkstromunfall

Am 17. Mai um **4.51 Uhr** geriet im Bf L. auf dem Ladegleis 6 ein Firmenarbeiter bei Entladearbeiten (Betonsteine) aus einem offenen Wagen mit dem Autokran zu nahe an die eingeschaltete Fahrleitung des Ladegleises und erlitt dabei schwere Verbrennungen.

Nachdem in der Zeit vom 3.30 Uhr bis 3.38 Uhr Verschubarbeiten durch einen Bezirksgüterzug auf dem Ladegleis 6 durchgeführt worden waren, beließ der Fdl die Fahrleitung des Ladegleises deshalb eingeschaltet, weil auf Grund einer Vormeldung ein anderer Zug einen Wagen mit Lebendem abstellen sollte; die planmäßige Ankunft dieses Zuges wäre **6.24 Uhr** gewesen.

Wenn auch das Ereignis durch den Verunglückten selbst herbeigeführt wurde — er hatte weder den Fdl vom Beginn der Ladearbeiten unterrichtet noch sich vom Schaltzustand (Schaltzeiger) überzeugt — so trifft dennoch den Fdl ein Mitverschulden. Er war zu bequem, den Ladegleisschalter nach Beendigung der Verschubarbeiten um 3.38 Uhr auszuschalten, weil etwa 3 Stunden später ein weiterer Verschub am Ladegleis geplant war.

Hiedurch lag ein Verstoß gegen die Bestimmungen der DV El 52 vor, der für den Firmenarbeiter verhängnisvoll war, für den Fdl aber noch schwere Folgen nach sich ziehen wird!

Pkt. 88 der DV El 52: „Ladegleisschalter (auch für Anschlußbahnen) dürfen nur auf die Dauer des Befahrens der zugehörigen Gleise mit elektrischen Tfz eingeschaltet werden . . .".

Am 29. April um zirka 16.40 Uhr stürzte im km 55,5 zwischen den Bf Wiener Neustadt und St. Egyden ein in Begleitung seiner Mutter sowie seines 11-jährigen Bruders reisender 9-jähriger Knabe unbemerkt aus einem Wagen des Zuges D 253 und wurde schwerstens verletzt.

Der Tfzf eines in Richtung Wien fahrenden Personenzuges sah den neben dem Streckengleis 1 liegenden Schwerverletzten und hielt den Zug durch Schnellbremsung an. Die Zugmannschaft begab sich zur Unfallstelle und stellte fest, daß der Knabe auf der Böschung mit dem Gesicht nach unten lag. Da die Gefahr einer Rückgratverletzung bestand, wurde das Kind nicht angerührt. Um raschest Hilfe herbeizuholen fuhr der Zug bis zum Streckenfernsprecher im km 54,8, von wo der Fdl des Bf Wiener Neustadt verständigt und um Entsendung der Rettung ersucht wurde.

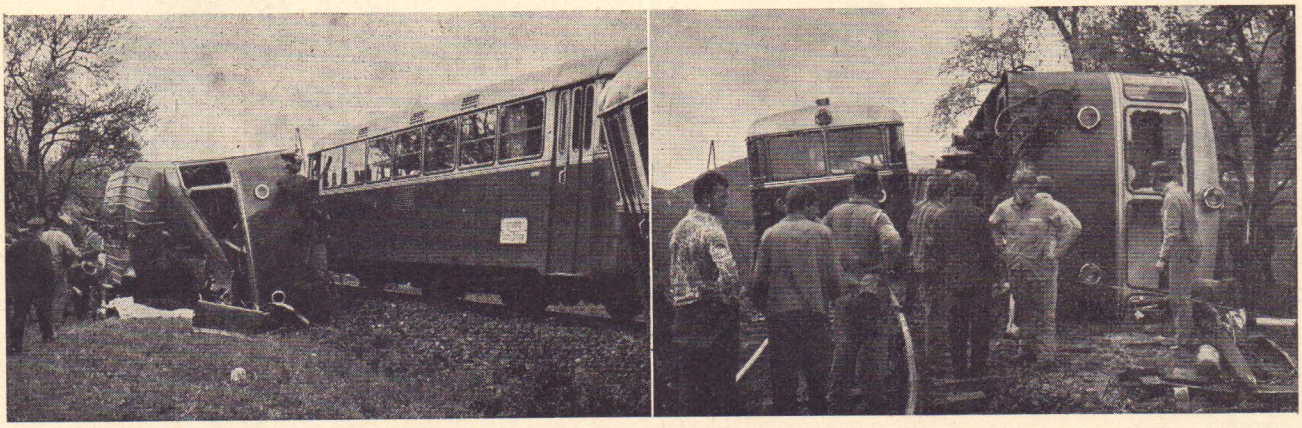
Der Knabe erlag am 30. April seinen schweren Verletzungen.

Der bedauernswerte Unfall wird deshalb hier angeführt, um eine Wiederholung des von der Zugmannschaft gemachten Fehlers künftig hintanzuhalten. Es war richtig, den Verletzten nicht zu berühren, da man den Verletzungsgrad nicht kannte. Vollkommen falsch dagegen handelte man anschließend, als man den Knaben allein ließ und zum Fernsprecher weiterfuhr. Dadurch war nicht nur das Auffinden des Verletzten durch die Rettung äußerst schwierig; es bestand auch die Gefahr — wie leider bereits geschehen —, daß der Verunglückte im benommenen Zustand auf eines der Gleise zurückgekollert und dort überfahren worden wäre.

Daher: Beim Auffinden von Verletzten muß ein Bewachungsorgan zurückgelassen werden, das der Rettung das Auffinden der Unfallstelle erleichtert und weiteres Unheil vermeiden hilft. (Siehe auch DV A 31, Punkt 6.2.)

Zugentgleisung durch Kindeshand

Am 7. Mai um 14.15 Uhr entgleiste zwischen den Bf Eberschwang und Ried i. I. der Steuer- und Zwischenwagen des Zuges 3425 mit allen Achsen nach rechts, wobei sich der Steuerwagen um 180 Grad drehte und umstürzte. Eine Reisende wurde getötet, 18 weitere Personen erlitten zum Teil schwere Verletzungen. Es entstand Sachschaden in Höhe von etwa S 450.000.

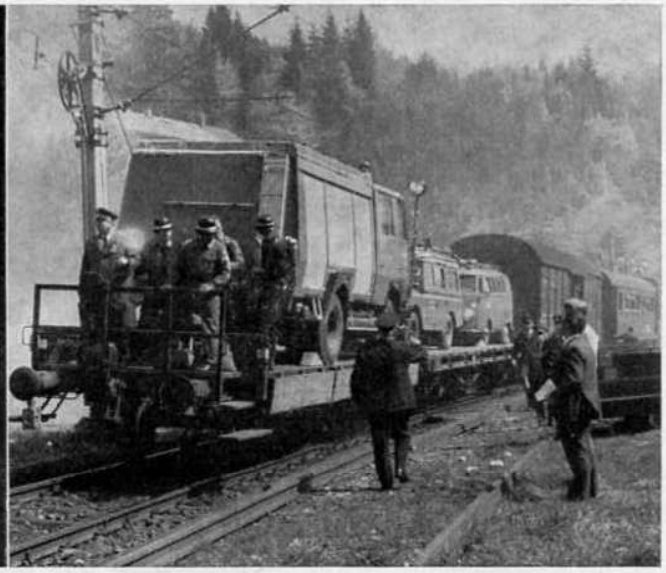


Wie die Erhebungen des Landesgendarmeriekommandos für O. Ö. und der BBDion Linz ergaben, dürfte mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ein 5-jähriger Knabe einen Schamottestein auf die Schiene gelegt und damit die Entgleisung verschuldet haben.

Wenn es sich auch hier um das Kind eines Bahnfremden handelte, so wollen wir dennoch den folgenschweren Unfall zum Anlaß nehmen, alle in unmittelbarer Nähe der Gleisanlagen wohnende Bedienstete aufzufordern, ihrer Aufsichtspflicht besonders streng nachzukommen. Wir haben im Verkehrs-Unterrichtsblatt bereits mehrmals über Unfälle von Kindern berichtet, die in Bahnnähe wohnen. Auch diese bedauernswerten Ereignisse waren nur auf mangelnde Aufsichtspflicht der Eltern bzw. Erziehungsberechtigten zurückzuführen.

Probealarm

Am 5. Mai um 9.00 Uhr wurde im Karawankentunnel ein Probealarm durchgeführt, dem im Hinblick auf die derzeit zu erarbeitenden Rettungsmaßnahmen bei außergewöhnlichen Ereignissen in Tunnels besondere Bedeutung zukam.



Diese Tatsache wurde schon allein durch die Anwesenheit des Herrn Bundesministers für Verkehr beim Alarm unterstrichen. Aber auch viele leitende Beamte der GD und BBDion Villach, sowie Kollegen der Jugoslawischen Eisenbahnen, Herren des Landesgendarmeriekommandos für Kärnten, der Berufsfeuerwehr Wien, der Freiwilligen Feuerwehren mehrerer Bundesländer und Herren des Roten Kreuzes wohnten dem Alarm bei.

Herr Vizepräsident der Dion Villach, Hofrat Dipl.-Ing. **Pontasch,** stellte nach Beendigung des Alarmes fest, daß alle beteiligten Bediensteten und bahnfremden Helfer mit besonderem Eifer bei der Sache waren und der Ausbildungsstand (s. Verkehrs-Unterrichtsblatt 5/1973) als gut bezeichnet werden kann !

Trunkenheitsanstand eines Fdl

Nach einem Fußballspiel — Ende 21.15 Uhr — fuhr der Fdl des Bf K. mit Bekannten, die er am Sportplatz getroffen hatte, in Richtung Wohnung. Dabei wurde aber beschlossen, den Sieg der Mannschaft ausgiebig zu feiern. Es folgte eine Zechtour, die bis 3.00 Uhr früh des nächsten Tages andauerte. Obwohl der Fdl um 6.45 Uhr Dienstantritt hatte, ließ er sich zum Mitfeiern überreden und blieb bis zum Ende dabei.

Nach Ankunft in der elterlichen Wohnung um etwa 3.20 Uhr schlief er ein und wurde erst um 6.00 Uhr wach; er traf deshalb verspätet — um 7.00 Uhr — am Bf K. ein. Sein Kollege vom Nachtdienst konnte den vom Betrunkenen verbreiteten Alkoholdunst nicht wahrnehmen, da er nachweisbar an chronischer Entzündung der Nasenschleimhäute leidet.

Bereits um etwa 8.50 Uhr begab sich der noch alkoholisierte Fdl in einer Zugpause in ein nahe gelegenes Gasthaus und trank dort 1 Krügel Bier.

Um zirka 11.00 Uhr nahm er wieder 1/8 l Gespritzten sowie einen großen Steinheger zu sich, worauf er um etwa 12.30 Uhr am Schreibtisch sitzend einschlief. Der Bedienstete wurde nach 13.00 Uhr von einem Tfzf im alkoholisierten Zustand angetroffen. Letzterer verständigte die Nachbarbf und veranlaßte die Benachrichtigung der Zugleitung. Der bald danach eintreffende Erhebungsbeamte der Dion nahm im Beisein eines Arztes die Trunkenheitsfeststellung vor, bei der am Fdl hochgradige Alkoholisierung konstatiert wurde!

Auf Grund des Erkenntnisses der Dienststrafoberkammer wurde eine Geldstrafe im Ausmaß von **15 %** des Monatsbezuges für die Dauer von 10 Monaten mit gleichzeitiger Versetzung auf einen anderen Dienstposten ausgesprochen!

Ein Kommentar hiezu dürfte wohl überflüssig sein!

Aus einem Fernschreiben (gegeben um **12.30 Uhr!**):

„Am 26. Mai um **8.31 Uhr** wurde im Bf K... Zug 700 **versehentlich** auf das durch Zug 3503 besetzte Gleis 1 eingelassen...

Ursache: **Unachtsamkeit** des Fdl ..."!

Abgesehen von der stark verspäteten Abgabe der fernschriftlichen Meldung ist an deren Inhalt anzuprangern, daß man unterlassene Fahrstraßenprüfung — und hier handelte es sich um nichts anderes — als „versehentlich" und „Unachtsamkeit" bezeichnet.

---

32. Neue Triebwagenzüge 4030.229 . . . 236 für die Wiener Schnellbahn

(Von Baurat Dipl.-Ing. Helmut Hainitz, Zugförderungsleitung Floridsdorf)

1. Allgemeines

Für die auf den Strecken Meidling—Floridsdorf—Gänserndorf bzw. Floridsdorf—Stockerau und im erweiterten Verkehr Meidling—Wiener Neustadt betriebene Wiener Schnellbahn wurden zur besseren Bewältigung und Verdichtung des Verkehrs weitere acht dreiteilige Wechselstromtriebwagenzüge der bekannten Reihe 4030.200 bestellt, deren erster — mit der Betriebsnummer 4030.229 — Anfang November 1972 von der heimischen Industrie an die Österreichischen Bundesbahnen ausgeliefert wurde. Auf Grund von Betriebserfahrungen und Anregungen weisen diese acht Züge konstruktive Verbesserungen einiger Einzelheiten und Ergänzungen auf, soweit diese Maßnahmen zweckmäßig und wirtschaftlich vertretbar erschienen.

Im folgenden seien die wesentlichsten Änderungen genannt und beschrieben:

2. Automatische Mittelpufferkupplung Bauart Scharfenberg

2.1 Grundsätzliche Überlegungen

Die bislang eingesetzten Triebwagenzüge 4030.201—228 (Baujahre 1962 bis 1969) waren bzw. sind mit normaler Zug- und Stoßeinrichtung sowie von Hand zu kuppelnden Hauptluft-, Hauptbehälterluft- und Vielfachsteuerleitungen ausgerüstet. Der Kuppelvorgang beim Bilden von Doppelgarnituren für die Hauptverkehrszeit ist dadurch personal- und zeitaufwendig, wobei auch die möglichen Unfallgefahren nicht außer acht gelassen werden dürfen. Bei bestimmten tagsüber mit Einfachgarnituren geführten Umläufen werden in der Hauptverkehrszeit durch Beigabe einer zweiten Garnitur Doppelgarnituren gebildet. Diese Maßnahme wird im Bahnhof Floridsdorf vorgenommen, da sich dort auch die für den Einsatz der Schnellbahngarnituren zuständige Zugförderungsstelle befindet. Aus fahrplantechnischen Gründen können Verdoppelungen nur bei Zügen, die in Richtung Norden — also Gänserndorf oder Stockerau — fahren, durchgeführt werden. Durch den geringeren Fahrgastandrang und die erlaubte höhere Geschwindigkeit können Verspätungen die durch Aufenthaltsüberschreitungen infolge des relativ aufwendigen Kuppelvorganges entstehen, auf diesen Außenstrecken wieder eingefahren werden. Da außerdem für das Verbinden der Kupplungen ständig eigenes Personal anwesend sein muß, war es bisher nicht möglich, in anderen Bahnhöfen Verdopplungen vorzunehmen.

Zur Rationalisierung des Kuppelvorganges und zur Erzielung größerer Beweglichkeit in der Gestaltung der Umläufe sowie auch zur Einsparung teilweise unwirtschaftlicher Doppelführungen wurde beschlossen, die Triebwagenzüge der Reihe 4030.200 mit automatischer Mittelpufferkupplung auszurüsten. Dabei wurde die Forderung erhoben, neben der mechanischen Verbindung auch die Luftleitungen und elektrischen Steuerleitungen selbsttätig zu kuppeln. Da die aus Triebwagen-Zwischenwagen-Steuerwagen bestehenden dreiteiligen Garnituren immer

eine Einheit bilden und nur bei Vornahme größerer Untersuchungen getrennt werden, wurde vorgesehen, nur an der Führerstandseite des Trieb- bzw. Steuerwagens die Mittelpufferkupplung einzubauen. An den Übergangsseiten — also innerhalb der dreiteiligen Garnitur — bleiben die bisher üblichen Einrichtungen, wie normale Zug- und Stoßeinrichtung, Hauptluftleitung, Hauptbehälterluftleitung, Vielfachkabel und Zugheizkabel, bestehen. Die Unterbringung einer automatischen Kupplung innerhalb der Garnitur war nicht nur wegen mangelnder Notwendigkeit, sondern auch wegen der Tatsache abzulehnen, daß dafür umfangreiche konstruktive Änderungen zur Beibehaltung der Übergänge erforderlich gewesen wären.

2.2 Wahl des Kupplungssystems

Als Kupplung wurde die bekannte „Scharfenberg-Kupplung" gewählt, die schon in einigen Ausführungsformen sowohl bei den Österreichischen Bundesbahnen als auch bei regionalen Verkehrsbetrieben eingeführt ist.

Die für die Ausrüstung der Schnellbahngarnituren gewählte Type 10 wird vorwiegend bei Überlandbahnen und für Eisenbahnfahrzeuge verwendet und ist in ihrer einfachsten Ausführung bereits bei den Fahrzeugen der Reihe 4010 (Transalpin- und Städteschnellzüge) in Verwendung. Für die Reihe 4030 wurde lediglich eine andere Stirnplattenausführung zum Mitkuppeln zweier Luftleitungen vorgesehen. Der elektrische Teil der Kupplung kann sowohl oberhalb als auch seitlich vom Kupplungskopf angebracht werden und kann durch Lösen einiger Schraubverbindungen vom Kupplungskopf getrennt werden. Obwohl die Ausführung mit seitlicher Anbringung der Kontakte wegen des umfangreichen Antriebs teurer ist, wurde dieser Ausführung der Vorzug gegeben, da auf diese Weise eine größere Zahl von Kontakten untergebracht werden kann. Diese Ausführung besitzt vergleichsweise auch der Schnellbahnzug Reihe 420 der Deutschen Bundesbahn.

Zum Einbau gelangt die Kupplung Type 10 mit zwei Luftleitungen, Entkupplungszylinder und seitlich angebauten Kontakten (2 × 48, Bolzen 13 mm ⌀, davon 2 × 8 Kontakte einschließlich der Anschlußleitungen geschirmt). Jeder Kupplungskopf ist mit einer Stirnplattenheizung versehen (2 × 300 W). Zur Vermeidung von Ruckerscheinungen zwischen zwei gekuppelten Triebwagenzügen soll die Mittelpufferkupplung unter Beibehaltung der derzeit vorhandenen Seitenpuffer im gekuppelten Zustand eine Vorspannung besitzen.

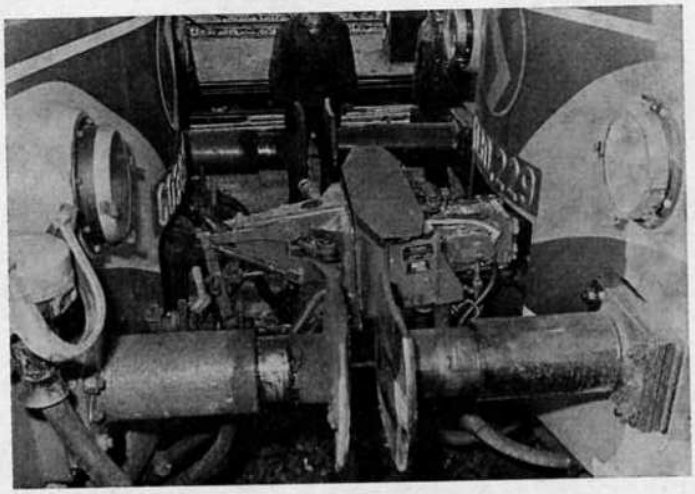
Diese Vorspannung wurde vom derzeit erzielten Vorspannwert bei starr gekuppelten Zügen abgeleitet, bei denen nach Pufferberührung zwei Umdrehungen der Kupplungsspindel eine Vorspannung von zirka 1,1 Mp erzielen. Die Kupplungsebene der Scharfenbergkupplung ist daher um 10 mm gegen die Ebene der Seitenpufferteller zurückgesetzt.

Weiters sind die Seitenpuffer im gegenwärtigen Mischbetrieb ein wirksamer Schutz gegen unbeabsichtigtes Anfahren von Garnituren mit normaler Zug- und Stoßeinrichtung.

2.3 Umstellung auf Mittelpufferkupplung

Zum geeigneten Anlaß für die Umstellung der auf der Wiener Schnellbahn eingesetzten Triebwagenzüge wurde die Auslieferung der acht weiteren Garnituren 4030.229—236 genommen. Da die vorhandenen Züge mit den Nummern 4030.201—228 nicht schlagartig mit der neuen Kupplung ausgerüstet werden können, muß für einige Zeit bis zur Beendigung der Umrüstungsaktion ein Betrieb mit zweierlei Kupplungssystemen in Kauf genommen werden. Dadurch muß allerdings bei der Einsatzdisposition der einzelnen Garnituren besondere Achtsamkeit herrschen. Zur Erleichterung dieses Umstandes wurden daher zunächst anläßlich der planmäßigen Hauptausbesserung zwei Garnituren der Bauserie 4030.201—215 nur auf der Steuerwagenseite mit der Scharfenbergkupplung ausgerüstet. Die Stirnseite des Triebwagens wurde durch Einbau eines Tragelementes wohl zur Aufnahme einer Mittelpufferkupplung vorbereitet, vorläufig aber mit der bisher gebräuchlichen normalen Zug- und Stoßeinrichtung ausgestattet. Damit ist es möglich, diese Garnituren entweder **vor** einer bereits umgerüsteten Einheit oder **hinter** einer noch nicht umgebauten Einheit zu verwenden, ohne bei Ausfall einer einzelnen Garnitur unter Umständen — wegen der Doppelführungen in der Hauptverkehrszeit — auch eine zweite abstellen zu müssen.

Die übrigen Garnituren der Bauserien 4030.201—215 und 4030.216—225 werden anläßlich geeigneter Plan-Ausbesserungen in der Hauptwerkstätte Floridsdorf mit Kopfstücken für die Mittelpufferkupplung versehen und auf Scharfenbergkupplung umgerüstet; vorbereitend wurde bereits ein Teil der ersten Bauserie nur mit dem Kopfstück (Tragelement) versehen, so daß nur mehr die Kupplung eingebaut werden muß. Die Züge der Serie 4030.226—228 wurden bereits ab Werk mit entsprechenden Kopfstücken ausgestattet, vorläufig aber noch mit der normalen Kupplung versehen. Die Arbeiten zur Umrüstung sind in vollem Gange, und es kann gerechnet werden, daß die Aktion in spätestens zwei Jahren abgeschlossen sein wird.

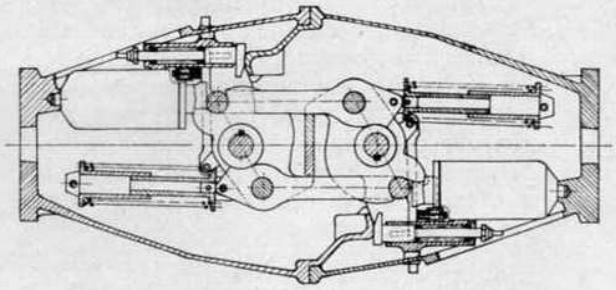


Seid stets vorsichtig beim An- oder Abkuppeln von Lokomotiven!

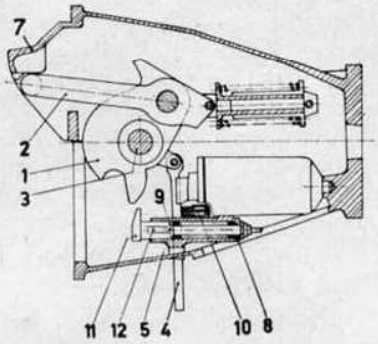
2.4 Kurze Beschreibung der Kupplung und ihrer Funktionsweise

An sich wird das System der automatischen Kupplung, Bauart Scharfenberg, als bekannt vorausgesetzt, doch sollen kurz in der Folge die einzelnen Bauteile erwähnt werden:

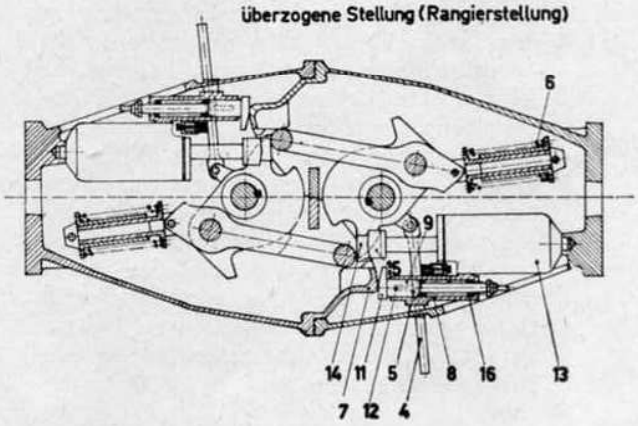
gekuppelte Stellung



entkuppelte Stellung (kuppelbereit)



überzogene Stellung (Rangierstellung)



Der Kuppelkopf

besteht aus dem Kuppelkopfgehäuse, dem Kuppelverschluß und der Handentkupplung. Das Kuppelkopfgehäuse ist eine Schweißkonstruktion mit einer ebenen Stirnfläche, in die die Stirnflächenheizung eingelötet ist. Kegel und Trichter einer Stirnfläche dienen zur Zentrierung zweier Kuppelköpfe beim Kuppelvorgang, wobei der aus der Stirnfläche herausragende Greifer den Greifbereich der Kupplung erweitert.

Die Kupplung kuppelt sicher bei einem Höhenunterschied von ± 75 mm sowie im Gleisbogen.

Der Kuppelkopf besitzt Schraubflanschanschluß zum Schaft; die Lagerung des Schaftes erfolgt in einem im Kopfstück eingebauten Zug-Druck-Element der Firma Stabeg. Eine längsliegende Blattfeder hält die Kupplung in der Horizontalen, ihre Pendelaufhängung hält sie stets in der Wagenlängsachse.

Die Stirnflächenheizung ist bei Temperaturen um 0 °C einzuschalten und soll die Kupplung schnee- und eisfrei halten. Im ungekuppelten Zustand ist eine Heizleistung von 600 W vorhanden; sie reduziert sich nach dem Kuppeln automatisch auf 300 W pro Kupplung.

Der Kuppelverschluß (1, 2, 3, 4) besteht aus Hauptbolzen (3) mit Herzstück (1), Klinkenstange (4) und Kuppelöse (2). Er wird in der entkuppelten Stellung (= kuppelbereite Stellung) von der schwenkbar am Herzstück (1) gelagerten Klinkenstange (4) gehalten. Die entkuppelte bzw. kuppelbereite Stellung erkennt man daran, daß die Kuppelöse (2) dann nicht über die Vorderkante des Kegels heraussteht.

Die Druckfeder (10) und die gespannten Kuppelfedern (6) halten wiederum die Klinkenstange (4) in dieser Lage. Dies erfolgt dadurch, daß der Sperrzahn (5) in der Rast (9) der Stempelführung (8) liegt.

Kuppelvorgang

Beim Kuppeln werden die Kuppelköpfe durch Greifer und Kegel (7) zentriert und ineinandergeführt. Vor der Berührung der Stirnflächen werden durch die Kegel (7) die Stempel (11) zurückgedrückt, wobei ein an den Stempeln (11) angebrachter Keil (12) die Klinkenstangen (4) aus ihrer Rast (9) schiebt. Damit werden die Kuppelverschlüsse freigegeben, so daß sie durch die Kraft ihrer Kuppelfedern (6) in die gekuppelte Stellung gedreht werden.

Entkupplungsvorgang

Die Kupplung ist so gestaltet, daß sie vom nächstgelegenen Führerstand aus pneumatisch entkuppelt werden kann. Eine Handbedienung (Handentkupplung mit Seilzug) ist wohl möglich, aber wegen der bei Kontaktverbindung vorhandenen hohen Anpreßkraft und der Vorspannung durch die Seitenpuffer unzweckmäßig.

Für die Betätigung ist auf jedem Führerstand der Garnitur ein Betätigungsventil vorgesehen, das mit dem in der Nullstellung abziehbaren Stromabnehmerschlüssel des Fahrschalters bedient wird. Beim Betätigen dieses Entkupplungsventils strömt Druckluft über die Entkupplungsleitung in die Entkupplungszylinder beider (gekuppelter) Kuppelköpfe. Dadurch bewegen sich die Kolbenstangen (14) nach vorn und drehen mit ihren Anschlägen (15) die Herzstücke (1) in die überzogene Stellung. Dabei werden die Kuppelfedern (6) gespannt und die Klinkenstangen (4) so weit nach außen bewegt, daß sich ihre Sperrzähne (5) hinter die Keile (12) der Stempel (11) legen.

Nach diesem Vorgang werden die Entkupplungszylinder über die Entkupplungsventile entlüftet und die Kolbenstangen (14) gehen in ihre Ausgangslage zurück. Beim Auseinanderfahren der Fahrzeuge werden die von den Kegeln (7) betätigten Stempel (11) freigegeben und durch die Kraft der Druckfedern (16) wieder nach vorn bewegt.

Dabei werden die Keile (12) der Stempel (11) aus den Sperrzähnen (5) der Klinkenstangen (4) weggezogen; die Herzstücke führen eine geringe rückläufige Bewegung durch, bis der Sperrzahn der Klinkenstangen wieder in der Rast der Stempelführungen zu liegen kommt (s. o.). Die Kuppelverschlüsse befinden sich danach in der entkuppelten Stellung und sind für einen neuerlichen Kuppelvorgang kuppelbereit.

Kabelkupplung

Die beiden seitlich des Kuppelkopfes angeordneten Kästen der Kabelkupplungen für die Vielfachsteuerung zweier Garnituren sind schwenkbar ausgeführt. In der entkuppelten (kuppelbereiten) Stellung befinden sich die Kästen in hinter der Kuppelebene zurückliegender Schutzstellung und sind durch bewegliche Klappen abgedeckt.

Beim Kuppelvorgang wird die Drehbewegung des Kuppelverschlusses über ein Kurvenstück, den Führungsbock und Gestänge so auf die Kabelkastenträger übertragen, daß sie mit den damit verschraubten Kabelkupplungen eine axiale Bewegung ausführen. Dabei wird durch Führungsschlitze ein rechtzeitiges Öffnen der Schutzklappen erzielt. Die beiden Kabelkupplungen werden dann mit zirka 260 kp gegeneinandergepreßt.

Bei Störungen im elektrischen Teil der Wagenausrüstung kann die Kabelkupplung abgeschaltet werden. Zu diesem Zweck wird mit dem Entkupplungsventil oder der Handentkupplung der Entkupplungsvorgang vorgenommen. Danach wird am Führungsbock ein Drehbolzengriff um 180° herumgedreht, wodurch die Übertragung der Drehbewegung des Kuppelverschlusses auf die Kabelkästen verhindert wird. Nun ist ein mechanisches Kuppeln und Entkuppeln möglich, ohne daß eine Bewegung der Kabelkupplung erfolgt. Das Einschalten der Betätigung der Kabelkupplung erfolgt analog.

Die Kontaktträger sind ein Erzeugnis der Firma Fabeg, die beiden Kästen jeder Kupplung enthalten je 48 elektrische Kontakte, davon acht abgeschirmt zur Kupplung von Lautsprecherleitungen. Die Belastbarkeit jedes einzelnen Kontakts ist mit 35 A angegeben. Die Mitkupplung einer 1000-V-Heizleitung von Garnitur zu Garnitur ist nicht vorgesehen, da jeder Triebwagen seinen zugehörigen Zwischen- und Steuerwagen aus dem eigenen Trafo Heizleistung zuführt. Zum allfälligen Anschluß an Vorheizanlagen oder zum Anschluß mitgeführter Wagen, die mit der Übergangskupplung gekuppelt sind, wurde je Führerstandsseite eine Zugheizdose genormter Ausführung angebracht.

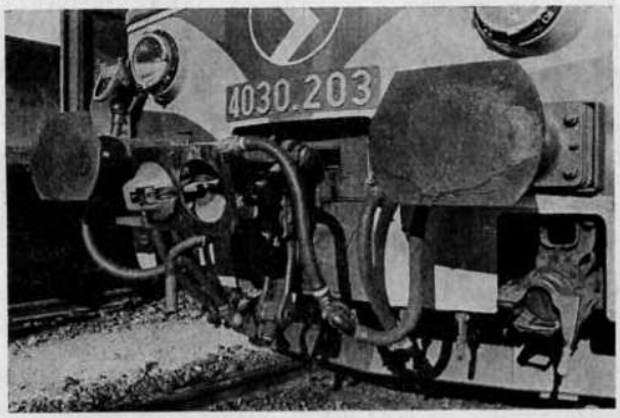
Luftanschlüsse, Luftkupplungen

Der Kupplungskopf besitzt zwei Luftanschlüsse für die Bremsanlage und einen Luftanschluß für das Entkupplungsventil; letzterer Anschluß steht mit dem Betätigungsventil nur des nächstliegenden Führerstandes in Verbindung. Von vorn auf die Kupplung gesehen, befindet sich der Anschluß für die Hauptluftleitung links hinten und für die Hauptbehälterluftleitung rechts hinten am Kupplungskopf. Unterhalb der Schürze befinden sich in den Zuführungsleitungen zur Kupplung Absperrhähne, weiters ein Anschluß für die Remisenlufteinspeisung. Die Stirnplatte des Kupplungskopfes besitzt drei Ausnehmungen, oben für die Hauptluftleitung, weiter unten für die Hauptbehälterluftleitung und darunter die Leitung zum Entkupplungszylinder des zweiten (gekuppelten)

Kuppelkopfes. Die Hauptluftleitung und die Hauptbehälterluftleitung werden durch selbsttätige Ventile im Kuppelkopf im entkuppelten Zustand verschlossen. Das Hauptluftleitungsventil wird über eine Nocke durch den Kuppelverschluß gesteuert, öffnet also im gekuppelten Zustand. Bei Kupplungsbruch bleibt dieses Ventil daher offen, und es tritt wie bisher bei Zugtrennung eine Schnellbremsung ein. Das Ventil der Hauptbehälterluftleitung ist ein durch Federkraft im ungekuppelten Zustand selbstschließendes Ventil, das beim Kuppeln durch Berührung der in der Stirnplatte befindlichen Luftkupplung aufgedrückt und damit geöffnet wird.

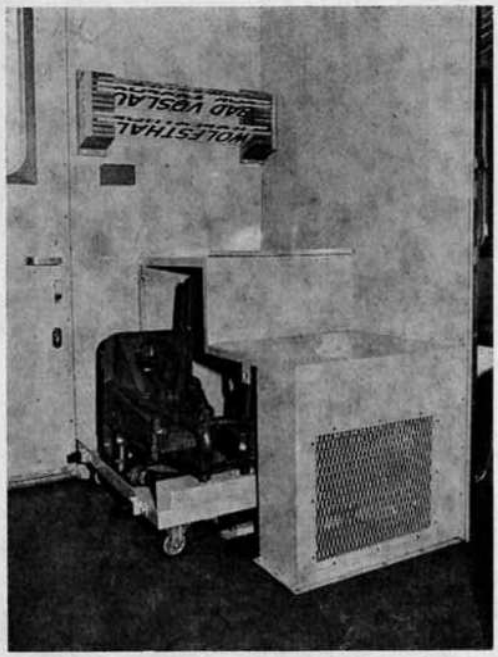
Handentkupplung

Wie schon erwähnt, ist das Entkuppeln von Hand aus nur für den Ausnahmefall bestimmt. Über den Handgriff und das Entkupplungsseil wird der Entkupplungshebel geschwenkt, wobei der mit ihm verbundene Hauptbolzen das Herzstück in die „überzogene Stellung" dreht. Diese Bewegung wird auch auf den Kuppelverschluß der Gegenkupplung übertragen, es kann aber auch zur Erleichterung an den Handgriffen beider Kupplungen gleichzeitig gezogen werden. Nach diesem Vorgang können die Fahrzeuge auseinandergefahren werden. Wichtig ist, daß bei jedem Entkupplungsvorgang beide Kuppelverschlüsse in die überzogene Stellung gebracht werden, da sonst das im Kupplungskopf befindliche selbsttätige Ventil der Luftkupplung der Hauptluftleitung nicht schließt.

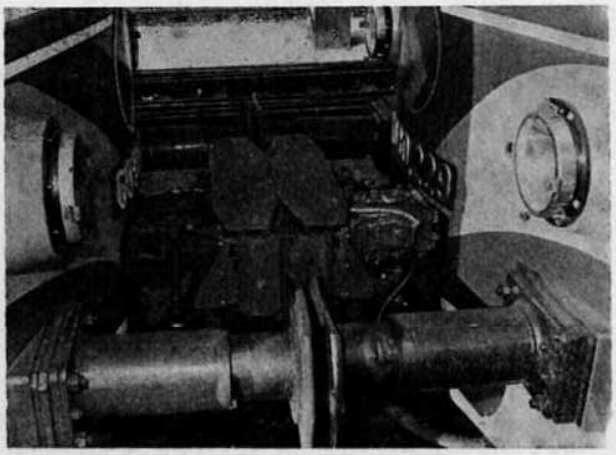


Übergangskupplung

Zur Beförderung von Fahrzeugen mit Scharfenbergkupplung durch Fahrzeuge mit Schraubenkupplung oder umgekehrt dient die Übergangskupplung „S". Sie ist bereits von den Transalpin- und Städteschnellzügen als Übergangskupplung „Z" bekannt, besitzt jedoch zusätzlich einen Luftanschluß für die Hauptluftleitung. Die Übergangskupplung wird in den Zughaken des Fahrzeugs mit Schraubenkupplung eingehängt; der aus dem Kuppelkopf der



Übergangskupplung heraushängende Luftschlauch wird mit der Schlauchkupplung der Hauptluftleitung gekuppelt. Danach ist die Übergangskupplung — vorausgesetzt, daß sich hier ebenfalls die Kuppelöse in eingezogener Stellung befindet — für das Kuppeln mit der Scharfenbergkupplung des Fahrzeuges kuppelbereit. Das Kuppeln erfolgt wie vor, die Betätigung der Kabelkupplung wird vorher abgeschaltet. Somit können Fahrzeuge mit verschiedenen Kupplungen



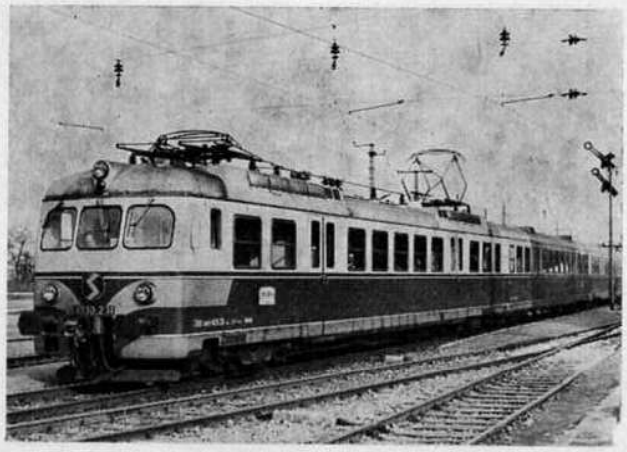
befördert werden, wobei alle Fahrzeuge an die durchgehende Bremse angeschlossen sind.

Im Zugführerabteil einer jeden Garnitur ist eine derartige Übergangskupplung „S" auf einem kleinen Rollwagen bzw. Schlitten vorhanden.

3. **Lautsprecheranlage**

Erstmalig wurde in die Schnellbahngarnituren eine Lautsprecheranlage mit automatischer Haltestellenansage eingebaut. Alle Wagen einer Garnitur sind mit Innen- und oberhalb der Einstiegtüren mit Außenlautsprechern versehen. Die Besprechung der Anlage ist sowohl von den Führerständen (im Einzelfall) als auch vom Zugführerabteil (Normalfall) aus möglich. Grundsätzlich werden jedoch die Lautsprecher von einem im Zugführerabteil befindlichen Stationsansagegerät besprochen, wodurch eine einheitliche und einwandfreie Ansage und Information der Reisenden erzielt werden soll.

In jedem Wagen einer Einheit sind sechs Innenlautsprecher — je einer in den Endabteilen und Einstiegräumen und zwei im Mittelabteil — und vier Außenlautsprecher — in einem kleinen Aufbau oberhalb der Einstiege — angeordnet. Bei automatischem Betrieb der



Anlage wird ein dem Zuglauf entsprechendes Tonband — es sind vorerst 19 Varianten vorgesehen — von der Türsteuerung aus selbsttätig gesteuert.

Im Zugausgangsbahnhof wird die entsprechende Tonbandkassette in das Gerät eingelegt. Durch Betätigen des Türsteuerschalters wird nun eine Ansage über die auf der Seite der geöffneten bzw. freigegebenen Türen befindlichen Außenlautsprecher vorbereitet. Wenn der Türsteuerschalter in die Stellung „ZU" gebracht wird, wird zunächst der Schließvorgang über ein Zeitrelais zirka 7 sec. verzögert und während dieser Zeit die Ansage vor Abfahrt des Zuges — „bitte nicht mehr einsteigen, Zug fährt ab" — abgespielt. Nach Ablauf der eingestellten Verzögerungszeit schließen die Türen und der Zug ist abfahrbereit. In den auf den Schließvorgang folgenden 45 sec. wird die Ansage des nächsten Aufenthalts über die Innenlautsprecher vorbereitet; nach dieser Zeit ertönt die Ansage „nächster Aufenthalt . . ." über die Innenlautsprecher. Danach ist das Gerät für das nächste Ansagespiel bereit. Durch Betätigen des Türsteuerschalters beim nächsten Aufenthalt — Freigabe der Türen — wird, wie oben beschrieben, die nächste Ansagegruppe vorbereitet.

Die Anlage wird in nächster Zeit zu Versuchszwecken zeitweise in Betrieb genommen, eine generelle Einführung ist erst nach Ausrüstung der vorhandenen Garnituren möglich. Der Einbau des Zugfunks ist außerdem geplant.

4. **Fahrgast- und Einstiegraumbelüftung**

Auf Grund von Unzukömmlichkeiten bei Überfüllung oder stärkerer Besetzung in der warmen Jahreszeit wurden zur Verbesserung der Fahrgast- und Einstiegraumbelüftung motorisch (mit 24 V Gleichstrom) betriebene Dachlüfter eingebaut, und zwar im Mittelabteil jedes Fahrzeuges zwei, in jedem Endabteil und jedem Einstiegraum je einer, mithin also sechs Lüfter. Sie sind direkt von den Innenräumen des Fahrzeuges schaltbar, können aber — um eine Entladung der Batterie durch Unachtsamkeit zu vermeiden — nur bei laufendem Ladeumformer für die Batterie betrieben werden. Ebenso wurde auch auf den Führerständen je ein solcher Lüfter eingebaut.

Die verbleibenden Kuckuckslüfter wirken nur saugend.

5. **Trittbügel bei den Einstiegen**

Durch Anordnung eines Trittbügels mit rutschfester Einlage unterhalb der Schwenkschiebetüren ist eine Verkleinerung des Abstandsspaltes zur Bahnsteigkante erreicht und damit eine Erhöhung der Sicherheit der Reisenden erzielt worden; es sind auf den von

der Schnellbahn befahrenen Strecken noch Bahnsteige mit einer Höhe von 38 cm angeordnet. Der Bügel ist in Höhe der untersten Trittstufe angebracht und stellt eine Verbreiterung dieser Stufe dar; durch seine Anordnung als Bügel soll im Winter ein Festklemmen der Türen durch Eis- und Schneeansammlung vermieden werden. Frühere Ausführungen, die eine durchgehende Verbreiterung der untersten Trittstufe vorsahen, mußten aus den vorhin angeführten Gründen — Festfrieren der Türflügel — wieder verlassen werden.

6. **Einsatz der Garnituren**

Da sich die neugelieferten Garnituren zum Teil noch im Probebetrieb befinden, werden sie vornehmlich nur in bestimmten Tageseinsätzen verwendet, um eine entsprechende Überwachung zu ermöglichen. Weiters soll das Personal erst mit den Neuerungen, die hauptsächlich durch die „Scharfenbergkupplung" begründet sind, vertraut werden. Nach Auslieferung aller 8 Einheiten und nach Umbau einiger Garnituren in der Hauptwerkstätte ist beabsichtigt, Garnituren mit automatischer Kupplung so einzusetzen, daß die Vorteile dieser Neuerung voll zur Wirkung kommen.

7. **Zusammenfassung**

Mit der Auslieferung einer weiteren Serie von 8 Garnituren der Reihe 4030.200 für die von den Österreichischen Bundesbahnen betriebene Wiener Schnellbahn wurde dem ständig steigenden Verkehrsbedürfnis Rechnung getragen. Gleichzeitig mit der Ablieferung kommt es zur Einführung von Neuerungen, deren auffälligste die Einführung der automatischen Kupplung Bauart Scharfenberg darstellt. Diverse kleinere Verbesserungen wurden ebenfalls vorgenommen. Ansonsten entsprechen die Garnituren den zuletzt gelieferten Zügen mit den Betriebsnummern 4030.226 . . . 228.

---

33. **Kundendienst**

„Der Reisezugschaffner"

(Beitrag des Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst Ob. Rev. Kurt Stastny, Bf Wien West)

Wohl kaum ein anderer unserer vielen Bediensteten steht so im Blickfeld des Reisenden wie der Schaffner. An seinen Schaffner will sich der Reisende mit all seinen kleinen und großen Problemen wenden können, von ihm möchte er sich umsorgen lassen, bei ihm möchte er sich so richtig als Gast fühlen. Das bringt jedoch mit sich, daß der Reisezugschaffner eine Menge verantwortungsvoller und vielfältiger Aufgaben zu erfüllen hat, denen er nur durch profundes fachliches Wissen und dem unermüdlichen Bemühen, die Reisenden zufrieden zu stellen, gerecht werden kann. Wenn er seinen vielseitigen Verpflichtungen genauestens nachgekommen ist, darf er sich keinerlei Lob erwarten — unterläßt oder vergißt er eine Kleinigkeit, muß er damit rechnen, dafür zur Verantwortung gezogen zu werden. Von ihm kann man wohl mit Recht behaupten, daß er gegenüber dem Reisenden der Repräsentant der ÖBB ist. Durch freundliches, höfliches und hilfsbereites Auftreten ist der Schaffner maßgeblich an der Formung des Images unseres Unternehmens — sowohl im positiven als auch negativen Sinne — beteiligt.

Nehmen wir uns seinen Aufgabenkreis einmal unter die Lupe oder noch besser, geben wir ihm eine Check-list in die Hand und lassen ihn selbst Punkt für Punkt prüfen, ob er auch wirklich alles getan hat, was sein schwerer Beruf von ihm fordert.

1. Dienstantritt:

Ausgeruht — nüchtern — rechtzeitig laut Dienstplan oder zur angeordneten Zeit — korrekte Uniformierung — gepflegtes Äußeres — Signalmittel vollzählig und betriebsbereit — Vorschriften und Behelfe in erforderlichem Umfang — kommerzielle Ausrüstung — Vierkantschlüssel — Pfiffikus — Dienstantrittsmeldung persönlich (Vor- und Zuname, Heimatdienststelle, Dienst bei Zug . . . bis Bf . . .).

2. Vorbereitungen zur Fahrt:

Nach Zuweisung der Wagengruppe: Überprüfung der straffen Kupplung, Pufferdifferenzen nicht überschritten, Übergänge ordnungsgemäß hergestellt, Wirken der Brems-, Licht- und Heizeinrichtungen (Heizung sparsam, Ersatzglühlampen und Sicherungen vollzählig, ev. Lichtsparschaltung) — Bezettelungen alter Reservierungen entfernen — Türverschlüsse. Besonderes Augenmerk auf jene Dinge, die zum Komfort der Reisenden gehören: Reinigung, Lüftung, richtige Betafelung, Papier, Seife, Wasser, event. Wasserkannen, jedoch nicht minder wichtig die Überprüfung des Inventares auf Vollzähligkeit und etwaiger Beschädigungen (Spiegel, Fenster, Teppiche etc.), insbesonders nach der Übernahme von fremden Verwaltungen. — Fußtritte und Plattformen frei von Schnee und Eis, event. bestreut. — Ausschau nach Hindernissen wie aufgelegte Hemmschuhe, Unterlagskeile etc. — Zugschlußsignal.

Nach sorgfältigster Prüfung des Bereiches Meldung an den Zugführer über die Beendigung der Arbeiten, allfällige Abfahrtshindernisse bzw. festgestellte Mängel.

3. Kundendienst:

Nach der Absprache mit dem benachbarten Schaffner, wie die Fahrkartenüberprüfung durchgeführt wird (zur Zugmitte oder umgekehrt), Aufstellung innerhalb des zugewiesenen Bereiches zur optimalen Betreuung der Kunden (Helfen beim Aufsuchen der Kurswagen und der Sitzplätze, behilflich sein beim Einsteigen, behilflich sein beim Handgepäck). Bereitwillige Auskunft über jede Frage des Reisenden (Anschlüsse, Umsteigmöglichkeiten u. ä.) — Frequenzmeldung an den Zugführer.

4. Bei Herannahen der Abfahrtszeit:

Aufmerksamkeit dem Abfertigenden zuwenden — Türen und Vorlegestangen schließen. Steht niemand mehr am Trittbrett ? Aus- und Einladungen beendet ? — dann Signal 54 unmittelbar nach Signal 27 oder 53 rasch und gut sichtbar (Kampf der Verspätung !).

5. Verhalten während der Fahrt:

5.1. **Durch Ausblick beim Anfahren** vergewissern, ob alle Fahrzeuge folgen und ob nicht dem Zug Signale gegeben werden.

5.2. **Zuerst Sicherheit der Reisenden !** Überprüfung der Türen und Vorlegestangen.

5.3. **Zur Bequemlichkeit der Reisenden !** WC und Waschräume öffnen, Vollbeleuchtung.

5.4. **Fahrkartenüberprüfung:** stets kundendienstfreundlich und in Schriftsprache: **„Bitte** die Fahrkarten vorweisen" — **„Bitte** unterbrechen Sie die Fahrt ?" Überreichen des „Zugbegleiters" — Nennen des Umsteigebahnhofes — Überprüfen, ob das Gepäck richtig gelagert ist — Gültigkeitsprüfung der Fahrausweise — sitzt der Reisende im richtigen Kurswagen ? — Einprägen des Aussehens der Reisenden. Tunlichst rücksichtsvolle Überprüfung der Fahrausweise während der Nachtstunden, Prüfung auch im Speisewagen, nicht jedoch während der Zeit des Frühstückes, Mittag- und Abendessens. **Taktvolle** Beanstandung betreffend Nichtraucherabteile, Abspielen von Rundfunkgeräten, Tonbändern, Handgepäcklagerung auf den Sitzen, Füße der Reisenden ohne Schutz auf dem Sitzplatz etc. **Zweckentsprechende und taktvolle** Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten betr. Öffnen und Schließen der Fenster, Überprüfen der Türen, Beleuchtung, Beheizung etc. Funktion der Heizung — Entgegennahme und unverzügliche Weiterleitung von Beschwerden.

6. Während des Aufenthaltes:

Abgehen der Wagengruppe und in Verkehrsstellen ohne Lautsprecheransagen wiederholtes Ausrufen des Namens der Verkehrsstelle, der Aufenthaltsdauer falls länger als 4 Minuten bzw. „gekürzter Aufenthalt". **Kampf der Verspätung.** Tätige Mithilfe beim Ein- und Aussteigen (nicht nur bei hübschen Mädchen) und event. Zuruf „Bitte rasch einsteigen" u. ä.

7. Nach der Weiterfahrt:

Zuerst wieder durch Ausblick beim Anfahren vergewissern, ob alle Fahrzeuge folgen und ob nicht dem Zug Signale gegeben werden. Überprüfen der Türen und Vorlegestangen.

Fahrkartenüberprüfung, jedoch nur bei den neu Zugestiegenen. Nach Beendigung dieser Arbeiten mehrmals innerhalb des Bereiches Hin- und Herpendeln und auf Ordnung sehen. Der Reisende muß das Gefühl haben, es ist jemand hier, der ihm Auskunft und Schutz geben kann. Besondere Aufmerksamkeit während der Nachtstunden (Langfinger und Sittenstrolche) insbesondere bei allein reisenden Damen.

Beobachten von Unregelmäßigkeiten am Zug während der Fahrt durch Ausblick (bes. im Innenbogen). Bei Verletzungen von Personen eventuell Erste Hilfe leisten. Ausschluß eines Reisenden von der Fahrt erst nach taktvoller Verwarnung und Androhung des Ausschlusses (kein Ausschluß bei alleinreisenden Kindern, Jugendlichen bis 18 Jahre, Gebrechlichen, Kranken, Schwangeren, Ausländern etc.).

8. Vor Erreichen des Endbahnhofes:

Rechtzeitig Heizung abstellen — Wasser entleeren bei Kältegraden, event. Eintragungen in die Schadenliste — Muster X, nochmalige Gültigkeitsüberprüfung der Fahrausweise durchführen — Abnahme.

9. Im Endbahnhof:

Ausrufen des Endbahnhofes in Verkehrsstellen ohne Lautsprecheransage — tätige Mithilfe beim Aussteigen der Reisenden — anschließendes Durchgehen durch die Personenwagen: Fundkontrolle, Überprüfung, ob alle Reisenden ausgestiegen sind (auch im WC), Türen und Fenster schließen — Ausschau nach Beschädigungen — achten auf das Fehlen von Wagenbestandteilen — Beleuchtung abschalten.

10. Abführen der Einnahmen:

12 Tage — 1000 Schilling. (Krankenstand, Urlaub oder andere Verwendung sofort).

Reisezugschaffner !

Bedenke bei der Ausübung Deiner verantwortungsvollen Tätigkeit, daß Leben stets Vorrang hat ! Pünktlichkeit, Hilfsbereitschaft und Höflichkeit bewirkt Zufriedenheit. Dein Aussehen und Dein Benehmen bringt uns Kunden. Lasse niemals nach in Deinem Willen zum optimalen Kundendienst. Du stehst im Blickpunkt der Öffentlichkeit und mußt Dich in jeder Situation so verhalten, daß sich der Kunde wirklich als König fühlen kann.

Am Donnerstag, 15. März 1973 wollte Landesgerichtsrat Andreas **Scherbel** mit seiner Ehefrau von Passau um 3.17 Uhr mit dem D 222 „Wien-Holland-Expreß" nach Nürnberg fahren, wo er für ein Flugzeug um 8.15 Uhr Plätze zu einer Urlaubsfahrt nach Teneriffa gebucht hatte. Vom selben Gleis des Bf Passau Hbf fährt um 2.55 Uhr der Beograd-Expreß 489 Richtung Wels—Linz ab, den die beiden Reisenden irrtümlich bestiegen. Den Irrtum bemerkten sie erst, als sich dieser Zug in Richtung Österreich in Bewegung setzte. LGR Scherbel konnte zwar noch durch das Fenster einigen am Bahnsteig stehenden Zoll- und Bahnbeamten sein Mißgeschick, im falschen Zug zu sein, zurufen, jedoch konnte der Zug nicht mehr angehalten werden. Letzte Hoffnung: in Schärding aussteigen und eventuell mit einem Mietauto nach Nürnberg zu fahren. Doch diese Hoffnung mußte der Zugschaffner zerstören, denn Ex 489 hat Passau—Wels Durchfahrt. Damit schien es mit der Urlaubsreise vorbei zu sein.

Inzwischen erhielt der Fdl des Bf Schärding von Passau die fernmündliche Mitteilung, daß Reisende zu einem Flugzeuganschluß nach Nürnberg irrtümlich in den Ex 489 eingestiegen seien. Rasch entschlossen rief der Fdl die Zugleitung Linz an, erbat die Anhalteerlaubnis für Ex 489, damit diese Reisenden in den zu gleicher Zeit wie Ex 489 bei ihm eintreffenden Ex 222 umsteigen könnten. Die Anhalteerlaubnis wurde selbstverständlich erteilt. Ex 489 wurde also in Schärding angehalten und die Reisenden mit Hilfe des Schaffners in den Ex 222 „umwaggoniert". Sie waren nun in dem Zug, in den sie ursprünglich einsteigen wollten, sie kamen rechtzeitig nach Nürnberg, erreichten das Flugzeug und Teneriffa — der Urlaub war gerettet. Der Zeitverlust beider Expreßzüge war so gering, daß beide Züge im nächsten Anhaltebf wieder planmäßig waren.

Es war Fdl Josef **Kranzmayr** des Bf Schärding, der Verständnis dafür hatte, daß man gegen 3 Uhr morgens leicht in einen „falschen" Zug gelangen kann, daß aber all' die Mühen, Vorauszahlungen und Vorfreuden für einen Urlaub auf Teneriffa nicht vergeblich sein durften und der bewies, daß man mit den ÖBB von Passau auch über Schärding rechtzeitig nach Nürnberg kommt !

Aus dem Dankschreiben des LGR Scherbel an die BBDion Linz: „ Nehmen Sie bitte meine Zeilen als verbindlichen Dank an die ÖBB und deren reaktionsschnelle Beamte entgegen. Ich darf Sie versichern, daß ich dieses „Loblied" auf die ÖBB noch viele Jahre singen werde."

Eingeschriebene Dienstpost

nach Möglichkeit einschränken!

Am Umschlag solcher Briefe

unbedingt den Absender angeben!

33. Unfallverhütung

Am 13. April 1973 um 2.27 Uhr wurde im Bf L. auf Gleis 14, zirka 20 m vor dem Gleisabschluß dem als Hemmschuhleger verwendeten Lohnbed. E. N., geb. 20. Oktober 1949, BE: 10. Jänner 1972, das rechte Bein zirka 10 cm oberhalb des Knöchels abgefahren.

Im Zuge der Verschubarbeiten war u. a. ein nach Gleis 14 abgerollter Güterwagen mittels Hemmschuhes anzuhalten. Als N. über den Platzlautsprecher vom Abrollen dieses Wagens Kenntnis erhielt, eilte er, um seinen für dieses Gleis zuständigen Kollegen zu unterstützen, zu dem bereits auf Gleis 14 aufgelegten Hemmschuh, um diesen nach Abbremsen des Wagens entfernen zu können.

N. kam — seinen Angaben zufolge — im Bereich des gut beleuchteten Verschieberbahnsteiges zwischen den Gleisen 14 und 15, zirka 10 m vor dem aufgelegten Hemmschuh aus bisher ungeklärter Ursache zum Sturz, wobei er mit beiden Beinen in den Bereich der linken Fahrschiene geriet. Während er das linke Bein noch knapp vor dem anrollenden Wagen wegziehen konnte, wurde das rechte überrollt.

Der bedauerliche Unfall ist auf eigene Unachtsamkeit des Verunglückten zurückzuführen.

Verschubbedienstete achtet auf die persönliche Sicherheit !

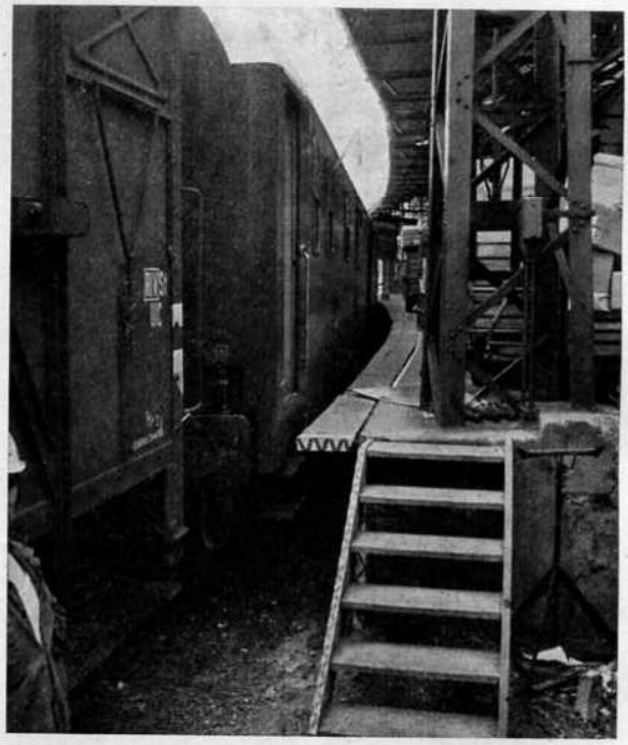
Der Aufenthalt im Bereich der Gleisanlagen ist gefährlich, stete Vorsicht und Aufmerksamkeit ist daher geboten !

Dem Bericht der zuständigen Polizeidirektion ist auf Grund der Angaben einer ÖBB-Auskunftsperson zu entnehmen, daß N. den zum Abbremsen aufgelegten Hemmschuh mit dem Fuß vom Schienenstrang gestoßen haben dürfte und so die nötigen Vorsichtsmaßnahmen außer Acht gelassen habe.

In diesem Zusammenhang werden die Bestimmungen der DV V 26, Anlage 9, in Erinnerung gerufen, wonach nur über **Hergang und Folgen** eines außergewöhnlichen Ereignisses sowie über das eigene Verhalten des Befragten bereitwilligst jedoch **ausschließlich auf Tatsachen** beruhende Antworten zu geben sind.

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst wollen die betreffenden Bestimmungen der DV V 26 im nächsten Dienstunterricht eingehendst behandeln.

Am 15. Mai 1973 um 23.05 Uhr erlitt im Bf I. der seit 28. April 1973 im Verschubdienst verwendete Lohnbed. H. beim Ausziehen einer Fahrzeuggruppe durch Einklemmen zwischen Rampe und Wagenkasten eine klaffende Wunde im Bereich des rechten Unterschenkels und wurde mit Verletzungen schweren Grades in ein Krankenhaus eingeliefert.



H. war vom Verschubleiter beauftragt worden, die auf Gleis 12 a stehenden Fahrzeuge zu kuppeln und die Verbindung zwischen vorletztem und letztem Wagen zu lösen. Der Verunglückte trat rampenseitig — die Rampe beginnt etwa in der Mitte dieses Gleises — aus dem Gleis und verständigte den Verschubleiter durch Zuruf, daß der Verschubteil ausgezogen werden könne. H. fuhr während des Ausziehens am hinteren Verschiebertrittbrett des letzten Wagens mit, ohne hiefür einen Auftrag bekommen zu haben. Vorerst erachtete er den Abstand zwischen Wagen und Rampe als ausreichend, um ungefährdet am Trittbrett mitfahren zu können. Während der Fahrt im Gleisbogen verkleinerte sich der Abstand jedoch bis auf einige Zentimeter. Als H. die Gefahr erkannte, ließ er sich auf die Rampe fallen. Während es ihm noch gelang, das linke Bein aus dem Gefahrenbereich zu ziehen, wurde das rechte eingeklemmt.

Das leichtfertige Verhalten dieses jungen Bediensteten gibt Anlaß, die eindeutigen Bestimmungen der DV A 40, Heft 3, Pkt. 3.4.7 neuerlich in Erinnerung zu rufen.

> „Bei Annäherung an Rampen, Ladebühnen u. dgl. ist auf der Rampen-(Ladebühnen-)seite das Verweilen auf Trittbrettern oder Aufstiegen unter Rampen-(Ladebühnen-)höhe verboten."

Auf Grund dieses Unfalles wird auf die besonderen, mit der Ausübung dieses Dienstes verbundenen Gefahren hingewiesen.

Es zeigt sich wieder die Notwendigkeit, daß bereits während der Einschulung die Bediensteten auf die örtlichen Gefahrstellen aufmerksam gemacht werden.

Die Aufsichtsorgane werden ersucht, anläßlich ihrer Kontrolltätigkeit auf das richtige Verhalten der Verschubbediensteten bedacht zu sein.

Schwerpunktprogramm Juli — September 1973

Bf-Vorstände:	Kontrolle der Fahrstraßenprüfvormerke
Fdl:	Kundendienst
Stellwerkswärter:	Zugbeobachtung (ZSV 14)
Zgf und Reisezugschaffner:	ausreichende Information unserer Fahrgäste
Güterzugschaffner und Verschubbedienstete:	Hemmschuhlegen Tragen des Schutzhelmes
Tfzf:	Haltepunkt der Züge
Streckenbedienstete:	Zugbeobachtung (ZSV 14)

Tüchtige und hilfsbereite

SCHAFFNER

sind für die Verkehrswerbung erfolgreicher als die schönsten

WERBEBILDER!

Druck: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen — 1402/7