Generaldirektion der Österreichischen Bundesbo

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

8. Stück | Wien, am 1. August 1973 | Jahrgang 1973

Inhalt: 35. Aus dem Verkehrsgeschehen
36. Auffangen von Wagen mit Hemmschuhen
37. Etwas für jeden
38. Kundendienst
39. Unfallverhütung

35. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Einfahrt eines Güterzuges auf besetztes Gleis (Strecke Wels—Passau)

Am 29. Juni um 2.05 Uhr fuhr im Bf N. ein Güterzug ohne vorherige Verständigung auf das mit dem Wagensatz eines Personenzuges besetzte Gleis 3 ein. Der Tfz-Führer des Güterzuges bemerkte glücklicherweise die Besetzung des Einfahrgleises rechtzeitig und konnte den Zug durch Schnellbremsung (erforderliches Bremsgewicht: 278 t, vorhandenes Bremsgewicht: 787 t) noch 20 m vor der Wagengruppe anhalten.

Der Fdl des Nachbarbf G. hatte um 1.50 Uhr den erwähnten Güterzug und gleichzeitig einen Lz mit der voraussichtlichen Durchfahrt um 1.52 Uhr bzw. 1.56 Uhr verbindlich abgemeldet (fahrplanmäßige Reihenfolge); der Lz war für den Personenzug im Bf N. bestimmt. Von dieser Abmeldung hörte der Fdl in N. nur den den Lz betreffenden Wortlaut, da er den Hörer des Fernsprechers zu spät abgehoben hatte; er war nunmehr — obwohl keine Änderung der Reihenfolge durch Bf G. erfolgte — der Meinung, als nächster Zug sei der Lz zu erwarten. Dieser war durch den Befehlsbf W. von der Einfahrt auf besetztes Gleis im Bf N. verständigt worden.

Der Fdl in N. gab daher die Einfahrt auf das besetzte Gleis 3 frei, unterließ es aber, die seiner Meinung nach geänderte Reihenfolge dem Stellwerkswärter bekanntzugeben; desgleichen verzichtete er auf die Anordnung an den Wärter des Stellwerkes 1, eine Haltscheibe aufzustellen. Der von der Einfahrt auf besetztes Gleis verständigte Wärter im Stellwerk 1 kam dem Auftrag nach, verabsäumte die Kennzeichnung des Haltepunktes und erkundigte sich auch nicht nach dem Verbleib des noch ausständigen Güterzuges.

Wir haben erst im Verkehrs-Unterrichtsblatt 4/73 die Ursache eines Zugzusammenstoßes auf der Westbahnstrecke einer genauen Betrachtung unterzogen. Es scheint, als wären unsere darin enthaltenen erläuternden Worte und die damit verbundenen Mahnungen vergeblich gewesen. Denn hier, im Bf N., wurden ähnliche Fehler wie am 6. Februar 1973 im Bf H. gemacht!

Wir wiederholen, daß Einfahrten auf besetzte Gleise nur in unumgänglich notwendigen Fällen vorgesehen und angeordnet werden sollen. Eine solche Notwendigkeit bestand im Bf N. keinesfalls. Das Tfz hätte auf eines der freien Gleise einfahren können. Bis zur Abfahrt des Personenzuges waren noch über 2 Stunden Zeit.

Und nochmals: Die Anhaltestelle im Bf ist nach den Bestimmungen der DV V 2 zu kennzeichnen. Sowohl der Fdl als auch der Stellwerkswärter im Bf N. waren zu bequem, dieser Vorschriftenbestimmung nachzukommen.

Die GD wird diesen neuerlichen Vorfall zum Anlaß nehmen, die ihr auferlegte Pflicht zur Überwachung der Einhaltung von Vorschriftenbestimmungen hinkünftig strenger zu handhaben. Bei der Einvernahme des Fdl des Bf N. war auch ein Organ des Erhebungsdienstes der GD anwesend; diese Einvernahme ergab unter anderem folgendes: „. . . vom Fdl im Bf G. wurde keine Änderung der Reihenfolge bekanntgegeben. Ich habe mich nach dem Lauf des Güterzuges nicht erkundigt, obwohl er nach dem Fahrplan vor dem Lz fahren soll und er nach der angekündigten Verspätung auch zu erwarten gewesen wäre . . . Einen Auftrag an Stellwerk 1, die vorgeschriebene Kennzeichnung des Haltepunktes vorzunehmen, gab ich jedoch nicht. Ich wartete mit dem Freigeben des Einfahrsignals etwas zu, um sicherzugehen, daß der Tfz-Führer des Lz das Vorsignal zum Einfahrsignal in Stellung ‚Vorsicht' antrifft . . . (Anmerkung der Redaktion: Vermutlich verhinderte diese Zufallshandlung des Fdl im Zusammenhang mit den außerordentlich günstigen Bremsverhältnissen im Zug den sonst unvermeidlichen folgenschweren Zusammenstoß).

Frage: War die Notwendigkeit der Einfahrt auf besetztes Gleis gegeben und war Ihnen die Verlautbarung im Verkehrs-Unterrichtsblatt über die Zulässigkeit solcher Einfahrten bekannt?

Antwort: **Die Notwendigkeit** zur Einfahrt auf besetztes Gleis **war nicht gegeben,** da die Gleise 5 und 7 für eine Einfahrt frei gewesen wären. Die Verlautbarung im Verkehrs-Unterrichtsblatt, daß Einfahrten auf besetztes Gleis nur in zwingenden Fällen zulässig sind, **war mir bekannt.**

Frage: Warum wurde nicht der Auftrag an den Wärter des Stellwerkes 1 gegeben, die vorgeschriebene Kennzeichnung des Haltepunktes vorzunehmen?

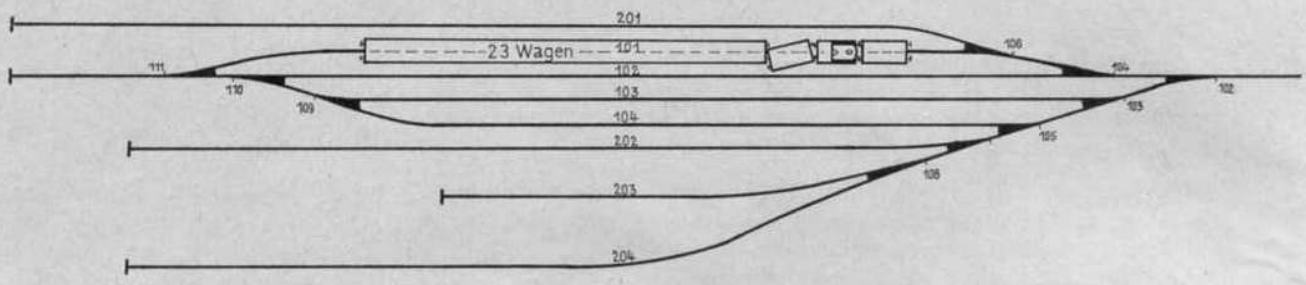
Antwort: Weil der Tfz-Führer des Lz die Garnitur des Personenzuges selbst dort abgestellt hatte und er daher wußte, wo die Garnitur steht. **Außerdem wollte ich dem Stellwerkswärter das Heruntergehen ersparen . . .".**

Bei der Einvernahme erklärte der Fdl, auf die Bekanntgabe der seiner Meinung nach geänderten Reihenfolge an die beiden Stellwerkswärter deshalb verzichtet zu haben, da es auf seiner Strecke vielfach üblich sei, eine solche nicht zu geben! . . .

Sollten diese Unterlassungen den zur Überwachung bzw. Aufsicht verpflichteten Bediensteten bisher entgangen sein?

---

b) Verschubzusammenstoß in einer Anschlußbahn (AB)



Am Ereignistag um 16.35 Uhr kam es in der AB F. zwischen den Bf G. und L. beim Verschub eines Bedienungszuges zum Zusammenstoß des Zug-Tfz mit den auf Gleis 101 vorher abgestellten 23 Wagen und anschließend zum Zusammenstoß des nachrollenden Gepäckwagens mit dem Tfz. Der erste Wagen der stehenden Fahrzeuggruppe entgleiste hiebei mit einer Achse. 11 auf den Wagen verladene Pkw wurden zum Teil schwer beschädigt. Am Tfz entstand Sachschaden in der Höhe von zirka S 220.000,—, an den Kraftfahrzeugen ein solcher in der Höhe von etwa S 200.000,—.

Der Bedienungszug war um 16.12 Uhr in der AB auf Gleis 101 eingetroffen, worauf der Zugführer dem ersten Schaffner die Verschubleitung übertrug. Dieser fuhr nach Abkuppeln des Gepäckwagens mit diesem und dem Tfz auf Gleis 102 durch und beabsichtigte, den Gepäckwagen mittels englischen Verschubes auf Gleis 202 rollen zu lassen; das Tfz sollte nach Gleis 204 fahren.

Vor Einleitung des englischen Verschubes wurde zwar die Weiche 104 in die Grundstellung gebracht, auf das Umstellen der Weiche 102 für die Fahrt nach Gleis 204 jedoch vergessen; eine Verschubwegbeobachtung unterblieb ebenfalls.

Der Tfz-Führer hatte es nach Durchfahren des Gleises 102 unterlassen, den Führerstand zu wechseln, so daß ihm die Verschubwegbeobachtung nur schwer möglich war. Dadurch bedingt fuhren das Tfz und auch der Gepäckwagen nach dem besetzten Gleis 101, wo es zum Zusammenstoß kam.

Dem Unfall lagen eine Reihe von Verstößen zu Grunde:

1. Unerlaubte Übertragung der Verschubleitung.
2. Verbotener englischer Verschub.
3. Unterlassene Verschubaufsicht.
4. Unrichtige Weichenstellung.
5. Unterlassene Verschubwegbeobachtung.
6. Unterlassener Führerstandwechsel.

Der **Zugführer** gab in seiner Einvernahme zu, die Durchführung der Verschubbewegung dem Schaffner unerlaubt übertragen und den Verschub nicht beaufsichtigt zu haben.

Der **Schaffner:** „. . . Daraufhin versuchte ich einen englischen Verschub, obwohl mir bekannt war, daß dies in der AB nicht gestattet ist . . .".

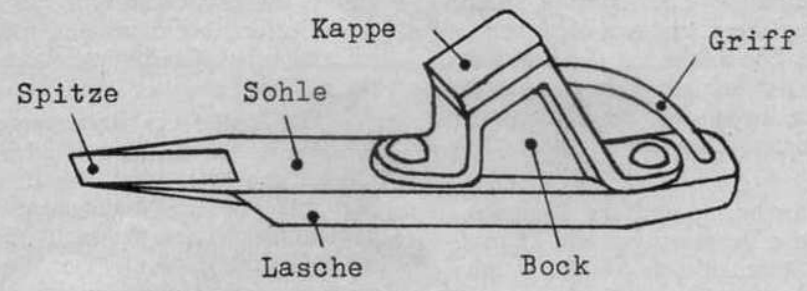
Der **Tfz-Führer** sah ein, daß er den Führerstandwechsel unterlassen und gegen die Bestimmungen der Bedienungsanweisung sowie des Besonderen Anhanges (Tafel B 13) verstoßen hatte.

Wir haben erst im Verkehrs-Unterrichtsblatt 6/73 unter Pkt. 26 a) wie bereits in früher erschienenen Verkehrs-Unterrichtsblättern wiederholt, daß eine Übertragung der Verschubleitung nur in **Bf,** nicht aber beim Verschub auf der Strecke (auch nicht in AB der Strecke) gestattet ist.

Bezüglich des englischen Verschubes wird daran erinnert, daß er in AB grundsätzlich verboten ist.

Pkt. 130 der DV V 3 besagt schließlich: „. . . Bei Tfz mit zwei räumlich getrennten Führerständen hat die Führung des Tfz von dem in der Fahrtrichtung vorne befindlichen Führerstand aus zu erfolgen."

36. Auffangen von Wagen mit Hemmschuhen



Häufig treten umfangreiche Beschädigungen des Ladegutes und der Fahrzeuge durch unsanfte Verschubstöße, und hier ganz besonders beim Auffangen von Wagen mit Hemmschuhen auf. Daher ist es von besonderer Bedeutung, daß die mit dem Auflegen von Hemmschuhen befaßten Bediensteten das wichtigste über den Hemmschuh, seine Behandlung und Verwendung wissen.

Es gibt folgende Arten von Hemmschuhen:

1. **Einheitshemmschuh** (= zweilaschiger Hemmschuh)
   a) Form 1, erkennbar durch gelben Anstrich; zu verwenden bei Schienenkopfbreiten kleiner als 60 mm,
   b) Form 2, erkennbar durch roten Anstrich; zu verwenden bei Schienenkopfbreiten von 60 mm und mehr.

2. **ORE-Hemmschuh**

   Mit seiner Auslieferung wird voraussichtlich um die Jahreswende 1973/1974 begonnen werden. Er unterscheidet sich vom Einheitshemmschuh vor allem dadurch, daß er nur eine maximale Höhe von 120 mm über Schienenoberkante und ein um zirka 25 % geringeres Gewicht als der Einheitshemmschuh hat (zirka 5,6 kg gegenüber 8,2 kg).

   Er wird ebenfalls in der Form 1 und Form 2 hergestellt werden, wobei auch hier jeweils der gelbe Anstrich die Form 1, der rote die Form 2 erkennen läßt.

   Der ORE-Hemmschuh wird in einer Übergangszeit (bis Ende 1977) den derzeitigen Einheitshemmschuh ablösen bzw. ersetzen, was vornehmlich im Wege des Ausmusterungs-Ersatzes geschehen wird.

   Um in der Übergangszeit den ORE-Hemmschuh vom Einheitshemmschuh leicht unterscheiden zu können, wird ersterer durch eine beidseits am Bock angebrachte Vertiefung in roter Farbe (beim gelben Hemmschuh) bzw. in gelber Farbe (beim roten Hemmschuh) besonders gekennzeichnet sein.

3. **Einlaschiger Hemmschuh**

   Er wird nur mehr vereinzelt verwendet und besitzt auf einer Seite anstelle der Lasche eine Feder. Nachdem der einlaschige Hemmschuh so aufzulegen ist, daß sich die Lasche jeweils auf der Schieneninnenseite befindet, gibt es „linke" und „rechte" einlaschige Hemmschuhe.

4. **Doppelter Hemmschuh**

   Er besteht aus zwei „Einheitshemmschuhen" der Form 1, die mit einem Distanzrohr verbunden sind und bei denen die jeweils äußere Lasche fehlt. Um ein unbefugtes Abheben zu erschweren, sind an den äußeren Seiten der Hemmschuhe unter den Schienenkopf greifende Flacheisen angebracht, welche mit einer Schraubenmutter festgezogen werden können.

   Dieser Hemmschuh wird zum Schutz von auf Normalspurgleisen hinterstellten Gleisbaumaschinen, Unkrautvertilgungszügen sowie besetzten Bauzügen, Oberbaumeß-, Brückenmeß- und elektronischen Meßwagen gegen Beschädigung durch Anprall verwendet.

   Die Bestimmungen für die Verwendung des „Doppelten Hemmschuhes" sind im GD-Nachrichtenblatt, 10. Stk. aus 1963, DA. (96), eine Abbildung im Verkehrs-Unterrichtsblatt, 11. Stück aus 1963 enthalten.

   Nachstehende Angaben gelten daher nur für die unter 1. bis 3. genannten Arten von Hemmschuhen:

Verwendung des Hemmschuhes

Ob und welche Fahrzeuge mit Hemmschuhen aufgefangen werden dürfen bzw. in welchen Fällen dies unzulässig ist, ist in der DV V 3 geregelt.

Welche Art bzw. Form des Hemmschuhes zu verwenden ist, richtet sich nach der Breite des Schienenkopfes, gemessen 14 mm unter der Lauffläche. Bei einer Schienenkopfbreite kleiner als 60 mm ist die Form 1, bei einer Schienenkopfbreite von 60 mm und mehr ist die Form 2 des Einheitshemmschuhes oder ORE-Hemmschuhes zu verwenden.

Nach jeder Gleis- oder Schienenaltlage in einem Gleis, auf dem Hemmschuhe aufgelegt werden, hat die Streckenleitung dem Bahnhof nachweislich mitzuteilen, welche Form von Hemmschuhen zu verwenden ist. Gleichfalls hat die Streckenleitung den Bahnhof nachweislich davon zu unterrichten, wenn wegen über die Laschenkammer hinaufragender Außenlaschen nur einlaschige Hemmschuhe verwendet werden dürfen.

In der Bf-Dienstordnung sind die Gleise anzuführen, auf denen die Verwendung von Hemmschuhen wegen der Schienenform verboten oder eingeschränkt ist (DV V 3, Pkt. 111). Die Beachtung dieser Bestimmung ist deshalb besonders wichtig, weil es sonst dazu kommen kann, daß der Hemmschuh klemmt und der aufzufangende Wagen durch die ruckartige Bremsung den Hemmschuh übersteigt, was meistens zu Entgleisungen und Beschädigungen von Fahrzeugen und in der Folge zu Schäden an Ladung und Oberbau führt.

Bremswirkung

Daß der Hemmschuh als Bremsmittel beim Verschub nicht ohne Einschränkung verwendet werden darf liegt vor allem darin, daß seine Bremswirkung von außerordentlich vielen Faktoren abhängig ist, die zwar im Detail bekannt, aber im Laufe des relativ rasch erfolgenden Betriebsablaufes nicht immer in ihrer Gesamtheit und sofort erkennbar sind.

Es haben bei Eisenbahnverwaltungen Versuche in der Richtung stattgefunden, dem in Frage kommenden Verschubpersonal Unterlagen etwa in der Form zur Verfügung zu stellen, daß es unter Zugrundelegung von Vergleichswerten mittels eines bestimmten und relativ einfachen Umrechnungsmodus' möglich sein sollte, den Bremsweg eines mit Hemmschuh aufzufangenden Wagens oder einer Wagengruppe zu bestimmen. Das Ergebnis dieser Versuche war nicht befriedigend, weil hier — wie bereits erwähnt — zu viele Faktoren mitbestimmend sind, die bei der Erstellung einer „allgemein gültigen Formel zur Ermittlung des Bremsweges bei mit Hemmschuhen aufzufangenden Wagen" natürlich nicht berücksichtigt werden können, ohne diese Ermittlungsmethode in unzumutbarer Weise zu verkomplizieren.

Die Bremswirkung des Hemmschuhes beruht auf der Reibung zwischen Rad, Hemmschuh und Schiene. Die Länge des Bremsweges wird von der Geschwindigkeit der abzubremsenden Masse (Gesamtgewicht des Wagens oder der Wagengruppe) und der Bremskraft bestimmt.

Bremsweg

Bei sonst gleichen Voraussetzungen wächst die Länge des Bremsweges mit dem Quadrat der Geschwindigkeit, d. h. **bei doppelter Geschwindigkeit wird der Bremsweg viermal so lang.** Ein Beispiel: unter der Annahme, daß für das Anhalten eines mittels Hemmschuhes aufzufangenden und mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h bewegten Wagens ein Bremsweg von 50 m benötigt wird, würde bei sonst gleichen Voraussetzungen aber bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h bereits ein Bremsweg von 200 m (!) benötigt werden. Daher nochmals: **eine möglichst genaue Einschätzung der Geschwindigkeit ist besonders wichtig.**

Die Länge des Bremsweges wächst bei sonst gleichen Voraussetzungen auch im Verhältnis des Gesamtgewichtes des ablaufenden Wagens bzw. der ablaufenden Wagengruppe zu dem Gewicht, das auf der ersten Achse liegt. Bei einem vierachsigen Wagen z. B. ist der Bremsweg doppelt so groß wie bei einem zweiachsigen Wagen mit demselben Gesamtgewicht. Bei Wagengruppen ist es darüber hinaus von besonderer Bedeutung, ob der an der Spitze rollende Wagen schwer oder leicht ist und in welchem Verhältnis sein Gesamtgewicht zum Gesamtgewicht der übrigen Wagengruppe steht. Dieser Umstand findet im Punkt 110 der DV V 3 seinen Niederschlag, in dem verlangt wird, daß bei gleichzeitigem Abstoßen (Abrollen) von beladenen und leeren Wagen, an der Spitze ein beladener Wagen rollen muß.

Bremskraft

Die Bremskraft ist abhängig von der Last auf dem Hemmschuh und — wie bereits erwähnt — von der Reibwirkung zwischen Rad, Hemmschuh und Schiene. Rauhe und rostige Schienen haben eine große, schlüpfrige Schienen eine geringe Bremswirkung. Um eine möglichst gleichmäßige Bremswirkung zu erreichen, sind daher die Hemmschuhe an den Sohlen und auf der Kappe vor Gebrauch nötigenfalls zu schmieren, weil sich sonst das Rad auf dem Hemmschuh nicht mehr gut drehen oder die Hemmschuhsohle nicht mehr ruckfrei gleiten würde*). Andernfalls kann bei verminderter Bremswirkung durch Schneefall, Glatteis, Rauhreif, starkem Nebel oder feinem Regen durch Bestreuen der Sohle oder der Schiene mit Sand wieder eine Erhöhung derselben erzielt werden.

Beim Auflaufen auf einen richtig gepflegten Hemmschuh erhält der Wagen nur einen kleinen, kaum merkbaren Ruck. Bei unsachgemäßer Pflege des Hemmschuhes kann es aber zu dem bereits erwähnten und oft folgenschweren Übersteigen des Hemmschuhes kommen.

Pflege des Hemmschuhes

Schon aus dem bisher Gesagten geht hervor, daß der Hemmschuh — soll eine optimale Bremswirkung erzielt werden — gepflegt werden muß. Diese Pflege ist mit dem Schmieren der Sohle und der Kappe nicht abgeschlossen. Schnee, Eis und event. Steinchen sind von der Sohle zu entfernen. Bei schnell hintereinander folgenden Abläufen sollen die Hemmschuhe — ausgenommen bei Frost — häufiger gewechselt werden, damit die durch

*) Das Drehen des Rades auf dem Hemmschuh verhindert, daß das auf derselben Achse befindliche, nicht abgebremste Rad Flachstellen erhält!

Reibung beanspruchten Teile nicht zu heiß werden. Bei Frost sollen die Spitzen vorgewärmt werden. Warm gewordene Hemmschuhe dürfen nicht in den Schnee geworfen werden, weil dadurch der Stahl (vor allem die Spitze) brüchig wird. Es ist verboten, Hemmschuhe für andere Zwecke als vorgesehen zu verwenden, sie etwa quer zur Schiene anzusetzen und mit der Spitze Wagen zu hemmen oder zu bewegen. Unbrauchbar gewordene Hemmschuhe, besonders solche mit abgebrochener oder aufgebogener Spitze dürfen nicht mehr verwendet werden. Sie würden keine sichere Wirkung mehr haben, vielmehr wäre die Gefahr von Entgleisungen und anderen Verschubunfällen groß. Dafür, daß nur gebrauchsfähige Hemmschuhe verwendet werden, ist neben dem Hemmschuhleger auch der Verschubleiter verantwortlich [DV V 3, Pkt. 63 d)]. Auch die Aufsichtsbediensteten haben im Zusammenhang mit der Leitung und Überwachung hierauf besonders zu achten (DV V 3, Pkte. 58, 68, 174). Es muß daher Vorsorge getroffen werden, daß der Austausch von nicht gebrauchsfähigen Hemmschuhen ermöglicht und auch **umgehend** durchgeführt wird. Es wird empfohlen — vor allem in Bahnhöfen mit einem größeren Verschleiß an Hemmschuhen —, einen bestimmten Tag der Woche zum „Tag des Hemmschuhes" zu erklären.

Dies bedeutet natürlich nicht, daß an den übrigen Tagen der Hemmschuhpflege nicht die nötige Sorgfalt gewidmet werden braucht, vielmehr würde am „Tag des Hemmschuhes" die Überprüfung und Auswechslung dieser Bremsmittel von allen hiefür verantwortlichen Bediensteten (s. oben) schwerpunktmäßig durchzuführen sein. Auch wäre diesfalls in die Dienstübergabebücher der in Betracht kommenden Dienstposten (z. B. Verschubmeister) einzutragen: „Hemmschuhe in Ordnung. Name des Bediensteten". Bei Besonderheiten wäre die Eintragung entsprechend zu ergänzen bzw. abzuändern.

Wie wichtig es ist, daß man sich auf die Tauglichkeit eines Hemmschuhes verlassen kann, braucht im einzelnen wohl nicht besonders erwähnt werden. Leben und Gesundheit sowie bedeutende materielle Werte hängen in hohem Maße davon ab. Zweifellos gebührt der Pflege der Hemmschuhe mehr Aufmerksamkeit als hiefür manchmal aufgewendet wird.

Auflegen des Hemmschuhes

Sollen ein oder mehrere Wagen mit Hemmschuhen aufgefangen werden, so ist es notwendig, daß sich der Hemmschuhleger **rechtzeitig** am entsprechenden Platz aufstellt. Er hat, weil mit dem Abschleudern eines aufgelegten Hemmschuhes gerechnet werden muß, stets einen zweiten Hemmschuh bereitzuhalten. Bei ungünstigen Verhältnissen, z. B. Neigung über 2,5 ‰, Regen, Nebel, Rauhreif und in den im Punkt 99 der DV V 3 besonders angeführten Fällen muß auch der zweite Hemmschuh, und zwar auf derselben Schiene, aber in entsprechendem Abstand hinter dem ersten, aufgelegt werden. Der zweite Hemmschuh ist tunlichst zu entfernen, wenn der erste gewirkt hat. Viele und schwere Unfälle haben sich allein deshalb schon ereignet, weil der erste Hemmschuh abgeworfen wurde, der Hemmschuhleger aber einen zweiten nicht bereithielt.

Allgemein gilt, daß Hemmschuhe nicht unmittelbar vor Schienenstößen aufgelegt werden sollen. Der Einheits-(ORE-)Hemmschuh ist beim Auflegen mit der Lasche fest an die Schieneninnenkante zu drücken und dabei etwas zurückzuziehen, um zu vermeiden, daß er vom Spurkranz des Wagenrades abgeworfen wird. Im Gleisbogen ist er auf der Bogeninnenseite aufzulegen. Der einlaschige Hemmschuh ist nach dem Auflegen auf die Schiene zur Erhöhung der Wirkung der Feder ein Stück vorzuschieben. Die Wirksamkeit der Feder ist dadurch zu prüfen, daß die von der Innenseite der Schiene mit der Hand weggedrückte Spitze der Lasche, wenn sie losgelassen wird, wieder zurückschnellt. Einlaschige Hemmschuhe sind so aufzulegen, daß sich die Lasche stets an der Innenseite und die Feder an der Außenseite der Schiene befindet. Im Gleisbogen dürfen sie nur auf der äußeren Schiene aufgelegt werden. Einlaschige Hemmschuhe werden nur mehr selten verwendet; dies ist besonders vorgeschrieben (Bf-Do).

Wo ist nun der Hemmschuh aufzulegen, d. h. in welchem Abstand vor der beabsichtigten Anhaltestelle ?

Dies wurde zum Teil im Zusammenhang mit dem Problem des „Bremsweges" und der „Bremskraft" schon dargelegt. Hiemit kann gesagt werden: Der Hemmschuh ist in einem den Neigungs- und Wetterverhältnissen sowie der Geschwindigkeit der anrollenden Wagen angepaßten Abstand vor dem beabsichtigten Haltepunkt aufzulegen (DV V 3, Pkt. 111). Der Hemmschuhleger hat daher den Aufstellungsort so zu wählen, daß er bei Abschleudern des ersten Hemmschuhes den zweiten noch rechtzeitig auflegen kann.

Hemmschuhleger !

Es ist ein großer Irrtum zu glauben, es sei vorteilhaft, durch mehr oder weniger kleine Auflaufstöße Verschubarbeiten und damit Zeit und Geld zu sparen. Verschubbedienstete sehen in den meisten Fällen nur diese **scheinbaren** „Vorteile". Die **echten** Nachteile sieht meistens erst der Empfangsbf bzw. der Empfänger. Ermittlungs- und Erhebungsbeamte könnten darüber viel Böses berichten. Schäden am Ladegut erreichen oft Summen, die kein Hemmschuhleger durch noch so viel Zeit- und Arbeitsersparnis beim Kuppeln durch Auflaufstöße jemals wieder gut machen könnte.

Verschubleiter !

Bringt nicht durch Aufträge zu einer solchen Handlungsweise Euch und den Hemmschuhleger in eine unangenehme bis gefährliche Lage.

Aufsichtsbedienstete !

Zu große Nachsicht wird hier oft geübt; die Ladegutschäden beweisen es. Schreitet ein, wenn es notwendig ist !

Im einzelnen sind für die Ermittlung des Hemmschuhauflege-Abstandes daher vor allem nachstehende Kriterien zu beachten:

— ist ein Wagen oder sind mehrere Wagen aufzufangen
— die Geschwindigkeit des Wagens (der Wagengruppe)
— sind die Wagen beladen oder leer
— rollen hinter einem beladenen Wagen an der Spitze noch leere oder beladene Wagen
— ist der an der Spitze rollende Wagen zweiachsig oder ein Drehgestellwagen
— ist der an der Spitze einer beladenen Wagengruppe rollende Wagen erheblich schwerer oder leichter als die übrigen Wagen
— handelt es sich um besonders vorsichtig zu behandelnde Wagen (Vorsichtswagen)
— liegt das Gleis in der Waagrechten, in der Steigung oder im Gefälle
— sind die Schienen naß oder trocken, rostig oder glatt, mit Schnee oder Eis bedeckt
— liegt das Gleis in der Krümmung oder in der Geraden
— ist der Hemmschuh geschmiert, naß oder trocken, besandet oder glatt
— herrscht Wind oder starker Regen
— ist die Stelle, vor welcher der Wagen angehalten werden muß, eine Gefahrenstelle *) oder nicht (z. B. der Wagen muß unbedingt vor der Spitze einer Weiche angehalten werden oder das Gleis ist frei), je nachdem ist mit noch größerer Vorsicht vorzugehen.

Zweifellos ist es nicht möglich, alle oben angeführten Umstände, die den Auflegeabstand beeinflussen können, immer und mit allen Konsequenzen in einer relativ kurzen Zeit zu erkennen. Es wird also trotz Beachtung alles bisher Gesagten sehr wesentlich auf die Erfahrung des Hemmschuhlegers ankommen, den Hemmschuh im jeweils richtigen Abstand aufzulegen. Trotzdem ist aber zu bedenken: die Erfahrung ist zwar eine wesentliche Hilfe, doch kein Garantieschein dafür, daß der Auflegeabstand jeweils genau erkannt werden kann. Es gibt zu viele Kriterien, die hierauf Einfluß nehmen. Zusammenfassend darf daher betr. das Auflegen des Hemmschuhes gesagt werden:

— lege den Hemmschuh stets so auf, daß sein Gleiten bis zu einer Gefahrenstelle *) mit Sicherheit vermieden wird
— lege ihn so auf, daß bei seinem Abschleudern auch der zweite Hemmschuh den (die) Wagen noch sicher vor der Gefahrenstelle anhält
— beachte beim Auflegen die den Auflegeabstand beeinflussenden Umstände. Beim geringsten Zweifel kein Risiko eingehen
— bei Abschätzung des erforderlichen Auflegeabstandes kleine Lücken in Kauf nehmen, um Auflaufstöße zu vermeiden
— keinesfalls beabsichtigte Auflaufstöße herbeiführen (etwa um kuppeln zu können). Mit Sicherheit würde hiebei mehr Schaden verursacht, als durch einen event. Zeitgewinn „gewonnen" würde
— halte immer — wie vorgeschrieben — einen zweiten Hemmschuh bereit. Er bietet die einzige Möglichkeit, bei Abschleudern des ersten Hemmschuhes den Wagen noch anhalten zu können. Bedenke, wie klein die Mühe hiefür ist und wie ungeheuer die Folgen bei Nichtbeachtung dieser Maßnahme sein können
— jedenfalls: Wagen eher etwas zu früh als zu spät anhalten, daher:
— ergänze den geschätzten Auflegeabstand stets noch mit einem „Sicherheitsabstand".

Die Wirkungsweise des Hemmschuhes ist zu überwachen.

In der Regel rollt nach dem Anhalten der Wagen vom Hemmschuh ab. Der Hemmschuh ist dann möglichst sofort abzunehmen und, sofern er nicht sogleich wieder verwendet wird, am hiefür vorgesehenen Platz aufzubewahren.

Rollt der Wagen nicht vom Hemmschuh, so muß er heruntergezogen bzw. -geschoben werden. Gegen den Hemmschuhgriff darf nicht geschlagen werden. Hat sich der Hemmschuh auf der Schiene festgeklemmt, so ist er mit Hilfe einer Brechstange zu lockern. Nötigenfalls ist der zuständige Bahnmeister zu verständigen. Der Hemmschuh muß vor seiner Wiederverwendung auf ordnungsgemäße Beschaffenheit geprüft werden.

Wegen Sicherung der Fahrzeuge gegen unbeabsichtigtes Bewegen siehe DV V 3, Punkte 119 bis 126.

Der vorschriftsmäßigen Aufbewahrung von Hemmschuhen nach dem Verschub kommt nicht nur aus Gründen der Unfallverhütung (des Arbeitnehmerschutzes), sondern auch deshalb besondere Bedeutung zu, weil durch unsachgemäße Aufbewahrung ihre Gebrauchsfähigkeit eingeschränkt werden kann. Außerdem kann u. U. ein dringend benötigter Hemmschuh nicht zeitgerecht erreichbar sein. Daher: Hemmschuhleger und Aufsichtsbedienstete ! Sorgt dafür, daß Hemmschuhe nach dem Verschub an der hiefür vorgesehenen Stelle aufbewahrt werden.

*) Gefahrenstellen sind solche Stellen, bis zu denen ein Hemmschuh keinesfalls gleiten darf: z. B. Drehscheiben, Schiebebühnen, Gleisbrückenwaagen mit Gleisunterbrechung, Zungenvorrichtungen, Herzstücke, Gleiskreuzungen, eingepflasterte Schienen, erhöhte Bahnsteige, Gleise bzw. Gleisabschnitte, auf denen das Auflegen von Hemmschuhen gemäß Bf-Do verboten ist sowie Fahrzeuge, die gemäß DV V 3, Pkt. 99 a) und b) nur mit Handbremse bzw. mit 2 Hemmschuhen aufgefangen werden dürfen.

Unfallverhütung beim Hemmschuhlegen

Die meisten persönlichen Unfälle beim Hemmschuhlegen ereignen sich durch krasse Mißachtung der diesbezüglichen Unfallverhütungsvorschriften. Daher nochmals zusammenfassend die wichtigsten Verhaltensmaßregeln:

— begib Dich zum Auflegen des Hemmschuhes **rechtzeitig** zum vorgesehenen Platz
— erledige alle vorbereitenden Arbeiten im Zusammenhang mit der Hemmschuh-Verwendung so zeitgerecht, daß Hasten nicht notwendig wird
— fasse den Hemmschuh immer am Griff
— lege den Hemmschuh bzw. die Hemmschuhe rechtzeitig auf. Du hast so Zeit, den Auflegeabstand möglichst genau festzusetzen
— nimm Aufstellung so, daß Du bei Abschleudern des ersten Hemmschuhes den zweiten noch rechtzeitig und in genügendem Abstand auflegen kannst, aber wähle dabei Deinen Platz so, daß Du weder vom Wagen noch vom abgeschleuderten Hemmschuh verletzt werden kannst
— halte Dich nicht im befahrenen Gleis auf, weder um ggf. kuppeln zu können, noch weil Du glaubst, der anzuhaltende Wagen würde nicht bis zu dieser Stelle rollen
— halte Dich auch nicht in einem anderen — etwa benachbarten — Gleis auf. Deine Aufmerksamkeit ist dem Hemmschuh bzw. dem anzuhaltenden Wagen, nicht aber den Gefahren im anderen Gleis zugewendet
— versuche nicht, Dich dem Hemmschuh vor Stillstand des Wagens zu nähern
— versuche nicht, nach dem Anhalten den zurückrollenden Wagen mit anderen als den vorgesehenen Bremsmitteln zum Stillstand zu bringen bzw. mit anderen als den vorgesehenen Wagensicherungsmitteln gegen unbeabsichtigtes Bewegen zu sichern (etwa mit Steinen, quergelegtem Hemmschuh)
— wenn ein Wagen vom Hemmschuh weggeschoben werden muß, so schiebe nicht im Gleis und ziehe den Wagen nicht. Schiebe an einer Seite oder Ecke. Halte Dich nicht hinter einem Puffer auf
— lege Hemmschuhe, die nicht sogleich wieder verwendet werden, an der vorgesehenen Stelle ab. Ein an sonstiger Stelle abgelegter Hemmschuh ist nicht nur für Dich, sondern für jeden anderen, der sich dort befindet, eine Gefahr.

Und noch etwas! Versuch einmal, über all das Gesagte nachzudenken und danach zu handeln. Du wirst sehen, viel von dem, das bisher bei Deiner Vorgangsweise nicht ganz richtig war, war nur Gewohnheit. Wenn Gewohnheit, dann doch gleich richtig. Du hilfst Dir und der Bahn!

---

37. **Etwas für jeden**

Erläuterung zu den Pkten. 150 und 370 der DV V 3.

Zu Punkt 150:

Es wurde angefragt, ob Stroh, das beim Transport von Lebendem als Streu verwendet wird, im Sinne des Punktes 150 der DV V 3 als „entzündbar" anzusehen ist.

Antwort: Stroh, welches für den genannten Zweck verwendet wird, ist weder **Bestandteil** der Ladung noch eine **Umhüllung** oder **Zwischenpackung.** Die Bestimmungen des Punktes 150 finden daher diesfalls keine Anwendung.

Zu Punkt 370:

Gemäß Punkt 370 darf der Zug im Übergangsbf zum Fahren auf dem falschen Gleis durchfahren, wenn die Zugmannschaft vom Fahren auf dem falschen Gleis bereits mit B-Befehl oder durch die La verständigt ist und die Sicherungsanlage gesicherte Durchfahrt zuläßt.

Die Zulässigkeit der Durchfahrt in den vom Fahren auf dem falschen Gleis berührten Bf ist durch Abgabe des Signals 30 „Durchfahrt" anzuzeigen.

Betreffend den letzten Satz dieser Bestimmung wurde angefragt, ob Signal 30 auch dann zu geben ist, wenn der Gleiswechsel zur Fahrt auf das falsche Gleis nicht bei der Einfahrt, sondern bei der Ausfahrt erfolgt.

Antwort: Bereits im Verkehrs-Unterrichtsblatt 8. Stück/1962 wurde wie folgt erläutert: „Die Zulässigkeit der Durchfahrt in den vom Fahren auf dem falschen Gleis **berührten Bf** ist durch Abgabe des Signals 30 ‚Durchfahrt' anzuzeigen. D. h., daß auch im Übergangsbf zum Fahren auf dem falschen Gleis, wenn der Gleiswechsel bereits bei der Einfahrt erfolgt, Signal 30 gegeben werden muß, da auch dieser Bf ein vom Fahren auf dem falschen Gleis berührter Bf ist."

Daraus geht hervor, daß das Signal 30 **in den vom Fahren auf dem falschen Gleis berührten Bf** zu geben ist, wobei die Durchführung des Gleiswechsels bereits bei der Einfahrt nicht Bindung ist. Um Mißverständnis auszuschließen, nochmals: Die Zulässigkeit der Durchfahrt ist in den vom Fahren auf dem falschen Gleis berührten Bf — unabhängig davon, auf welcher Bahnhofseite der Gleiswechsel erfolgt — durch Abgabe des Signals 30 „Durchfahrt" anzuzeigen.

Vorbildliches Verhalten eines Zugführers

Aus einer Meldung des Zugführers Adj. Alfred **Fidler**, Bf Wien Westbf.

„Bei Z 734 am 1. Juni 1973 wurde mir vom Fdl. in Attnang-Puchheim mitgeteilt, daß ein Reisender, Bediensteter der DB, der sich auf der Urlaubsfahrt nach St. Georgen am Attersee befand und in Vöcklamarkt ausgestiegen ist, seine Brieftasche im letzten Wagen des Zuges, Wg. Nr. 5081 2935060-1, im rückwärtigen Teil, letzter Sitzplatz in Fahrtrichtung links verloren hat. Ich sah sofort an der angegebenen Stelle nach, konnte aber den verlorenen Gegenstand nicht finden. Darauf fragte ich Reisende, die sich noch im Wagen befanden, wer auf diesem Platz gesessen ist. Da in Attnang-Puchheim die meisten Reisenden ausgestiegen sind, war es nicht einfach die Reisenden, die diesen Platz benützt hatten, festzustellen. Ein Reisender konnte sich noch erinnern, daß eine ältere Frau, zirka 50 Jahre, und ein Mann im gleichen Alter, die auch mir durch ihr Benehmen aufgefallen waren, in Attnang-Puchheim den Platz, wo die Brieftasche verloren wurde, verlassen hatten und in den vorderen Wagen Platz nahmen, obwohl dieser zu dieser Zeit nur mit zirka 10 Reisenden besetzt war. Ich ging daher auf die Suche nach diesen Reisenden, konnte sie aber erst nicht finden. Sie hatten sich nämlich getrennt, und nur der Umstand half mir, daß mir die Frau durch ihr unordentliches Aussehen auffiel, sie zu finden. Ich fragte beide warum sie den Wagen, der praktisch leer war, verlassen haben und warum sie sich getrennt hätten. Mit ihrer Beantwortung gab ich mich nicht zufrieden und übergab beide in Wels der Polizei zur weiteren Behandlung. Bei der Durchsuchung der Verdächtigen wurden bei der Frau die verlorenen DM 800,— gefunden, wie ich vom Fdl. erfahren konnte. Die Brieftasche mit den Ausweisen des Verlustträgers wurde laut Angabe der Beschuldigten zwischen Attnang-Puchheim und Breitenschützing aus dem Fenster geworfen. Die Personalien aller Beteiligten liegen bei der Bahnhofspolizei in Wels auf."

Zugführer Fidler wurde für sein vorbildliches Verhalten seitens der BBDion Wien Dank und Anerkennung ausgesprochen.

Schriftliche Ersatzmeldung

(Von BB-Insp. Josef Wurzenberger, BBD Wien)

Wiewohl die „Richtlinien" (Anhang 1 zur DV V 26) in der Spalte H Bestimmungen darüber enthalten, wie vorzugehen ist, wenn die vorgeschriebene fernschriftliche Meldung über ein außergewöhnliches Ereignis nicht zeitgerecht erstattet wurde, kommt es bei der Nachholung der fernschriftlichen Meldung immer wieder zu argen Unzukömmlichkeiten. Die nachstehenden Ausführungen sollen dazu beitragen, die bei vielen mit der Abgabe von Meldungen über außergewöhnliche Ereignisse befaßten Bediensteten herrschenden Unklarheiten zu beseitigen.

In den „Richtlinien" ist festgelegt, welche außergewöhnlichen Ereignisse an die Generaldirektion (ggf. auch an das Bundesministerium für Verkehr, Sektion II), an die Bundesbahndirektion und an die beteiligten Bahndienststellen fernschriftlich — innerhalb 2 Stunden — zu melden sind; diese Ereignisse sind in den „Richtlinien" durch grüne (bzw. gelbe) Umrahmung gekennzeichnet. Oftmals werden vorgeschriebene fernschriftliche Meldungen unterlassen oder nicht fristgemäß erstattet. Die Ursache hiefür ist meist irrige Auslegung der Bestimmungen der „Richtlinien"; seltener kommt es vor, daß das Ausmaß der Folgen eines Ereignisses (oder dieses selbst) erst später bekanntgeworden ist. Für derartige Fälle ist in den „Richtlinien", Spalte H — Allgemeine Meldebestimmungen —, vorgeschrieben:

„Nicht zeitgerecht abgegebene Meldungen sind ehestens nachzuholen; fernschriftlich zu erstattende Meldungen sind diesfalls **schriftlich** zu erstatten."

Für diese nachträgliche schriftliche Meldung wird allgemein die Bezeichnung **„Schriftliche Ersatzmeldung"** verwendet. Trotz der klaren Bestimmungen der „Richtlinien" werden häufig in unrichtiger Weise **Fernschreiben** mit der Überschrift **„Schriftliche Ersatzmeldung"** und somit außergewöhnliche Ereignisse sogar mehrere Tage nach dem Ereignistag fernschriftlich gemeldet.

Ist die vorgeschriebene fernschriftliche Meldung eines außergewöhnlichen Ereignisses unterblieben, ist wie folgt vorzugehen:

Die Meldung ist **schriftlich** — als Ersatz für die unterbliebene fernschriftliche Meldung — an die Generaldirektion (ggf. auch an das Bundesministerium für Verkehr, Sektion II), an die Bundesbahndirektion und an die beteiligten Bahndienststellen (je nach Art des Ereignisses z. B. an die Streckenleitung, Zugförderungsleitung, Elektrostreckenleitung, Heimatdienststellen der Zugmannschaft usw.) für jede Stelle **gesondert** zu richten. Die Anzahl der Ausfertigungen ist von der Anzahl der beteiligten Bahndienststellen abhängig; die schriftliche Ersatzmeldung darf im Durchschreibeverfahren hergestellt werden. Sie hat alle erforderlichen Angaben über das außergewöhnliche Ereignis wie eine fernschriftliche Meldung zu enthalten (siehe Spalte H der „Richtlinien"), außerdem ist

das Unterlassen der fernschriftlichen Meldung zu begründen. Selbstverständlich kann die schriftliche Ersatzmeldung etwas ausführlicher als ein Fernschreiben gehalten werden.

Beispiel für eine schriftliche Ersatzmeldung über einen Verschubzusammenstoß (Ereignis gemäß Nr. 10 A, c der „Richtlinien"):

Bahnhof A-Dorf
Z. 673/1973 A-Dorf, am 29. Juni 1973

An die
Generaldirektion der ÖBB,
Bundesbahndirektion Wien,
Zugförderungsleitung Wien Ost,
Streckenleitung Wien Ost

— g e s o n d e r t —

Betr.: Schriftliche Ersatzmeldung; Verschubzusammenstoß im Bf A-Dorf am 27. 6. 1973

Am Mittwoch, dem 27. 6. 1973, um 0.05 Uhr erfolgte im Bf A-Dorf auf Gleis 13, Weiche 43 ein Zusammenstoß des Verschub-Tfz 2062.36 mit abgestellter Wagengruppe. Das Verschub-Tfz entgleiste mit beiden Achsen und wurde schwer, der Oberbau im Entgleisungsbereich leicht beschädigt.

Höhe des Sachschadens etwa S 40.000,—.

Verletzt wurde niemand.

Z 2067 erlitt 15 Minuten Verspätung.

Ursache: Unterlassene Beobachtung des Verschubweges durch Verschubleiter und Tfz-Führer. Keine Anzeigen.

Fernschriftliche Meldung unterblieben, weil die Höhe des Sachschadens erst am 29. 6. anläßlich der Instandsetzung des beschädigten Tfz in der Werkstätte der Zgfltg. Wien Ost festgestellt wurde.

Bahnhof A-Dorf:
Mayer

Beispiel für eine schriftliche Ersatzmeldung über einen Zusammenprall mit Straßenfahrzeug (Ereignis gemäß Nr. 9, b der Richtlinien, nicht auf EK):

Bahnhof B-Stadt
Z. 698/1973 B-Stadt, am 29. Juni 1973

An
Generaldirektion der ÖBB,
Bundesbahndirektion Wien,
Zugförderungsleitung St. Pölten,
Streckenleitung St. Pölten,
Bahnhof St. Pölten

— g e s o n d e r t —

Betr.: Schriftliche Ersatzmeldung; Zusammenprall des Zuges 6805 mit Pkw N 47.613 im km 11,513 zwischen den Bahnhöfen B-Stadt und A-Stadt am 27. 6. 1973

Mittwoch, den 27. 6., um 10.48 Uhr kam es im km 11,513 zwischen den Bf B-Stadt—A-Stadt zum Zusammenprall des Z 6805 mit dem Pkw N 47.613. Dabei wurde der Fahrzeughalter und -lenker Franz Huber, Maurer, geb. 15. 6. 1932, wohnh. Ober Grafendorf, Pielachpromenade Nr. 4, schwer verletzt. Er erlitt einen Bruch des rechten Mittelhandknochens sowie Hautabschürfungen. Der Oberbau, das Tfz 1099,13 und der Pkw wurden leicht beschädigt. Z 6805 erlitt 15 Min. Verspätung.

Schadenshöhe etwa S 11.000,—.

Ursache: Abkommen des Pkw von dem parallel zur Bahn verlaufenden Feldweg vermutlich infolge zu hoher Geschwindigkeit.

Gendarmerie Ober Grafendorf und Staatsanwaltschaft St. Pölten verständigt.

Fernschriftliche Meldung unterblieb, da erst am 29. 6. 1973 im Krankenhaus St. Pölten durch eine Röntgenuntersuchung die schwere Verletzung des Verunglückten festgestellt wurde.

Bahnhof B-Stadt:
i. A. Müller

Verkehrsbedienstete!

Vermeidet Fahrleitungskurzschlüsse!

Sie bedeuten Lebensgefahr und Sachschaden!

TEEM-Züge (Trans-Europ-Expreß-Güterzüge)

TEEM-Züge sind internationale Schnellgüterzüge, die wichtigste Produktions- und Verbrauchszentren Europas miteinander verbinden. Sie ermöglichen in den angegebenen Verbindungen die schnellste durchgehende Beförderung von eilbedürftigen und leichtverderblichen Gütern.

Die in nachfolgender Tabelle enthaltenen Zahlen bedeuten die Relationsnummer des Zuges, die im Gegensatz zur Zugnummer unverändert vom Ausgangs- bis zum Zielbf des Zuges beibehalten wird.

Auf den Strecken der Österreichischen Bundesbahnen verkehren folgende TEEM-Züge

Zug-Nr.	Verkehrstag	Rel.Nr.	Verkehrsstrecke
41011	täglich	682	(Lublin)—Břeclav—Hohenau Wien (Praterstern)—Villach Westbf—Arnoldstein—Tarvisio C.—(Pontebba)
41108	täglich v. 3. VI.— 1. IX. 1973 und v. 16. I.—26. V. 74	601 603	(Bologna)—Brennero/Brenner—Innsbruck Hbf—Kufstein—(Zeebrugge/Rotterdam)
41111	Di	342	(Köln Eifeltor)—München—Salzburg Hbf
41128	n †	605 607	(Bolzano/Bozen)—Brennero/Brenner—Innsbruck Hbf—Kufstein—(Zeebrugge/Rotterdam)
41650 41150	täglich	640	(Budapest)—Hegyeshalom—Wien Südbf Fbf—Wien (Penzing)—Passau Rbf
41158	täglich v. 1. VII.— 15. X. 1973	642	(Budapest)—Hegyeshalom—Wien Süd Fbf—Hütteldorf-H.—Passau Rbf
41163	Sa, n †	360	(Rotterdam)—Passau Rbf—Linz Hbf—Hütteldorf-H.—Wien (Penzing)
41165	Sa	360	(Rotterdam)—Passau Rbf—Linz Hbf—Hütteldorf-H.—Wien (Penzing)
41300	täglich	641	Wien (Penzing)—Passau Rbf—(Hamburg-Wilhelmsburg)
41301	⚒ Di	336 344 354	(Stockholm/Oslo/Hannover)—Passau Rbf—Linz Hbf—Wien (Penzing)
41305	†	336 344 354	(Stockholm/Oslo/Hannover)—Passau Rbf—Linz Hbf—Wien Penzing
41311	nS, nnS	388 340	(Stockholm/Oslo)—München—Salzburg Hbf

Zug-Nr.	Verkehrstag	Rel.Nr.	Verkehrsstrecke
41553	täglich v. 3./4. XI.—22./23. XII. 1973	151	(Sagunto)—Buchs (SG)—Wels Vbf
41600	täglich v. 4. VI.—30. IX. 1973	692	(Curtici)—Hegyeshalom—Wien Süd Fbf—Hütteldorf-H.—Salzburg Hbf—(München Süd)
41650 41640	täglich bis 30. VI. und ab 1. XII. 1973	650	(Budapest)—Hegyeshalom—Wien Südbf Fbf—Wien (Penzing)—Salzburg Gnigl—Salzburg Hbf
41642	täglich v. 1. VII.—30. XI. 1973	652	(Budapest)—Hegyeshalom—Wien Süd Fbf—Wien Penzing—Salzburg Hbf—(München Süd)
41650	täglich	670	(Budapest)—Hegyeshalom—Wien Süd Fbf—Wien Penzing—Salzburg Gnigl—Saalfelden—Buchs (SG)
41800	täglich	611	(Bologna)—Brennero/Brenner—Innsbruck Hbf—Kufstein—(Malmö)
41812	täglich	615 617 619	(Bologna)—Brennero/Brenner—Innsbruck Hbf—Kufstein—(Stockholm/Hamburg-Wilhelmsburg/Oslo)
41831	So, n †, Di	616	(München Ost)—Kufstein—Innsbruck Hbf—Brennero/Brenner (Trento)
41930	täglich v. 16./17. VI.—16./17. VIII. 1973	635	(Niš)—Jesenice—Rosenbach—Salzburg Hbf—(München Süd)
41932	täglich v. 4./5. VI.—1./2. IX. 1973	631	(Thessaloniki)—Jesenice—Rosenbach—Salzburg Hbf—(München Süd)
41934	täglich v. 17. VI.—2. IX. 1973	633	(Thessaloniki)—Jesenice—Rosenbach—Salzburg Hbf—(München Süd)
41936	täglich v. 16. VI.—16. VIII. 1973	637	(Thessaloniki)—Jesenice—Rosenbach—Schwarzach-St. Veit—Salzburg Hbf—(München Süd)

Nicht nur das Ansehen der Österreichischen Bundesbahnen, sondern vor allem die Erhaltung ihrer Konkurrenzfähigkeit erfordert die planmäßige Führung der TEEM-Züge auf unseren Strekken mit allen zu Gebote stehenden Mitteln, zumal den Fahrplänen der TEEM-Züge eine kommerzielle Beförderungsgeschwindigkeit zugrunde gelegt wurde, welche jener im Güterfernverkehr auf der Straße entspricht. Es erfolgt daher auch strenge Überwachung des Laufes der TEEM-Züge durch die Zentrale Verkehrs-Überwachung gemäß DV V 23, Punkt 9, sowie eingehende Überprüfung des „Auszuges aus dem Fahrtbericht" (DV V 23, Punkt 10).

Während des Bahntransportes festgestellte sprengstoffverdächtige Gegenstände

(Aus den „Richtlinien über das Verhalten beim Auftreten sprengstoffverdächtiger oder sprengstoffhältiger Gegenstände oder Sprenganlagen sowie beim Auffinden von sprengkräftigen Zündungen" — genehmigt mit Erlaß des Bundesministeriums für Inneres — Generaldirektion für die öffentliche Sicherheit — Zl. 71850-13/67 vom 27. Juni 1968)

(Nachdruck durch das Bundesministerium für Inneres genehmigt)

„Werden noch während des Bahntransportes sprengstoffverdächtige Gegenstände in offenen oder geschlossenen Waggons, im Bremserhäuschen, an den Achsen oder an den Unterseiten von Waggons u. dgl. festgestellt, so muß auf Grund der bisher damit gemachten Erfahrungen angenommen werden, daß es sich um Sprengkörper handelt, die mit einer Zeitzündung (Höllenmaschine) versehen sind, die sich jeden Augenblick aktivieren und die eingebrachte Sprengladung zur Detonation bringen kann. In derart gelagerten Fällen schiene es am zweckmäßigsten, wenn der Gegenstand, falls die Möglichkeit besteht, von einem beherzten Eisenbahnbediensteten — wie dies übrigens schon mehrmals mit Erfolg getan wurde — unverzüglich ins Freie befördert und der vorgesetzten Dienststelle hierüber berichtet würde. Findet sich niemand, der diese Aufgabe freiwillig und spontan übernimmt oder ist das Lösen des verdächtigen Körpers mit Schwierigkeiten verbunden, so ist der Zug sofort anzuhalten, der Waggon vom mitfahrenden Publikum schnellstens zu räumen, abzukuppeln, auf einem entferntem Nebengleis abzustellen und die nächste Sicherheitsdienststelle zu benachrichtigen. Die Sicherheitsdienststelle hat den ho. Amtssachverständigen, bei Abwesenheit dessen Stellvertreter oder das nächste erreichbare sachkundige Sicherheitsorgan zum Zwecke einer weiteren Behandlung des verdächtigen Gegenstandes herbeizurufen."

Kontrolle der Zugdienstzettel

(Aus DA. 32171-2-1973 vom 22. Mai 1973)

Durch die Erweiterung der maschinellen Plausibilitätskontrolle wird ab 3. Juni 1973 auf die sachliche Überprüfung der Zugdienst- bzw. Zusatzdienstzettel bei den Prüfstellen der Transportabteilungen verzichtet.

Diese Stellen haben ab diesem Zeitpunkt nur mehr den vollständigen Eingang der Zd an Hand der von den Transportabteilungen für Reisezüge zu erstellenden SOLL-Listen zu überwachen, offensichtliche Fehler zu berichtigen, gegebenenfalls Ersatzzettel auszufertigen sowie die Zd nach folgender Reihenfolge tageweise zu ordnen:

1. Expreß-, Schnell- und Eilzüge **mit Post,**
2. Personen- und Güterzüge mit Personenbeförderung **mit Post,**
3. Güterzüge **mit Post,**
4. Expreß-, Schnell- und Eilzüge ohne Post,
5. Personen- und Güterzüge mit Personenbeförderung ohne Post und
6. Güterzüge ohne Post.

Die Zugdienstzettel der Gruppen 1—3 sind wöchentlich an ZV/02 einzusenden. Dieser Stelle obliegt hinkünftig alleine die Überprüfung der SOLL-Leistungen für die Post. Die Zugdienstzettel der Gruppen 4—6 sind von der BBDion Wien ebenfalls an ZV/02 einzusenden, bei den übrigen Bundesbahndirektionen wie bisher zu behandeln.

Die Berichtigung der durch die Plausibilitätskontrollen aufgezeigten Fehler hat jene Stelle zu besorgen, bei der die Zd abgelegt sind.

Die Transportabteilungen wollen veranlassen, daß die Zugführer anläßlich des nächsten Dienstunterrichts eingehendst über die wesentlichsten Punkte der DV V 20 belehrt werden und dabei auf die große Bedeutung **richtig ausgefertigter, gut lesbarer Zd und Zzd hingewiesen wird.**

Besonderes Augenmerk ist überdies auf die strikte Einhaltung des Punktes 55 der DV V 20 (Aufgaben der Bahnhöfe bei der Gebarung mit den Zd, Zzd) zu legen.

Weiters wollen die Betriebskontrollore sich wiederholt überzeugen, daß die Eintragungen in die Zd bzw. Zzd richtig und gut lesbar sind.

Lohnbediensteter half Kriminalpolizei

11 kg Haschisch konnten in der Gepäckaufbewahrungshalle des Bf Klagenfurt dank der Aufmerksamkeit des Lohnbediensteten **Johann Hoi** von der Kriminalpolizei sichergestellt werden. Das Rauschgift war in einer Tasche verwahrt dem Bediensteten zur Aufbewahrung übergeben worden. Der eigenartige Geruch, der dem Gepäcksstück entströmte, veranlaßte Hoi, die Kriminalpolizei zu verständigen, die die Tasche öffnete und das Rauschgift fand.

38. **Kundendienst**

Man schrieb uns:

„An die
Bundesbahndirektion Linz

Sehr geehrte Herren!

Auf diesem Wege möchte ich mich bei Herrn Siegfried Braun, Schaffner aus Bischofshofen, herzlich für seine Bemühungen bedanken. Seinem Einsatz war es zuzuschreiben, daß ich am 20. Mai 1973 in Bischofshofen eine ärztliche Betreuung erfuhr, nachdem ich auf der Fahrt von Innsbruck nach Graz im Zug E 212 eine Kreislaufschwäche erlitt.

Ich danke Herrn Braun und beglückwünsche Sie zu einem so netten und hilfsbereiten Bediensteten.

Hochachtungsvoll
(M. Sch.)"

HÖFLICHE ÖBB

Die ÖBB haben zwar ihre Tarife merklich erhöht, es ist aber sehr erfreulich, die Feststellung zu treffen, daß Höflichkeit seitens des Personals, trotz des akuten Personalmangels, zur Maxime geworden ist. Nicht nur das Begleitpersonal, auch die Beamten auf den Bahnhöfen befleißigen sich einer Zuvorkommenheit, die Anerkennung verdient. Als besonderes Beispiel erlaube ich mir, den Fahrdienstleiter der Station Salzburg-Aigen hervorzuheben. Wiederholt hat er mir geholfen, allzu schweres Gepäck zum Zug zu bringen, oder bei der Rückkehr von einer längeren Reise telephonisch ein Taxi herbeizurufen, also etwas zu tun, was eigentlich nicht in seine dienstlichen Obliegenheiten fällt. Der Fahrdienstleiter ist, nach seinem Dialekt zu urteilen, Kärntner, seine Hilfsbereitschaft ist schon von mehreren Reisenden sehr gelobt worden. Für dieses sein Verhalten würde der Beamte eine besondere Auszeichnung verdienen.

Mag. Dr. I. Heyer,
Salzburg

Die Lehrbehelfe
der ÖBB
sind eine Fundgrube eisenbahnfachlicher Literatur für die Aus- und Weiterbildung
des Eisenbahners!

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

Verzeichnis der Lehrbehelfe, enthalten im Almanach der österr. Eisenbahnen

39. Unfallverhütung

Am 10. April 1973 um 10.50 Uhr wurde im Bahnhof W. auf Gleis 506 ein Verschubteil in westlicher Richtung ausgezogen. Verschieber J. W. fuhr, auf einem Trittbrett stehend, in Fahrtrichtung rechts mit. Während der Fahrt drehte er sich um, blickte nach hinten und führte mit dem am nächstfolgenden Wagen sich aufhaltenden Verschubleiter ein mit den Verschubarbeiten zusammenhängendes Gespräch. Dabei beugte sich Verschieber J. W. — mit dem Rücken zur Fahrtrichtung — soweit hinaus, daß er mit dem Hinterkopf gegen einen zwischen den Gleisen 506 und 508 stehenden Fahrleitungsmast stieß und ihm der Schutzhelm vom Kopf gerissen wurde. Der Bedienstete sprang unmittelbar nach dem Anprall vermutlich infolge Schockwirkung ab und kam zu Sturz.

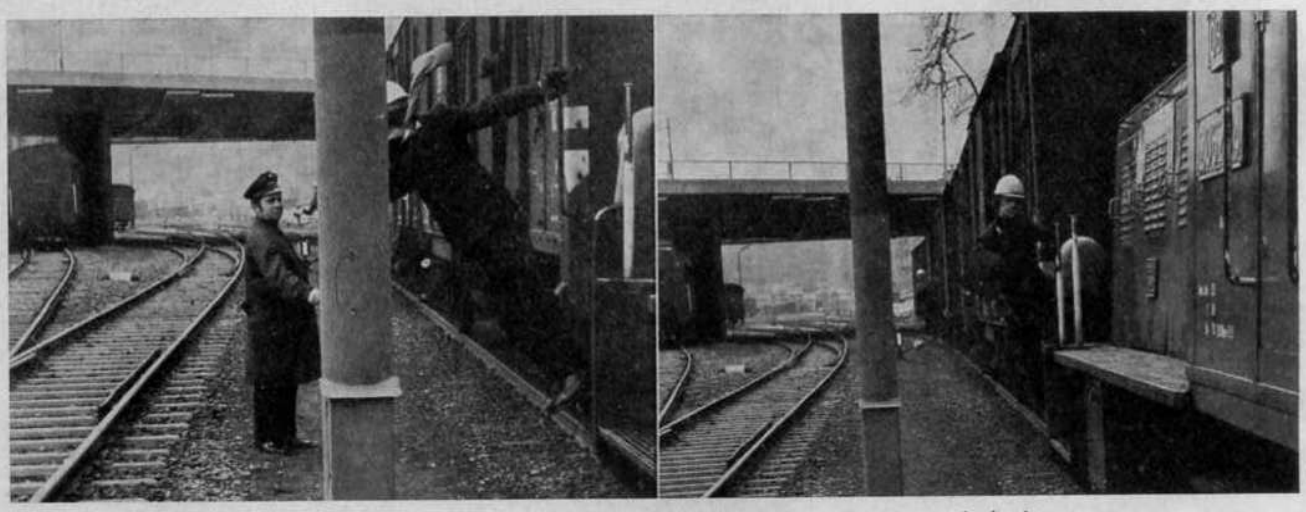
Der Bedienstete erlitt durch den Anprall eine geringfügige Kopfverletzung und in Verbindung mit dem Sturz einen Bluterguß am rechten Handrücken. Er war 10 Tage arbeitsunfähig.

Dieser Unfall zeigt wieder, welche Bedeutung dem Schutzhelm im Ernstfall zukommt. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit darf angenommen werden, daß der Verschieber ohne Schutzhelm eine schwere Kopfverletzung, möglicherweise eine Zertrümmerung des Hinterkopfes erlitten hätte.

Am 6. April 1973 um 19.32 Uhr legte im Bahnhof K. Verschieber H. K. auf Gleis 21 a einen Hemmschuh so knapp vor einem anrollenden Wagen auf, daß er vom Wagenkasten zur Seite geschleudert wurde und das Bewußtsein verlor. Er wurde vom Verschubmeister zwischen den Gleisen 19 a und 21 a liegend aufgefunden und in ein Krankenhaus eingeliefert, wo eine Kieferverletzung, Rißwunde an der Unterlippe sowie Zustand nach Gehirnerschütterung konstatiert wurden.

Folge: 24 Tage Arbeitsunfähigkeit.

Auch in diesem Fall wurde deutlich, daß der Bedienstete ohne Schutzhelm schwerste, möglicherweise sogar tödliche Verletzungen erlitten hätte.



falsch richtig

Der Bf-Vorstand stellte in seiner Eigenschaft als Sicherheitsbeamter III u. a. fest, daß die Verschubbediensteten, die Zeugen des Unfalles waren, die enorme Bedeutung des Schutzhelmes für Sicherheit und Leben endgültig erkannten.

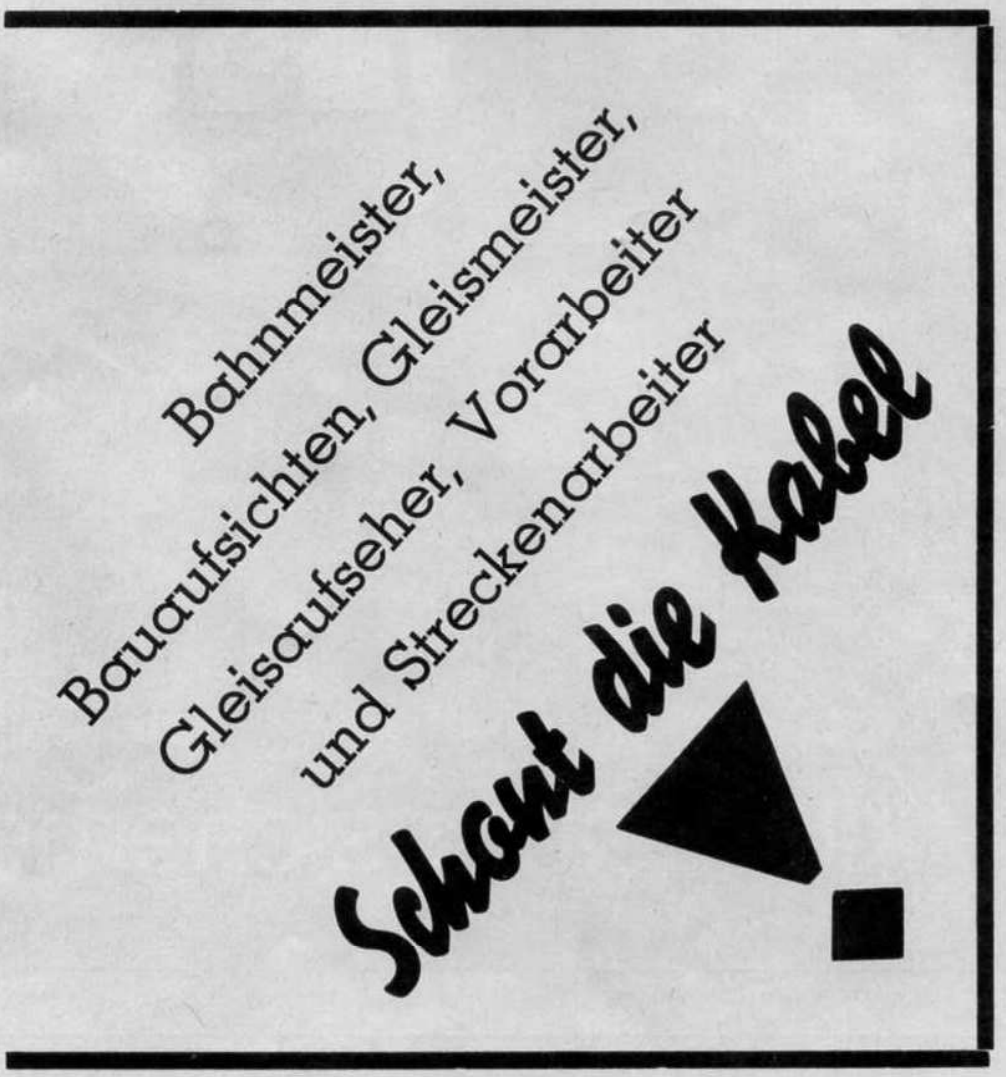
Der Unfall wurde auf Anregung des Sicherheitsbeamten III mit den Bediensteten eingehendst besprochen. Aus der Erkenntnis des Verletzten, daß er es ausnahmslos dem Schutzhelm verdanke, bei dem Unfall sein Leben nicht verloren zu haben, reifte in jedem Verschieber — wie man aus Gesprächen erfahren konnte — neuerlich der feste Entschluß:

KEINE VERSCHUBARBEITEN OHNE SCHUTZHELM !

Versandtaschen der Zentralen Bestellkanzlei sofort zurücksenden

Schwerpunktprogramm Juli — September 1973

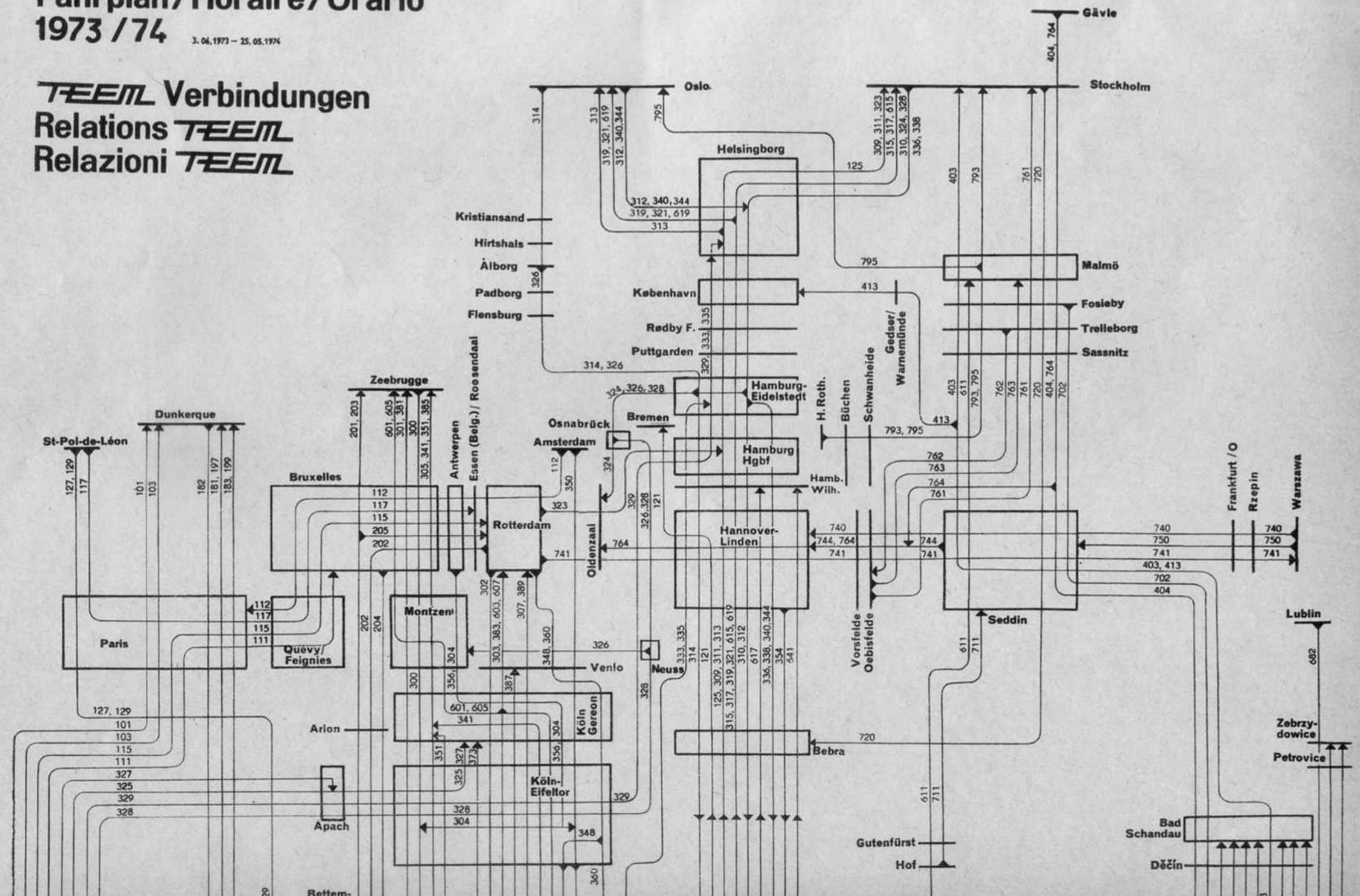
Bf-Vorstände:	Kontrolle der Fahrstraßenprüfvormerke
Fdl:	Kundendienst
Stellwerkswärter:	Zugbeobachtung (ZSV 14)
Zgf und Reisezugschaffner:	ausreichende Information unserer Fahrgäste
Güterzugschaffner und Verschubbedienstete:	Hemmschuhlegen Tragen des Schutzhelmes
Tfzf:	Haltepunkt der Züge
Streckenbedienstete: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

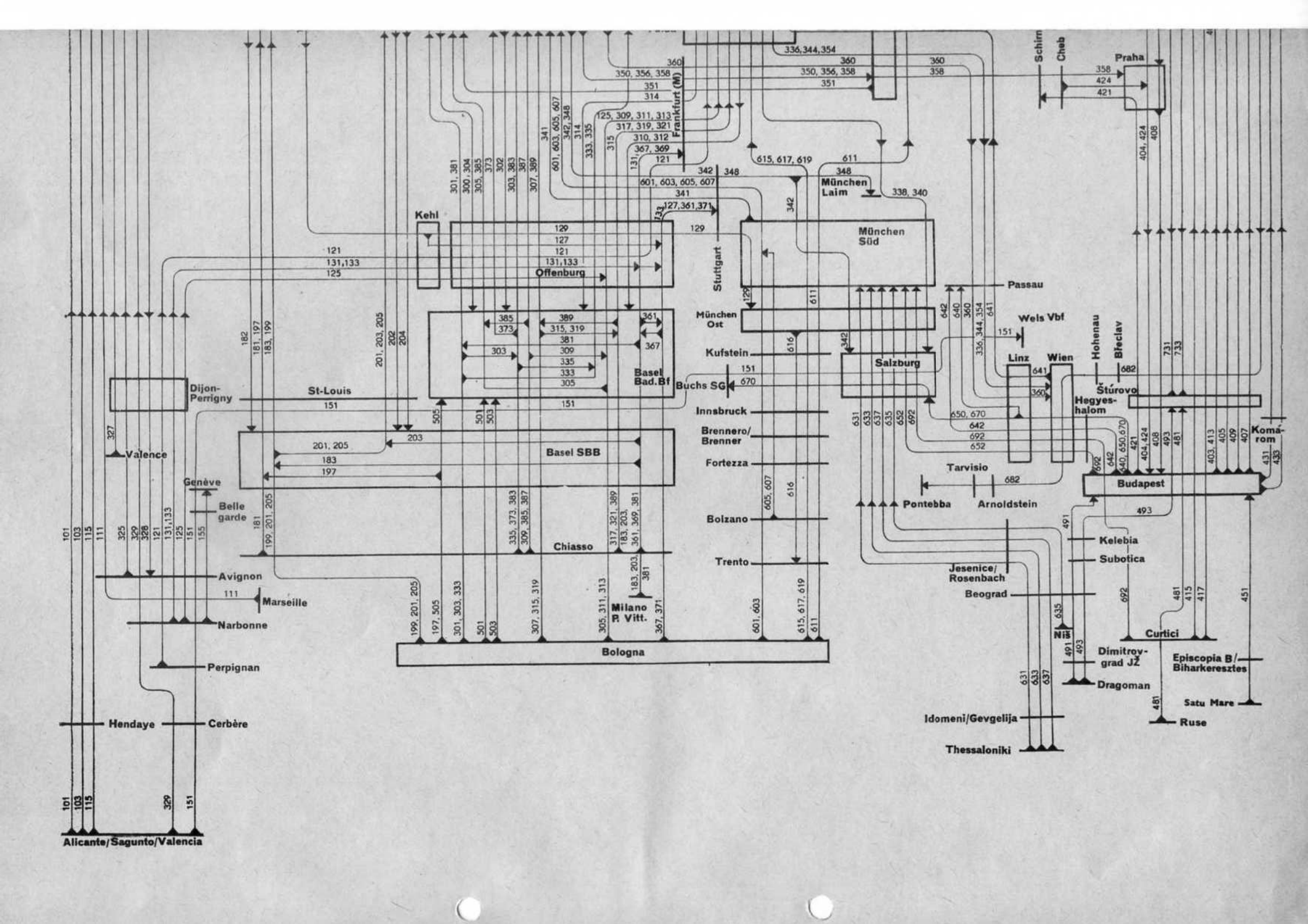


Fahrplan / Horaire / Orario 1973 / 74

3. 06. 1973 – 25. 05. 1974

TEEM Verbindungen
Relations TEEM
Relazioni TEEM




Frankfurt (M)
Kehl
Offenburg
Basel Bad.Bf
Basel SBB
Dijon-Perrigny
St-Louis
Valence
Genève
Belle garde
Chiasso
Avignon
Marseille
Narbonne
Perpignan
Hendaye
Cerbère
Alicante/Sagunto/Valencia
Milano P. Vitt.
Bologna
Stuttgart
München Ost
Kufstein
Buchs SG
Innsbruck
Brennero/Brenner
Fortezza
Bolzano
Trento
München Laim
München Süd
Salzburg
Passau
Wels Vbf
Linz
Wien
Hohenau
Břeclav
Štúrovo
Hegyeshalom
Komárom
Budapest
Tarvisio
Pontebba
Arnoldstein
Jesenice/Rosenbach
Beograd
Kelebia
Subotica
Niš
Dimitrovgrad JŽ
Dragoman
Idomeni/Gevgelija
Thessaloniki
Curtici
Episcopia B/Biharkeresztes
Satu Mare
Ruse
Schirn
Cheb
Praha

Laßt Blumen sprechen

Schon seit dem Jahre 1950 werden Mittel zur Auszahlung von Prämien an die bestgepflegten Bf zur Verfügung gestellt. Als Wertungsgrundlage für die Prämiierung gelten u. a.:

Dauernde Sauberhaltung der Zugänge (Vorplätze), Bahnsteige und der dem Publikum sonst zugänglichen Anlagen, wie Warteräume, Klosette; weiters Förderung von Blumenschmuck. Aber auch Benehmen, Haltung und Adjustierung des mit dem Publikum in Berührung kommenden Personals sind für die Bewertung maßgebend.

Bf-Vorstände!

Setzt Euren Stolz darein, daß auch Euer Bf zu den bestgepflegten Österreichs zählt. Ihr könnt auch dadurch das Ansehen der ÖBB fördern !

Daß es auch auf dem Gebiet der Ausschmückung der Bf mit Blumen noch Kollegen mit Idealismus gibt, beweisen die 3 Photos. Hier hat ein Bf-Vorstand sein Bestes gegeben !