Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

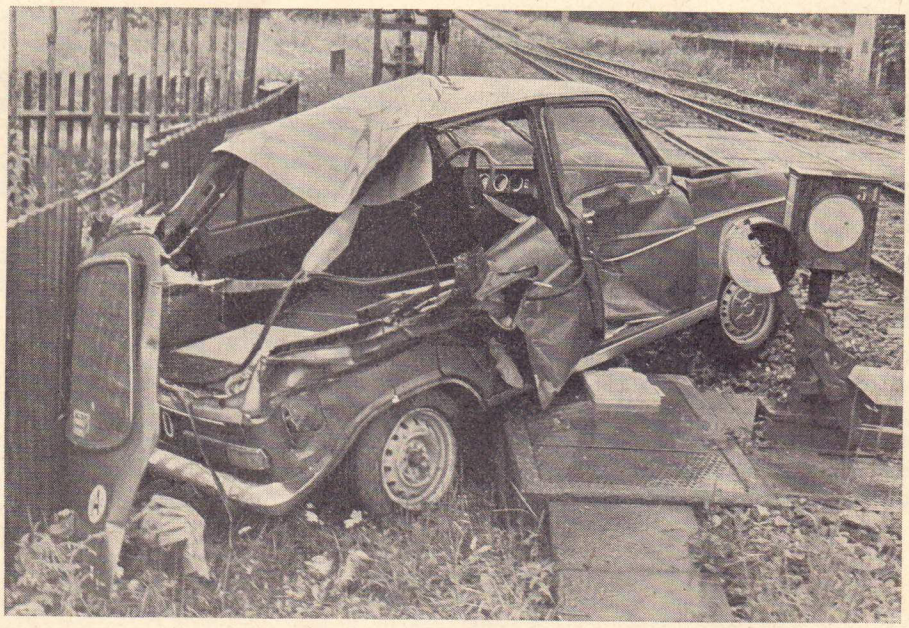
9. Stück | Wien, am 1. September 1973 | Jahrgang 1973

Inhalt: 40. Aus dem Verkehrsgeschehen
41. Etwas für jeden
42. Unfallverhütung

Bahnhof Vöcklamarkt
Eing. 3 SEP. 1973
Zl. Beil.

Das ist das Ergebnis

(Zusammenprall eines Personenzuges mit Pkw auf abgeschrankter EK bei offenem Schranken; Verletzung der beiden Kraftfahrzeuginsassen; schwere Beschädigung des Pkw),



wenn

der zur Bedienung des Schrankens verpflichtete Fdl diese Tätigkeit einem ungeprüften Bahnhofwart überträgt, der noch dazu den Schranken vorzeitig öffnet !

---

40. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Gefährdung eines internationalen D-Zuges durch Verschubteil (Westbahnstrecke)

„Die Verständigung beim Verschub erfolgt mündlich, fernmündlich (auch durch Lautsprecher oder Verschubfunk) und durch Verschubsignale.

Mündliche und fernmündliche Weisungen sind **kurz und klar** zu geben und vom Empfänger **zu wiederholen.**“

Soweit ein Auszug aus den Bestimmungen des Pkt. 61 der DV V 3; niemand wird bestreiten, daß diese Formulierung klar und jedermann verständlich ist! Wie sieht es in der Praxis aus? Hiezu ein Beispiel:

Ort: Bf K.; zweigleisige Hauptbahn,

Zeit 5.15 Uhr,

Sicht: beginnende Dämmerung, **dichter Nebel,** Sicht auf etwa 20 m.

Nachdem mit dem Zug-Tfz eines Bezirksgüterzuges 13 Wagen aus einer AB nach Gleis 4 des Bf K. gezogen worden waren, sollten diese Wagen vom Tfz über Stellwerk 1, Gleis 2 umfahren und dann nach Gleis 3 überstellt werden. Während Verschubleiter R. gemeinsam mit Schaffner M. und dem Zgf zum Stellwerk 2 ging, um die Erlaubnis des Stellwerkswärters bzw. Fdl zur Durchführung der geplanten Verschubfahrt zu erlangen, kuppelte Schaffner N. bereits das Tfz von den 13 Wagen ab.

Da Verschubleiter R. vom Wärter des Stellwerkes 2 erfuhr, daß der Verschub wegen Durchfahrt eines D-Zuges auf Gleis 2 vorerst nicht durchgeführt werden könne und es außerdem günstiger wäre, die Verschubbewegungen im Bereich des Stellwerkes 2 vorzunehmen, beauftragte er Schaffner M., zum Tfz auf Gleis 4 zu gehen und Schaffner N. zum Wiederankuppeln des Tfz und zum Einstellen des Verschubes zu veranlassen. Schaffner M. eilte hierauf in Richtung Tfz und rief seinem Kollegen N. aus einer Entfernung von etwa 10 m zu: „Stehen bleiben, ankuppeln, wir stellen über Stellwerk 2 um." Als er hörte, daß N. das Tfz ankuppelte, kehrte Schaffner M. um und ging, die eingeschaltete Handlaterne schwingend, wieder in Richtung Stellwerk 2.

Nachdem Schaffner N. das Tfz wieder angekuppelt hatte, sah er im Nebel das sich hin und her bewegende Licht der Handlaterne des M. Außerdem will er auch akustische Signale gehört haben. Er nahm deshalb auf dem in der Fahrtrichtung rechten Trittbrett des vor dem Tfz gereihten Wagens Platz und gab das „angebliche" Signal „Herkommen" an den Tfzf weiter, worauf dieser den Verschubteil langsam in Richtung Stellwerk 2 in Bewegung setzte.

Doch damit nicht genug; es wurden noch weitere Fehler begangen: Als Schaffner M. am Rückweg zum Stellwerk 2 bemerkte, daß der Verschubteil in Richtung Stellwerk 2 in Bewegung gesetzt wurde, **nahm er an,** daß Verschubleiter R. auf der anderen Seite des Verschubteiles die erforderlichen Signale zum Zurückschieben gebe, stieg auf ein Trittbrett des 5. geschobenen Wagens auf und fuhr in Richtung Stellwerk 2 mit. Er tat dies bedenkenlos trotz des vom Verschubleiter gegebenen Auftrages zur Verschubeinstellung.

Der Wärter des Stellwerkes 2 war unterdessen zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Durchfahrt des D-Zuges auf Gleis 2 beauftragt worden, hatte die Weiche 55 zur Fahrt auf Gleis 2 umgestellt und das Einfahrsignal in die Freistellung gebracht. Plötzlich bemerkten der im Stellwerk befindliche Zgf und der Stellwerkswärter den auf Gleis 4 aus dem Nebel auftauchenden Verschubteil, worauf der Zgf sofort hör- und sichtbare Haltsignale gab und der Stellwerkswärter das Einfahrsignal in die Haltstellung brachte. Dadurch konnte der D-Zug noch vor dem Einfahrsignal angehalten und ein Zusammenstoß glücklicherweise verhindert werden. Nicht mehr abzuwenden war jedoch das Aufschneiden und die Beschädigung der Weiche 55. Der D-Zug erlitt durch den Vorfall 31 Minuten Verspätung.

Wir haben eingangs eine sehr wichtige Vorschriftenbestimmung zitiert. Wir fragen, ob noch gegen weitere Vorschriftenbestimmungen verstoßen wurde und wenn ja, durch wen?

Zuschriften sind an die Redaktion des Verkehrs-Unterrichtsblattes, Generaldirektion der ÖBB, III/1, bis 25. 9. 1973 zu richten und werden im Falle einer Veröffentlichung auch entsprechend honoriert.

---

b) Am Führerstand eingeschlafen! (Südbahnstrecke)

DV V 3, Pkt. 18: **„Jeder V-Bedienstete muß seinen Dienst ausgeruht und nüchtern antreten."**

Ort: Streckengleis 2 zwischen den Bf W. und M.

Zeit: **7.19 Uhr.**

Ein Lz (Reihe 2062) wurde am Ereignistag in der Strecke K. bis M. zur Abbeförderung eines Bauzuges in Verkehr gesetzt. Der Zug fuhr um 7.02 Uhr im Bf W. durch. Der das Tfz beobachtende Fdl kam dabei zur Annahme, daß der Tfzf stehend eingeschlafen sein müsse, da er sich in keiner Weise ihm gegenüber bemerkbar machte. Der Fdl meldete daher seine Wahrnehmung an den Nachbarbf M. — dem Endbf des Lz — vor.

Als die Rückmeldung für den Lz ausblieb, betrieb sie der Fdl des Bf W. mehrmals, zumal auch ein Güterzug der gleichen Fahrtrichtung fällig war. Um 7.19 Uhr bemerkte der vor dem Aufnahmsgebäude stehende Bf-Vorstand des Bf W. ein sich vom Streckengleis 2 dem Bf näherndes Diesel-Tfz. Der sofort verständigte Fdl lief diesem entgegen, sprang auf und veranlaßte den Tfzf zum Anhalten. Die Annäherung an den bereits in den Bf eingefahrenen Folgegüterzug erfolgte auf 100 m!

Die Erhebungen ergaben, daß der Tfzf seinen Dienst unausgeruht angetreten und nach Durchfahrt im Bf W. stehend eingeschlafen war. Da er in dieser Stellung das Sifa-Pedal weiter bedient ha-

ben dürfte und das Tfz wegen 0- oder Halbstellung des Fahrthandrades keine Motorleistung abgab, kam das Tfz infolge der Neigungsverhältnisse zwischen den Bf W. und M. zum Stillstand und rollte anschließend in den Bf W. zurück.

Aus der Einvernahme des Tfzf ging hervor, daß er am Ereignistag erst um 4.00 Uhr einschlafen konnte und bereits um 5.00 Uhr seinen Dienst antrat. Eine Alkoholisierung des Bediensteten lag nicht vor; dennoch hätte er seinen Dienst nicht antreten dürfen, sondern Meldung über seinen Zustand erstatten müssen.

Nur einem glücklichen Umstand ist es zuzuschreiben, daß die Verfehlung des Bediensteten keine großen Folgen nach sich zog. Der Bedienstete wurde im Wege eines Dienststrafverfahrens mit einer Geldstrafe von 5 % des Monatsgehaltes für die Dauer von 6 Monaten bestraft.

---

c) Anfahren eines Kl an Zug

DV V 3, Pkt. 546: „... Außerdem ist vorsichtig zu fahren: In Bf, beim Fahren im besetzten Raumabschnitt oder in unübersichtlichen Streckenabschnitten, bei Vorbeifahrt an Zügen, auf Arbeitsstellen, vor und auf unabgeschrankten Eisenbahnkreuzungen, deren Straßenstücke beiderseits der Bahn nicht überblickt werden können, wenn die Art der Ladung am Fahrzeug es erfordert und bei völlig gestörter Verständigung ...“

ZSV 4, Pkt. 3.: „Die Bremsweglänge beträgt für Kl-Fahrten 100 m. Die Fahrgeschwindigkeit sowie die Besetzung und Bedienung der Bremsen sind daher so zu regeln, **daß innerhalb der Bremsweglänge sicher angehalten werden kann.**“

Zwischen den Bf K. und H. wurden Arbeiten am Leitungsgestänge (Erneuerung der Fernmeldemaste) durchgeführt. Da die einzelnen Arbeitsstellen verstreut auf der Strecke lagen, mußten die Bediensteten des Fernmeldedienstes mit einem Kl zur Arbeitsstelle gebracht werden. Die Fahrt wurde jedes Mal nach einem bestimmten Personenzug durchgeführt.

Auch am Ereignistag vereinbarten die Fdl der Bf K. und H. diese Kl-Fahrt, worauf der Geschäftsführer des zwischen den beiden Fdl-Bf liegenden Gf-Bf R. den Kl abfertigte; die Verständigung des Kl-Führers(-fahrers) von der Fahrt in den mit dem vorausgefahrenen Personenzug besetzten Raumabschnitt erfolgte vorschriftsmäßig. Der Kl folgte dem Zug im Abstand von 300 m.

Bei Annäherung an die Hst. W. hatte der Kl-Führer die Geschwindigkeit auf zirka 30 km/h erhöht. Aus einem Gleisbogen kommend sah er den noch in der Hst. stehenden Personenzug und wollte den Kl durch Betätigung der Öldruckfußbremse anhalten; diese ließ sich jedoch nur leer durchtreten. Der Versuch, die Geschwindigkeit durch Zurückschalten vom 4. auf den 3. Gang zu ermäßigen, scheiterte. Da der Kl-Führer es verabsäumte, die Handbremse zu bedienen, fuhr der Kl mit unverminderter Geschwindigkeit an den letzten Wagen des Personenzuges an. Dabei wurde der Kl-Führer schwer und 5 weitere Bedienstete leicht verletzt. Sachschaden: Zirka S 25.000,—.

Zur Unfallursache und Schuldfrage:

Mit Rücksicht auf die unübersichtliche Strecke und das Fahren im besetzten Raumabschnitt hatte der Kl-Führer die Geschwindigkeit zu hoch bemessen, da als Bremsweglänge für Kl eine Wegstrecke von 100 m vorgesehen ist und im konkreten Fall eine Sichtweite von nur 70 m gegeben war. Auch hat der Kl-Fahrer nach dem anscheinenden Versagen der Fußbremse die taugliche Handbremse nicht bedient.

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

Nur **sofortige Meldung** über außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr an die Zugleitungen gibt die Möglichkeit, notwendige Anordnungen raschest zu treffen.

Zugleitungsbeamte!

Gebt einlangende Meldungen sofort an die Euch bekannten Stellen weiter.

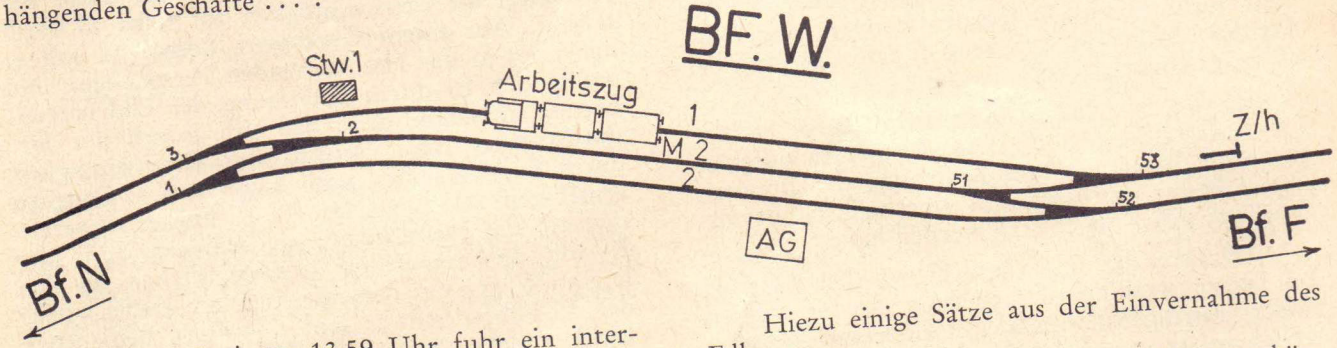
Nur bei Einhaltung des Meldevorganges ist klaglose Betriebsabwicklung und zeitgerechte Verlautbarung in Presse und Rundfunk möglich.

d) Völliges Versagen einer Fdl-Nachwuchskraft (Südbahnstrecke)

DV V 3, Pkt. 18: „.. Zeigt sich bei der Dienstausübung oder bei einer Nachprüfung eines V-Bediensteten eine die Verkehrssicherheit gefährdende Unkenntnis der Dienstvorschriften, so muß er sofort von seinem Dienstposten abgezogen werden. Er darf seinen Dienst erst nach erfolgreich bestandener Nachprüfung wieder versehen."

DV V 3, Pkt. 174: „... Der Vorstand ist dafür verantwortlich, daß die ihm unterstellten Bediensteten stets so unterwiesen sind, daß sie ihre Dienstverrichtungen einwandfrei auszuführen vermögen ...".

DV V 3, Pkt. 178: „Der Fdl regelt unter eigener Verantwortung innerhalb seines Bereiches den Zugverkehr und erledigt die damit zusammenhängenden Geschäfte ...".



Am 26. Juni um 13.59 Uhr fuhr ein internationaler D-Zug im skizzierten Bf auf das mit einem Arbeitszug besetzte Gleis 1 ein. Die Annäherung erfolgte auf zirka 150 m!

Ein vor dem D-Zug verkehrender Güterzug befuhr wegen Oberbauarbeiten auf Gleis 1 bei Weiche 53 des Bf W. das falsche Gleis 2 zwischen den Bf F. und W. Für die Einfahrt dieses Güterzuges schaltete der Fdl in W. das Signal 29 b am Einfahrsignal ein, unterließ es aber, das Signal nach Ein- bzw. Durchfahrt des Güterzuges um 13.25 Uhr wieder zu löschen, wiewohl die akustische Überwachung tauglich war.

Der nun fällige D-Zug sollte **ab Bf W.** wegen Fahrleitungsarbeiten das falsche Gleis 2 nach Bf N. befahren und war diesbezüglich im Bf F. verständigt worden. Da die Oberbauarbeiten eingestellt und der Arbeitszug auf Gleis 1 aufgestellt war, konnte der D-Zug zwischen den Bf F. und W. das richtige Gleis 1 befahren.

Der Fdl in W., der den Wärter des Stellwerkes 1 zwar richtig zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Ausfahrt des D-Zuges aus Gleis M 2 und zur Abgabe des Signals 29 a am Ausfahrsignal beauftragt hatte, unterließ jedoch selbst jegliche Fahrstraßenprüfung und -sicherung. Als der Tfzf des D-Zuges das Aufleuchten des Signals 29 b am Einfahrsignal bemerkte, fuhr er an diesem vorbei und auf das — wie er dann bemerkte — besetzte Gleis 1 ein. Er erhielt zuerst vom Fdl Signal 30 (!) und danach — als diesem klar wurde, daß er keinerlei Vorsorge für die Einfahrt des D-Zuges getroffen hatte — Haltsignale.

Hiezu einige Sätze aus der Einvernahme des Fdl:

„... Auf dem Rückweg zum Aufnahmsgebäude habe ich gesehen, wie der D-Zug in den Bf fährt. Ich war momentan vollkommen durcheinander, weil ich nicht wußte, warum der Zug in den Bf fährt, nachdem ich ja noch keine Einfahrt freigegeben hatte. Erst später bin ich darauf gekommen, daß der Zug auf das Signal 29 b, welches noch eingeschaltet war, in den Bf fuhr. Das **Signal 30 ist aus der Angst entsprungen,** den internationalen Schnellzug nicht zu verhalten, um keine Bemängelung zu bekommen ...".

Der Bedienstete wurde vom Fdl-Dienst abgezogen; seine Wiederzulassung erfolgt erst nach Ablegung einer Nachprüfung.

---

e) Neuerliche Entgleisung eines Stabeg-Bahnwagens mit Ilo-Aufsteckmotor

Am 4. Juli um 12.15 Uhr entgleiste im km 21,4 zwischen den Bf St. und H. ein Stabeg-Bahnwagen mit Ilo-Aufsteckmotor mit beiden Achsen. Dabei wurden 2 Bedienstete einer Fernmeldestreckenleitung verletzt.

Die von der zuständigen Streckenleitung bezüglich der Entgleisungsursache abgegebene Stellungnahme darf als äußerst objektiv angesehen werden:

„Die Ursache der Entgleisung war durch das Zusammenwirken mehrerer Komponenten gegeben.

1. Die Untersuchung des Bahnwagens war mit Mai 1962, die nächste Untersuchung mit Mai 1966 angeschrieben, woraus abgeleitete werden muß, daß die letzte Schmierung und Überprüfung bereits 11 Jahre zurückliegt.
2. Die Geschwindigkeit des Kleinwagens mit Aufsteckmotor beträgt gemäß ZSV 4 Anlage 5/1 in Strecken über 10‰ bis 20‰ Neigung höchstens 15 km/h. Die tatsächliche Geschwindigkeit dürfte unter Zugrundelegung der Abfahrtszeit im Bf St. und dem Zeitpunkt des Unfalles unter Berücksichtigung der er-

forderlichen Langsamfahrten vor den unabgeschrankten Eisenbahnkreuzungen zirka 35 km/h bis 38 km/h betragen haben.

3. Ebenso dürfte die gleichmäßige Verteilung der Belastung auf allen Rädern gemäß ZSV 4 Anlage 5/1, Punkte 3 und 5, nicht beachtet worden sein (Aussage des Kl-Fahrers an den Bahnmeister).
4. Mitbeteiligt war, bezogen auf die kleinen Räder des ggst. Bahnwagens, der Schienenbruch an der Bogenaußenschiene in km 21,415 und dessen provisorische Behebung (Einbau eines 4,90 m langen Schienenstückes), wobei die Höhen- und Seitenabnützung des Paßstückes nicht ident mit jener der Fahrschiene war. Die Flucht der Fahrkante wurde durch Abmeiselung des Paßstückes an den Schienenenden der Fahrschiene grob angepaßt und sollte bei der Einschweißung des Schienenstückes fein ausgebildet werden. Da der Schweißtrupp nach Schweißung von zwei Schienenstößen im Bahnhof F. wieder abberufen wurde, verzögerte sich die endgültige Behebung mehrerer für die Schweißung vorgesehener und provisorisch behobener Schienenbrüche ..."

Die Verschuldensfrage war demnach klar.

Es soll aber dennoch nicht verabsäumt werden, nachstehend — wie bereits in früher erschienenen Verkehrs-Unterrichtsblättern — an die Bestimmungen der DV V 3, Pkt. 530 sowie derZSV 4, Anlage 1/5 zu erinnern, die auch für Fdl wichtig sind:

— V max bis 10 ‰ . . . 25 km/h

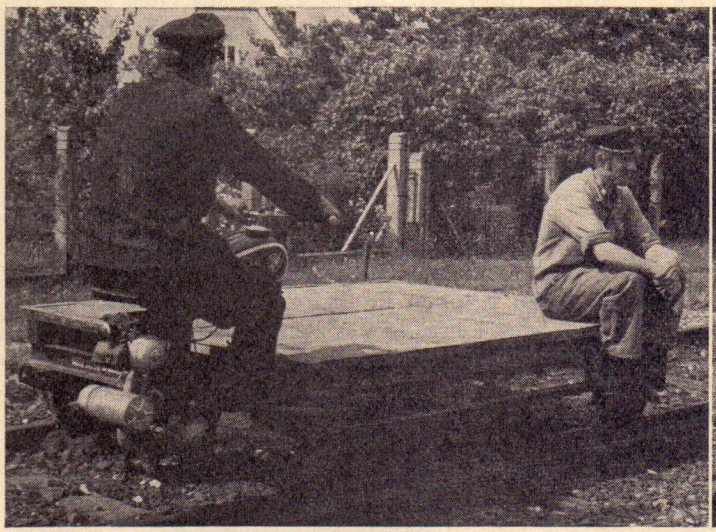
— bei Rückwärtsfahrt sowie im Bereich von Weichen, Gleiskreuzungen, EK und Erdbahnsteigen darf nur mit höchstens 10 km/h gefahren werden

— mit dem Aufsteckmotor darf in der Regel nur **ein** Stabeg-Bahnwagen befördert werden

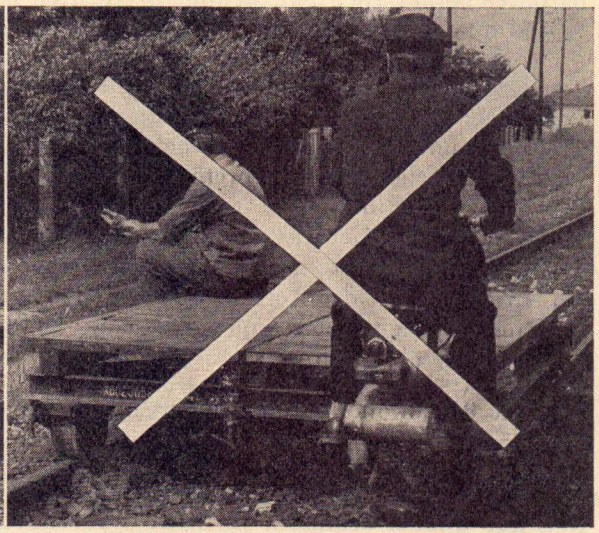
— der Bedienungsmann muß einen Ermächtigungsschein besitzen und eine Prüfung als **Fahrer** für motorisierte Kl abgelegt haben

— bei Leerfahrten ist aus Sicherheitsgründen über dem bei Vorwärtsfahrt dem Antriebsrad vorauslaufenden Rad eine Ausgleichslast von mind. 50 kg aufzulegen . . .

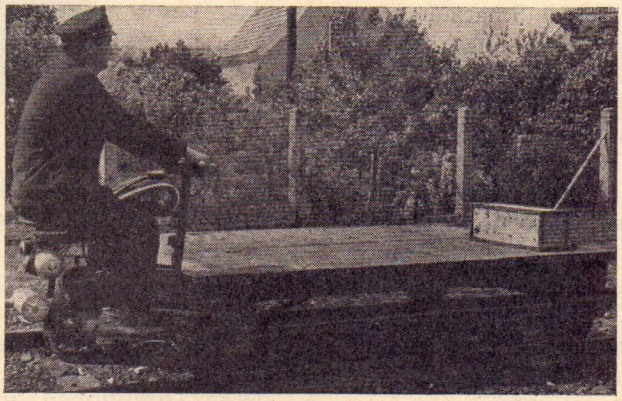
Eine mitfahrende Person kann die Ausgleichslast ersetzen.



Richtig



Falsch



Richtig

41. Etwas für jeden

Trunkenheitsanstand eines Reisezugschaffners

Am 11. Juli war der Lohnbedienstete Sch. des Bf S. als Schaffner bei einem internationalen Expreßzug in der Strecke — S — V — S eingeteilt und kam um 12.30 Uhr im Bf V. an. Die gesamte Zugbegleitmannschaft (1 : 3) nahm dann in der Bf-Restauration das Mittagessen ein und jeder trank dabei 1 Krügel Bier. Nach dem Essen machten die 3 Schaffner einen Stadtspaziergang, wobei sie in einem Lokal 1 Kaffee tranken. Um 17.20 Uhr meldeten sie sich wieder bei ihrem Zgf zum Dienst zur Rückfahrt nach Bf S. Sch. wurde als Schlußschaffner eingeteilt; sein Bereich umfaßte die letzten 3 Wagen.

Vor Ausfahrt des Expreßzuges aus dem Unterwegsbf B. gab der Bedienstete noch Signal 54, stieg aber dann in einen vor seinem Bereich gereihten Wagen ein. Einige Zeit später wurde der Expreßzug durch Notbremsung angehalten. Als der Zgf Nachschau hielt, kam ihm ein Reisender entgegen, der mitteilte, daß ein Schaffner bei der Prüfung der Fahrausweise gestürzt sei, beim Fallen, in der Absicht, sich am oberen Türstock anzuhalten, den darunter befindlichen Notbremsgriff ergriffen hatte und nun im Seitengang des Wagens liege.

Der Zgf fand Schaffner Sch., die Uniform vom Erbrochenen stark verunreinigt, nicht ansprechbar und stark nach Alkohol riechend vor. Nach Rückstellen der Notbremseinrichtung sezte der Zug die Fahrt fort, worauf der Zgf den Schaffner in den Gepäckwagen brachte. Im Endbf S. war der Bedienstete noch immer nicht ansprechbar. Er wurde mit der Rettung in das Landeskrankenhaus eingeliefert und von dort in die Landesnervenklinik überstellt.

Die Blutalkoholbestimmung ergab einen Wert von 2,5 ‰ !

Der Schaffner konnte sich an die Vorgänge im Zug nur dunkel erinnern. Er hatte während der Fahrt hastig 2 Fl. Bier getrunken (kein Zweifel: im Buffetwagen !), dann hatte ihm ein deutscher Kollege Schnaps angeboten, seiner Schätzung nach etwa 3 Stamperln, die er in einem Zug austrank.

Sch. wurde wegen grober Pflichtverletzung im Dienst als Reisezugschaffner wegen Verstoßes gegen § 4 Dilo, § 25 DO und Pkt. 18 der DV V 3 mit einer Geldbuße von 10% bestraft, wobei erschwerend ungetilgte Vorstrafen sowie der Umstand, daß er durch das mißbräuchliche Ziehen der Notbremse eine Betriebsstörung hervorgerufen, sich diesen Trunkenheitsanstand in der Funktion als Reisezugschaffner zu Schulden kommen ließ und er dadurch das Ansehen der ÖBB schwer geschädigt hatte, wirkten.

Hoch klingt das Lied vom braven Pensionisten

(aus Meldung der ZVÜ)

„Am Samstag, 14. Juli, um 4.08 Uhr geriet der Pkw K 262.676 infolge Unachtsamkeit des 30-jährigen Lenkers E. R. von der neben der Bahn verlaufenden Bundesstraße 82 ab und stürzte im km 321,800 zwischen den Bf Launsdorf-H. und St. Veit a. d. Glan auf das Streckengleis 2, wobei der Pkw beschädigt wurde. Der zu diesem Zeitpunkt auf Gleis 2 anrollende Zug 44023 wurde vom ÖBB-Pensionisten Johann **Hyden** angehalten, wobei die Annäherung an das Kfz **15 m** betrug. Das Fahrzeug wurde von Privatpersonen vom Gleis geschafft, worauf der unverletzt gebliebene Lenker mit dem beschädigten Fahrzeug davon fuhr ! Anzeige wurde erstattet. Betriebliche Folgen: Zug 44023 + 62′ und Zug 68151 + 13′."

Die weiteren Erhebungen ergaben, daß der am 29. November 1912 geborene Revident i. R. Johann **Hyden** aus Reipersdorf Nr. 27, Post Launsdorf, dessen Wohnhaus sich etwa 50 m vom Bahnkörper entfernt befindet, um 4.08 Uhr durch einen Knall geweckt wurde, worauf er sofort Nachschau hielt. Als er das Kraftfahrzeug auf Gleis 2 sah und zudem das Geräusch eines herannahenden Zuges vernahm, eilte er — nur mit einem Nachthemd bekleidet — mit einer Taschenlampe zur Unfallstelle, half zuerst dem Lenker aus dem Kraftfahrzeug und lief dann unter Abgabe von Haltsignalen dem mit zirka 50 km/h anrollenden Zug entgegen.

Sicherlich hat H. die ÖBB vor einem möglicherweise schweren Schaden bewahrt. Die Dion Villach wird daher nicht verabsäumen, den Kollegen i. R. zu beloben und zu belohnen. Die Anerkennung der Leistung des Pensionisten durch die GD der ÖBB ist mit diesen Zeilen gegeben.

Gedanken zur Ausbildung jugendlicher Nachwuchskräfte im Bereich der Bundesbahndirektion Wien

(Von Georg Schrems, Fachbeamter der BBD Wien)

Seit zirka 2 Jahren werden im Bereich der Bundesbahndirektion Wien, wie auch in den anderen Direktionen, in Zusammenarbeit mit den Bahnhöfen jugendliche Nachwuchskräfte ausgebildet. Nach großen Anfangsschwierigkeiten, wie

Schulraumnot, Vorschriftenproblemen usw., konnte mit der Zeit eine gewisse Einheit in der Ausbildung erzielt werden. Die Jugendlichen werden seit September 1972 in Knotenpunktschulungen regelmäßig theoretisch unterrichtet und auf die jeweilige Prüfung vorbereitet. Die praktische Erfahrung sollten sie auf den Bahnhöfen sammeln. Ich schreibe bewußt „sollten", denn auf diesem Gebiet steht es noch nicht zum besten. Es wäre verfehlt alle Bahnhöfe, denen Jugendliche zur Ausbildung zugewiesen wurden, zu bemängeln. Überwiegend erfüllen die Bahnhöfe die ihnen übertragenen Aufgaben ja zufriedenstellend. Im vergangenen Jahr sind aber verschiedene Mängel zu Tage getreten, von denen die wichtigsten hier gestreift werden sollen.

Wie aus den Stellungnahmen der Jugendlichen hervorgeht, bieten ihre Vorgesetzten, nicht immer jene Hilfe, die sie zur Bewältigung ihrer neuen Aufgaben erwarten würden. Es ist einfach zu wenig, dem jungen Menschen Vorschriften mit dem Kommentar „Gehen Sie in das Schulzimmer und lernen Sie" in die Hand zu drücken. Ebenso wichtig wie das Lernen ist es, dem Jugendlichen auch durch praktische Ratschläge und vor allem durch ein wenig Verständnis und Geduld das Lernen leichter zu machen. Die jungen Burschen kommen oft mit sehr großer Begeisterung und Arbeitsfreude zu den einzelnen Bahnhöfen. Welche Ernüchterung mag für manchen von ihnen die Tatsache bedeuten, daß er von seinem Vorgesetzten einfach nicht beachtet wird, und anstatt kommerziell geschult zu werden, Arbeiten verrichten muß, die mit seiner Ausbildung und späteren Tätigkeit in keinem Zusammenhang stehen (z. B. Kohlen tragen, Weichenschmieren, Propangasflaschen austauschen). Solche „Einschulungstätigkeiten" tragen dazu bei, daß der junge Mensch sehr bald die Freude am Lernen und an seinem Beruf verliert. Wer in dem Jugendlichen nur eine billige und willkommene Hilfskraft erblickt, scheint wohl kaum geeignet Nachwuchskräfte heranzubilden.

Viele Jugendliche finden es bedauerlich, daß sie sehr wenig zur praktischen kommerziellen Arbeit herangezogen oder bei ihr mitbeschäftigt werden. Gerade die Praxis aber würde ihnen helfen, den oft trockenen Stoff der verschiedenen Vorschriften besser zu verstehen. Sehr deutlich treten die Folgen der praktischen Vorverwendung immer wieder bei den Kursen und Prüfungen zu Tage. Die Jugendlichen, die in ihrer Ausbildung Gelegenheit hatten selbständig verschiedene Arbeiten durchzuführen, wie z. B. Ausfertigen von Blankofahrscheinen, Fracht berechnen oder den Tagesabschluß einer Personen- oder Güterkasse zu versuchen oder auch zu tätigen, haben sich im Kurs wesentlich leichter getan und auch ihr Prüfungsergebnis war entsprechend besser. Ein nicht zu unterschätzender Fehler in der Ausbildung der Jugendlichen besteht auch darin, daß sie oft das Gefühl haben, nicht ernst genommen zu werden. Der junge Mensch will seine Fähigkeiten durch Taten beweisen, eine im gestellte Aufgabe auch meistern, für seine Leistung aber auch anerkannt werden. Hier wäre fallweise ein wenig Geduld und Nachsicht der Vorgesetzten wie auch der Bahnhofbediensteten sehr förderlich; denn auch aus den Fehlern gewinnt der Jugendliche viel Erfahrung. Ihn für ein geschehenes Mißgeschick zu beschimpfen oder anzubrüllen zeigt von wenig pädagogischer Fähigkeit. Das Sprichwort „Kein Meister fällt vom Himmel" hat auch heute noch seine Gültigkeit !

Ein guter Rat oder eine sachliche Rüge wird bei vielen Jugendlichen auf fruchtbaren Boden fallen. Über gerechtfertigte Strenge hat sich bisher noch keiner beklagt. Sollte er es tun, wird ihm der Ernst der Sache vorgehalten werden.

Sicher ist es für den Vorgesetzten nicht immer leicht, die nötige Zeit aufzubringen den Jugendlichen zu prüfen und sich um ihn zu kümmern. Ist es aber nicht auch ein schönes Gefühl, das Wissen und die Erfahrung einer langjährigen Praxis an die Jugend weiterzugeben und aus ihr tüchtige und verantwortungsbewußte Eisenbahner zu machen ? Wer sich wirklich um die Jugendlichen bemüht und ihnen hilft, wird merken, daß diese oft geschmähte Jugend gerne bereit ist ihr bestes zu geben.

Strukturwandel im Güterwagenpark der ÖBB

Der Güterwagen von einst — der kurze offene, der gedeckte oder der flache — ist den heutigen Ansprüchen von Industrie und Wirtschaft kaum mehr gewachsen.

Es werden sowohl die Möglichkeit technischer Ver- bzw. Entladeabläufe als auch Vergrößerung der Ladekapazitäten verlangt.

Sowohl die ÖBB als auch andere europäische Eisenbahnverwaltungen haben in den letzten Jahren ihren Güterwagenpark durch Umbau bzw. Neubau den Erfordernissen der Wirtschaft angepaßt, wodurch in der heutigen Zusammensetzung eines Güterzuges schon eine Vielzahl von längeren Wagen aufscheint.

Die dzt. Bestimmungen der DV V 3, die zur Ermittlung der Zuglänge pro Güterwagenachse 5,5 m vorsehen, bringen sohin bei vielen Zügen mit langen Wagen nicht mehr die zur reibungslosen Betriebsabwicklung erforderlichen Werte.

Bei folgenden ÖBB-Wagengattungen weicht die tatsächliche Wagenlänge von der nach o. a. Grundsätzen ermittelten Länge wesentlich ab:

Gattung	Länge über Puffer	Anzahl
Gedeckte Wagen der Regelbauart:		
Gbs, Gbqs, Gbqss, Gbss-v	14,02—14,74 m	6796
Gbkl, Gbls-w	12,10—12,80 m	99
Gedeckte Wagen der Sonderbauart:		
Hbc-vw, Hbck, Hbis, Hbiss	12,10—14,80 m	1740
		8635
Flachwagen der Regelbauart mit Einzelachsen:		
Kp, Kkp, Kbmp, Ks, Kbs,	12,80, 13,86 m und	
Kbms, Kbms-w	14,40 m	1026
Kklm	11,50—12,00 m	179
Flachwagen der Sonderbauart mit Einzelachsen:		
Lc (Drehschemelwagen)	11,58 m	18
Laa mit 4 Einzelachsen	23,00 m	40
Laac mit 4 Einzelachsen (Tragbrückenwagen)	23,00 m	54
		1317
Wagen mit öffnungsfähigem Dach:		
Tbs, Tbqs	14,52 m	1245

Vom Gesamtbestand an eigenen Güterwagen sind etwa 32 % Langwagen.

Zusammenfassend kann also gesagt werden, daß das Verhältnis zwischen den kurzen und langen Wagen derzeit noch etwa 2 : 1 beträgt. Eine Änderung der in der DV V 3 angegebenen Werte ist daher noch nicht vertretbar.

Um aber Unregelmäßigkeiten bzw. Anständen bei Abwicklung von Kreuzungen und Vorfahren — wie dies bereits mehrfach der Fall war — wirksam vorzubeugen, ist es zweckmäßig, Züge mit mehreren oder vorwiegend eingereihten Langwagen entsprechend vorzumelden bzw. in der Zuganzeige einen diesbezüglichen Hinweis zu geben.

Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst, behandelt dieses Thema im Dienstunterricht !

Feuerwehren müssen auch im Tunnel helfen können

(Auszug aus der Zeitschrift „Brand aus" 7/1973)
Nachdruck mit Genehmigung des N. Ö. Landesfeuerwehrverbandes

„. . . Eine Fülle von Aufgaben und Problemen erwartet die österreichischen Feuerwehren in den nächsten Wochen: So die technische Ausrüstung und deren Finanzierung bei Feuerwehreinsätzen in Straßen- **und in Eisenbahntunnels** . . .

Aber nicht nur mit dem Bautenministerium wurde über das Tunnel-Problem verhandelt, auch mit der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen werden Gespräche über den Brandschutz in **Eisenbahntunnels** geführt, die zum Unterschied von den Straßentunnels bereits zu handfesten Ergebnissen geführt haben. In der ersten Ausrüstungsphase erhalten noch heuer die Feuerwehren um den Betrag von S 850.000,— **Langzeitatemschutzgeräte** für den Einsatz in den fünf wichtigsten Tunnels zur Verfügung gestellt. Weitere finanzielle Mittel sind für die nächsten Jahre vorgesehen. Es ist zu erwarten, daß die technischen Gespräche mit der Generaldirektion der ÖBB noch im Herbst abgeschlossen werden können . . ."

---

42. Unfallverhütung

Am 8. Mai 1973 fuhr im Bf S. der 45-jährige Verschubaufseher B. gemeinsam mit einem Verschieber auf dem vorderen Verschieberaufstieg eines Verschub-Tfz mit, um den Wagensatz eines Personenzuges abzuholen. B. gab mit einer Hand die erforderlichen Verschubsignale und bediente mit der zweiten Hand zeitweise das Verschubfunkgerät. Beim Befahren einer Weiche verlor B. den Halt und stürzte auf den Bahnkörper, weil er durch die o. a. Tätigkeiten sich nicht am Handgriff des Verschieberaufstieges festhalten konnte. Er schlug mit Kopf und Schulter so heftig auf dem Schotterbett auf, daß er eine schwere Gehirnerschütterung sowie zahlreiche Prellungen erlitt und bewußtlos liegenblieb. B. mußte vom Rettungsdienst in ein Krankenhaus eingeliefert werden und war **62 Tage** dienstunfähig.

Dieser schwere Unfall ist zweifelsfrei auf grobe Verstöße gegen die Bestimmungen der UVV zurückzuführen, weil B. weder die Sicherheitsbestim-

mungen für das Verhalten auf bewegten Fahrzeugen hinsichtlich Einnehmen eines sicheren Standes eingehalten, noch einen Schutzhelm getragen hatte, obwohl wiederholt im Verkehrs-Unterrichtsblatt eindringlichst auf die Einhaltung der Bestimmungen des Pkt. 2.7.7.1 sowie die der Anlage 3, Pkt. 1, der DV A 40 hingewiesen wurde. Außerdem mußte noch festgestellt werden, daß der Verunglückte den Dienst als Verschubaufseher mit leichten Halbschuhen versah.

Es liegen demnach eine Reihe schwerer Verstöße gegen Vorschriftenbestimmungen der DV A 40 vor. Vor allem gegen die Pkte. 2.7.3.1 und 2.7.7.1 des Heftes 2 sowie Pkte. 3.1.1, 3.1.3, 3.4.1, 3.4.2 und 3.4.5 (11) des Heftes 3.

Die Schwere des Unfalles ist jedoch ausschließlich der Tatsache zuzuschreiben, daß der Verletzte während der Ausübung seines Dienstes keinen Schutzhelm getragen hatte. Das Beispiel soll allen Bediensteten, die wegen Gefährdung von Kopf, Hals oder Nacken zum Tragen eines Schutzhelmes verpflichtet sind, eine Mahnung sein, mehr als bisher auf ihre persönliche Sicherheit zu achten.

Tragen von Schutzhelmen; Elektro- und Dieselkarrenfahrer

Im Pkt. 2.7.7.1 der Vorläufigen Unfallverhütungsvorschrift, DV A 40, Heft 2, ist bestimmt, daß die in der Anlage 3 Z. 1 dieser Vorschrift angeführten Bediensteten verpflichtet sind, bei Durchführung von Arbeiten, die mit einer Gefährdung von Kopf, Hals oder Nacken verbunden sind, Schutzhelme zu tragen. Zu den in der Anlage 3 Z. 1 angeführten Bediensteten — diese sind obligatorisch mit Schutzhelmen zu versorgen — zählen auch die Elektro- und Dieselkarrenfahrer. Elektro- und Dieselkarrenfahrer werden im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen in verschiedenen Diensten, unter anderem im Bahnhofsdienst verwendet. Die Gefährdung der Elektro- und Dieselkarrenfahrer ist in den einzelnen Dienstzweigen verschieden hoch, und zwar je nach der Arbeit, die sie zu verrichten haben. So sind z. B. im Maschinen- und im Material- und Lagerdienst häufig Ladearbeiten „über Kopf" vorzunehmen, bei denen es zu erheblichen weit über das normale Ausmaß hinausgehenden Gefährdung des Kopfes, des Halses oder des Nackens kommt. Diese Bediensteten werden daher vielfach während der gesamten Dauer der Dienstschicht den Schutzhelm tragen müssen. Anders verhält es sich aber bei den Elektro- und Dieselkarrenfahrern im Bahnhofsdienst, die derartigen Gefährdungen beim Fahren der Karren und bei ihrer sonstigen Arbeit nur fallweise, und zwar dann ausgesetzt sind, wenn sie Arbeiten und Manipulationen über Kopf auszuführen haben oder wenn die Karren so hoch beladen sind, daß die Gefahr besteht, daß sie durch herabfallende Transportgüter Kopf-, Hals- oder Nackenverletzungen erleiden könnten. Treten derartige Gefährdungen auf, so haben die Elektro- und Dieselkarrenfahrer im Bahnhofsdienst unbedingt Schutzhelme zu tragen. Um den Schutzhelm bei Bedarf zur Verfügung zu haben ist es notwendig, daß alle Elektro- und Dieselkarrenfahrer den Schutzhelm am Karren mit sich führen.

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)

Druck: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen — 1402/9