



FdI.

# Verkehrs-Unterrichtsblatt

12. Stück

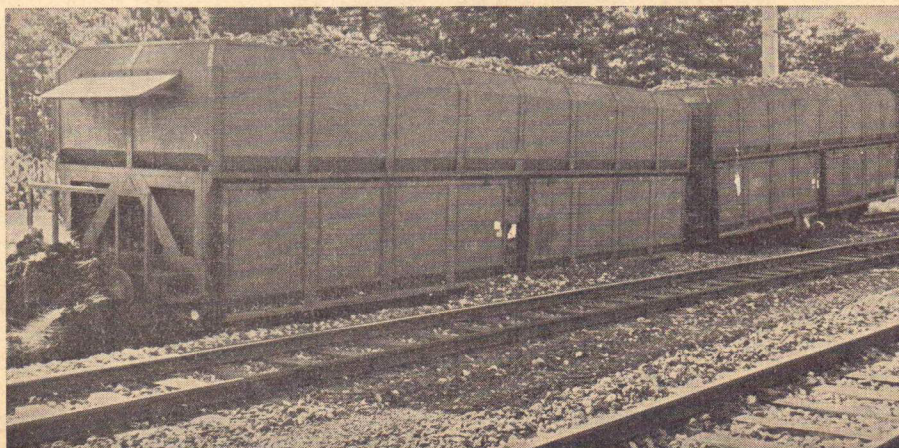
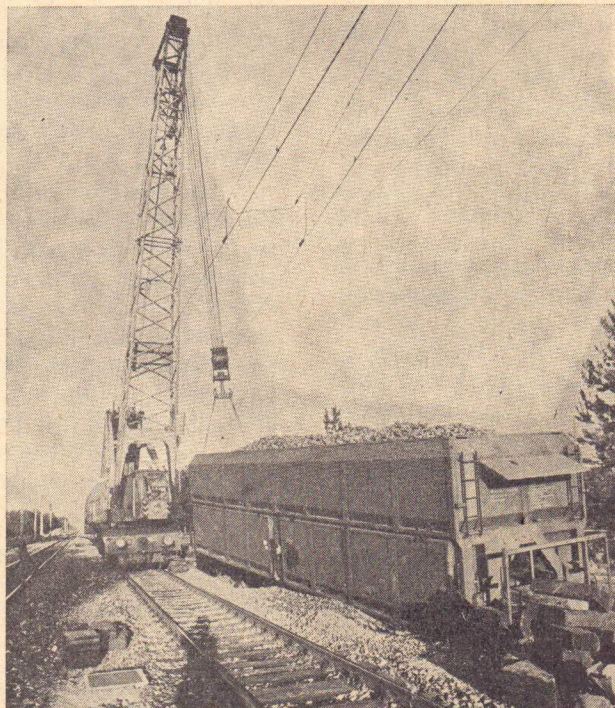
Wien, am 1. Dezember 1973

Jahrgang 1973

Inhalt: 53. Aus dem Verkehrsgeschehen  
54. Etwas für jeden  
55. Behandlung von Betriebsproblemen im Rahmen der UIC  
56. Kundendienst  
57. Unfallverhütung

## Das ist das Ergebnis

(Entrollen eines abgespannten Güterzuges in ein Stumpfgleis; Entgleisung von zwei vierachsigen beladenen Güterwagen. Aufgleisung durch einen 80-t- und einen 45-t-Kran),



mangelhafter Sicherung abgestellter Fahrzeuge.

### 53. Aus dem Verkehrsgeschehen

Wiewohl wir erst im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11/1973 einen eindringlichen Appell an alle V-Bediensteten zur strikten Einhaltung der Vorschriftenbestimmungen gerichtet haben, zwingt die

große Anzahl weiterer außergewöhnlicher Ereignisse — teils mit schweren Folgen — zu einer neuerlichen Mahnung an alle: So kann und darf es nicht weitergehen!

#### a) Zusammenprall einer Gleisstopfmaschine mit Pkw auf abgeschrankter Eisenbahnkreuzung

Der Schranken des Gemeindegeweges im km 197,430 zwischen den Bf S. und St. wird vom Wärter der Hst. T. im km 197,820 bedient. Das Schließen des Schrankens wird dem Straßenbenützer durch eine Vorläuteeinrichtung und ein rotierendes Warnsignal angekündigt.

Eine Gleisstopfmaschine war vom Fdl des Bf S. nach einem Personenzug als Kl mit einer Gleisbesetzung von 14.54 Uhr — 15.04 Uhr ordnungsgemäß abgefertigt worden. Der Schrankenwärter in der Hst. T. hatte von der Kl-Fahrt eindeutig Kenntnis.

Während der Fahrt bemerkte der Kl-Führer, daß die Schrankenbäume der Eisenbahnkreuzung offen standen. Obwohl hievon nicht verständigt und daher eine Störung anzunehmen war, ließ es der Kl-Führer zu, daß die Eisenbahnkreuzung mit einer Geschwindigkeit von etwa 20 km/h befahren wurde. Dabei kam es zu einem Zusammenprall mit einem Pkw, der zur Seite geschleudert und dessen Lenker getötet wurde.

Der Schrankenwärter hatte den gegenständlichen Schranken rechtzeitig für den Personenzug geschlossen und sich dann in Erwartung des Zuges auf den Platz begeben. Als der Zug in die Hst. einfuhr, bemerkte der Wärter, daß sich die Schrankenbäume des von der Hst. aus noch wahrzunehmenden Schrankens öffneten. Er eilte hierauf in seinen Dienstraum und sah, wie ein dort befindlicher jugendlicher Bahnfremder eben den Schrankenbetrieb betätigte. Wiewohl der Bedienstete sofort den Schranken zu schließen begann, kam es unterdessen zum geschilderten Zusammenprall.

Die Ursache des bedauerlichen Unfalles lag in erster Linie im Fehlverhalten des Kfz-Lenkers, der trotz des bereits in Tätigkeit befindlichen Vorläutewerkes und des rotierenden Warnsignals nicht vor der Eisenbahnkreuzung anhält.

Dem Schrankenwärter muß vorgeworfen werden, daß er den Aufenthalt eines Bahnfremden im Dienstraum duldete und somit die Gelegenheit schuf, daß der Jugendliche eigenmächtig den Schranken vorzeitig öffnen konnte.

Der Kl-Führer hätte eine Störung der Schrankenanlage annehmen müssen, da er vom offenen und unbewachten Schranken nicht verständigt war. Das Befahren der Eisenbahnkreuzung durfte daher erst nach Anhalten und Abgabe des Signals 47 sowie nach Prüfung der Straßenverkehrslage erfolgen.

Wir erinnern in diesem Zusammenhang insbesondere an die Bestimmungen der Punkte 25 und 548 der DV V 3:

„In den Diensträumen dürfen sich nur die dort Beschäftigten aufhalten. Bahnfremden Personen und Angehörigen von Bahnbediensteten ist der Zutritt nur in der sachlich gerechtfertigten Dauer gestattet.“

„Vor Eisenbahnkreuzungen mit gestörten Schranken- und Blinklichtanlagen (s. ZSV) hat der Kl-Führer anzuhalten, das Signal 47 ‚Achtung‘ zu geben und, wenn es der Straßenverkehr zuläßt, die Fahrt vorsichtig fortzusetzen.“

Siehe auch Verkehrs-Unterrichtsblatt 5/1973 unter Pkt. 23.

„Ist der Schranken eingesehen — ja oder nein?“

#### b) Zusammenstoß zweier Güterzüge

Um 4.18 Uhr des Ereignistages kam es im Bf V. zum Zusammenstoß eines beim haltzeigenden Ausfahrtsignal H 1 aus Gleis 1 ausfahrenden Güterzuges (Zub 1 : 0, Zugführer am hinteren Führerstand des Tzf) mit einem beim haltzeigenden Einfahrtsignal A stehenden Güterzug. Dabei wurden beide Triebfahrzeuge beschädigt.

Da Streckengleis 2 zwischen den Bf V. und dem Nachbarbf L. gemäß einer VBA gesperrt war, trat durch den Zusammenstoß Unterbrechung des durchgehenden Verkehrs bis 6.07 Uhr ein. Im Reisezugverkehr ergaben sich hiedurch Verspätungen bis zu 90 Minuten.

Der zuerst erwähnte planmäßig durchfahrende Güterzug hatte das Einfahrtsignal des Bf V. in Stellung „Vorsicht“ angetroffen, jedoch will der Tzf-Führer dieses in Stellung „Hauptsignal frei“ gesehen haben. Während der Einfahrt in den Bf bemerkte er, daß das Ausfahrtsignal H 1 (Lichtsignal) „Halt“ zeigte. Infolge nicht rechtzeitiger Bremsung überfuhr der Zug das Ausfahrtsignal um etwa 50 m.

Der Zugführer dieses Güterzuges, der bis zu diesem Zeitpunkt keine Signalbeachtung durchgeführt hatte, fertigte unmittelbar nach dem Anhalten den Zug wieder ab, wiewohl er die Stellung des Ausfahrtsignales nicht sehen konnte. Der Triebfahrzeugführer kam dem Auftrag bedenkenlos nach, so-

daß es nach Aufschneiden einer Weiche im anschließenden Gleisbogen zum Zusammenstoß kam.

Wie die an die Unfallstelle entsandte Erhebungskommission feststellen konnte, stand der Triebfahrzeugführer des Güterzuges nach dem Ereignis noch unter Alkoholeinwirkung. Er gab zu, am Nachmittag des Vortages bis etwa 18.00 Uhr  $\frac{1}{8}$  l Wein getrunken zu haben; er trat daher seinen Dienst um 0.05 Uhr weder ausgeruht noch nüchtern an. Eine Blutprobe wurde dem Bediensteten abgenommen.

### c) Gegenfahrt zweier Reisezüge

Gemäß der VBA wurde für die Durchführung einer Gleisneulage auf Streckengleis 1 zwischen den Bf St. und G. zeitweise eingleisiger Betrieb auf Streckengleis 2 eingerichtet und die Sicherungsanlage entsprechend angepaßt. Wegen Fehlens der blockmäßigen Folge- und Gegenzugsicherung waren die Züge zwischen den genannten Bf fernmündlich anzubieten und anzunehmen und die Züge der Fahrtrichtung 1 außerdem rückzumelden.

Am Ereignistag übernahm der Fdl im Bf St. nach dreiwöchigem Urlaub um 18.08 Uhr den Dienst. Obwohl sich der Fdl über die durch die VBA bedingten geänderten Verkehrsverhältnisse informiert haben will, beachtete er die in der „Bildlichen Darstellung der Fahrplanänderungen“ dargestellte spitze Kreuzung zweier Reisezüge im Bf St. nicht. Er gab deshalb blockmäßigen Auftrag an Stw 2

### d) Weitere außergewöhnliche Ereignisse

Einleitend wird darauf verwiesen, daß es sich hier nur um einen Auszug aus dem Unfallgeschehen eines Monats handelt!

Am 18. 9. um 16.13 Uhr wurde zwischen dem Bf I. und dem Bl S 1 ein Personenzug in den durch einen Güterzug besetzten Raumabschnitt eingelassen. Der Personenzug kam durch Abschalten der Fahrleitung etwa in Höhe der Blockstelle S 2 zum Stillstand. Die Annäherung an den vor dem Blocksignal Bl S 1 haltenden Güterzug erfolgte auf etwa 1500 m.

Gemäß einer VBA war die automatische Blockstelle S 2 außer Betrieb gesetzt, die automatische Blockstelle S 1 mit einem Blockwärter besetzt und im Streckenabschnitt Bf I. — Bf S. das fernmündliche Rückmelden eingeführt. Der erwähnte Güterzug kam wegen Folge vor dem Blocksignal der Blockstelle S 1 zum Stillstand.

Unmittelbar vor der geplanten Abfahrt des Personenzuges (16.10 Uhr) betrieb der Fdl des Bf I. beim Wärter des Blockpostens S 1 die Rückmeldung für den Güterzug. Der Blockwärter antwortete nach seinen Angaben etwa: „Der ist bei mir“. Der Fdl will diese Worte als „Ist hier“ verstanden, somit als Rückmeldung aufgefaßt haben und ließ deshalb die Auffahrt des Personenzuges zu. Als kurz darauf Klärung des Sachverhaltes erfolgte, wurde die Fahrleitung sofort abgeschaltet.

Die Ursache des Ereignisses lag demnach in folgendem:

Die Stellung „Vorsicht“ des Einfahrsvorsignals wurde von der Zugmannschaft nicht beachtet. Der Abfahrauftrag wurde vom Zugführer ohne Erhalt einer Abfahrlaubnis erteilt. Die vom Wärter des Stellwerkes 1 gegebenen Haltsignale wurden nicht beachtet. Die Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 0,55‰ beim Triebfahrzeugführer (DV V 3, Pkte. 18, 253, 418, 488 und 458; DO §§ 18 und 25; DV M 22 A, Pkt. 6).

zur Freistellung des Ausfahrtsignales für den auf Gleis 2 stehenden Reisezug, unterließ es aber, vorher den Zug an Bf G. anzubieten und die Annahme im Zugmeldebuch zu vermerken; auch verabsäumte er die Abgabe eines Fahrsignals.

Der Wärter im Stellwerk 2 kam dem blockmäßigen Auftrag des Fdl bedenkenlos nach, da er — obwohl bereits seit 17.00 Uhr im Dienst — auf den um 18.06 Uhr vom Nachbarbf G. abgefahrenen Gegenzug vergessen hatte. Als der Fdl seine schweren Verfehlungen erkannte, beauftragte er den Wärter des zwischen den genannten Bf gelegenen Blockpostens, die beiden Reisezüge anzuhalten; eine Abschaltung der Fahrleitung unterließ der Fdl aus unerklärlichen Gründen. Die Annäherung der beiden Züge erfolgte auf 200 m. (DV V 3, Pkte. 181, 214, 221, 233, 287, 348 und 354.)

Ein typisches Beispiel für mangelhafte Verständigung; aber auch ein Beweis dafür, daß auf die Anwendung der vorgeschriebenen Wortlaute im Bf I. wenig Wert gelegt wird! Sollte dies den verantwortlichen Aufsichts- und Kontrollorganen bisher entgangen sein?

Am 12. 10. um 0.14 Uhr kam es im Bf K. (50 m innerhalb des Ausfahrtsignales) zum Zusammenstoß eines auf Gleis 2 einfahrenden Lokzuges mit dem 1. Wagen (beladen mit Pkw) eines zu bespannenden Güterzuges. Dabei wurde das Tzf schwer beschädigt (Vorbau eingedrückt); der 1. Wagen ritt auf das Tzf auf und erfuhr ebenso wie drei der verladenen Pkw erhebliche Beschädigungen. Sachschaden: Über S 200.000,—!

Der genannte Lokzug fährt im Bf K. laut Buchfahrplan auf besetztes Gleis ein und war für den zu bespannenden Güterzug bestimmt. Da alle Hauptgleise besetzt waren, ordnete der Fdl-Innendienst die Einfahrt auf besetztes Gleis 2 an. Der Fdl-Außendienst unterließ es jedoch, die Anhaltstelle durch Aufstellen einer Haltscheibe mit rotem Licht kennzeichnen zu lassen.

Der Triebfahrzeugführer des Lokzuges, der wie bereits erwähnt von der Einfahrt auf besetztes Gleis Kenntnis hatte, fuhr mit überhöhter Ge-

schwindigkeit in den Bf ein und mit etwa 50 km/h (!) auf den zu bespannenden Zug auf.

Am 15. 10. um 11.19 Uhr entgleiste bei Einfahrt in den Bf W. ein Stabeg-Bahnwagen mit Ilo-Aufsteckmotor auf Weiche 2 mit beiden Achsen. Dabei wurden der Kl-Führer und ein mitfahrender Bediensteter verletzt.

Dem Kl war für seine Fahrt vom Nachbarbf T. nach Bf W. eine Gleisbesetzung von 11.05—11.25 Uhr vorgeschrieben. Hievon war auch der Wärter im Stellwerk 2 des Bf W. — eine Fdl-Nachwuchskraft, die die Vorprüfung für die Verkehrsfachprüfung nicht bestanden hatte — unterrichtet. Der Bedienstete stellte vorbereitend für eine andere Kl-Fahrt die Weiche 2 gerade zu jenem Zeitpunkt um, als der von T. kommende Kl unerlaubt in den Bf einfuhr. (DV V 3, Punkte 34 und 547.)

Auch bei diesem Fall erscheint die Annahme gerechtfertigt, daß es sich nicht um einen Einzelfall einer unerlaubten Einfahrt in den Bf handelt. Vielmehr muß angenommen werden, daß in diesem Streckenabschnitt Kl-Führer regelmäßig die erwähnten Bestimmungen der DV V 3 ignorieren und Fdl als auch Bf-Vorstände diese Vorgangsweise dulden!

Am gleichen Tag um 11.35 Uhr entgleiste im Bf W. einer Nebenbahn beim Vershub eines Bezirksgüterzuges ein vierachsiger Güterwagen mit einem Drehgestell. Die Ursache: Umstellen der ortsbedienten Weiche 1 unter dem rollenden Fahrzeug!

Am 27. 10. um 11.25 Uhr entgleisten im Bf L. auf Weiche 27 während des Ausziehens eines aus 21 beladenen Wagen bestehenden Vershubteiles der dritt- und viertletzte Wagen mit allen Achsen. Ein Fahrleitungsmast wurde geknickt, die Fahrleitung erheblich und der Oberbau leicht beschädigt. Sachschaden: Zirka S 60.000,—. Bis zur Instandsetzung der Fahrleitung um 19.15 Uhr, bei der Mannschaften von 4 Fahrleitungsmeisterstellen eingesetzt waren, konnten im Bf L. nur Gleis 3 mit E-Tfz und Gleis 1 mit Diesel-Tfz befahren werden.

Die aus 21 Wagen bestehende Fahrzeuggruppe sollte auf Gleis 8 abgestellt und später einem Güterzug beigegeben werden. Da sich der Vershubleiter vor Beginn dieser geschobenen Vershubbewegung nach Gleis 8 nicht von der richtigen Stellung der Weiche 27 überzeugt und sich der Spitzenverschieber nicht am vordersten Fahrzeug aufgehalten hatte, wurde die Weiche unbemerkt aufge-

schnitten, wodurch es beim späteren Vorziehen der Wagengruppe zur Entgleisung kam.

Soweit der Auszug aus dem Unfallgeschehen bis 27. 10. 1973. Welche Lehren können daraus gezogen werden?

Die geschilderte Gegenfahrt zweier Reisezüge beweist, wie wichtig es ist, sich nach längerer Abwesenheit, z. B. Urlaub oder Krankenstand, wieder mit den Gegebenheiten am Dienort vertraut zu machen. Insbesondere dann, wenn wie hier eine VBA in Kraft ist, durch die völlig andere Verhältnisse als im Normalzustand gegeben sind.

Wir haben in den Verkehrs-Unterrichtsblättern 4 und 8 aus 1973 ausführlich über „Einfahrt auf besetztes Gleis“ und die damit zusammenhängenden Bestimmungen gesprochen, erläutert und ermahnt. Trotzdem glaubte der Fdl im Bf K. sich darüber hinwegsetzen zu können; aber auch der Triebfahrzeugführer des Lokzuges handelte ebenso grobfahrlässig wie der Fdl!

Über die Bestimmungen, die ein Vershubleiter und Spitzenverschieber zu beachten haben, wurde in diesem Blatt unzählige Male geschrieben. Und doch vergeht keine Woche, in der nicht ein Unfall durch Nichtbeachtung dieser Bestimmungen eintritt!

DV V 3, Pkt. 64: „Bei Vershubteilen, bei denen sich der Triebfahrzeugführer nicht auf dem vordersten Fahrzeug befindet, hat sich ein Vershubbediensteter (Spitzenverschieber) beim vordersten Fahrzeug so aufzuhalten, daß er den Vershubweg überblicken und rechtzeitig die nötigen Signale geben kann.“

Den Kl-Führern rufen wir die Bestimmungen des Punktes 547 der DV V 3 in Erinnerung, die u. a. lauten: „Kann sich ein beim Einfahrtsignal haltender Kl mit dem betreffenden Bediensteten nicht verständigen, so darf sich der Kl unter wiederholter Abgabe des Signals 47 ‚Achtung‘ bis in die Höhe der Vershubhalttafel vorsichtig nähern; ist kein Einfahrtsignal vorhanden, so hat er bei der Trapeztafel anzuhalten . . .“.

Abschließend zum Thema „Verkehrsgeschehen“ sei noch darauf hingewiesen, daß bei den Unfällen der letzten Zeit zahlreiche Tfz zum Teil schwerstens beschädigt wurden und dadurch für lange Zeit dem Betrieb entzogen sind. Was dies bedeutet, wird wohl jeder V-Bedienstete ermessen können. Als Beispiel sei erwähnt, daß eines der beim Zugzusammenstoß im Bf Fürnitz am 1. 5. 1972 schwerstens beschädigten E-Tfz sich derzeit noch in der Hauptwerkstätte zur Instandsetzung befindet!

---

*Rechtzeitige Bremsbedienung verhinderte schon viel Unheil! Sei darauf bedacht!*

---

## 54. Etwas für jeden

Solche fernschriftliche Meldungen werden gegeben!

1.)

5 b nr 5402 von bbdion [REDACTED] 20/7 1045

*Wolfgang/12/7*

an alle dienststellen im bereiche der bundesbahndirektion [REDACTED]  
zk: dion [REDACTED]

es ist beabsichtigt, bei einer genuegenden anzahl von bewerbern, im lehr- und pruefungszimmer der bbdion [REDACTED] beginnend im november 73 einen vorbereitungslehrgang zur ablegung der dienstpruefung fuer kanzlisten abzuhalten.

zeit: diensttag und donnerstag, von 16.00 bis 19.00 uhr. interessenten senden ein entsprechendes ansuchen bis spaetestens 20. aug 73 im dienstweg an die bbdion [REDACTED], abt 1. voraussetzung zur lehrgangszulassung ist der bestandene befaehigungsnachweis stufe 1c.

von dion [REDACTED]: ob rev b [REDACTED]

2.)

b nr 348, von [REDACTED] 24.07.1973 2045 ==

an gendion wien, bb dion [REDACTED], zugfoerderungleitung [REDACTED]

dienstag den 24.07.1973 um 1852 uhr fiel das einfahrsignal -z- im bahnhof [REDACTED] laut angabe des lokfuehrers des z 741 auf halt, waehrend sich z 741 dem einfahrsignal naeherte. der lokfuehrer ueberfuhr somit das haltzeigende signal und hielt im bahnhof an, um mir das zu melden. bei der ausleuchtung auf meinen drs konnte ich das nicht erkennen. vermutl.: ursache, signalstoerung. betriebliche folgen.: z 741 + 4.

bahnhof [REDACTED]: [REDACTED] fdl+

3.)

+ b nr 314 von [REDACTED] am 9/7 0530=

an gendien wien, bbdion [REDACTED], streckenleitung [REDACTED]  
stvb [REDACTED], zugfltg [REDACTED]=

donnerstag 9.8.1973 um 04.30 uhr entgleiste der wagen db 51-80 2241294-5 mit einer achse. ursache: zu fruehes umstellen der weiche drei.=

bahnhof [REDACTED]: i.a. [REDACTED] +

Zu 1.):

Dem Verfasser dieser Fernschrift wird empfohlen, sich die Bestimmungen der DV V 115, Ab-

schnitt II, Pkt. 6 in Erinnerung zu rufen, die lauten: „Bahndienstferschreiben sind fernschriftliche Nachrichten,

- a) die im Interesse des Bahnbetriebes gelegen sind,
- b) die ausschließlich über bahneigene Fernmeldeanlagen übermittelt werden können,
- c) deren Aufgeber und Empfänger bahndienstliche Stellen sind.

Sie sind auf jene Mitteilungen zu beschränken, die schriftlich an den Empfänger gegeben werden sollen, ihn aber auf andere Weise (zum Beispiel als Telegrammbrief) nicht rechtzeitig erreichen würden.

Zu 2.) und 3.):

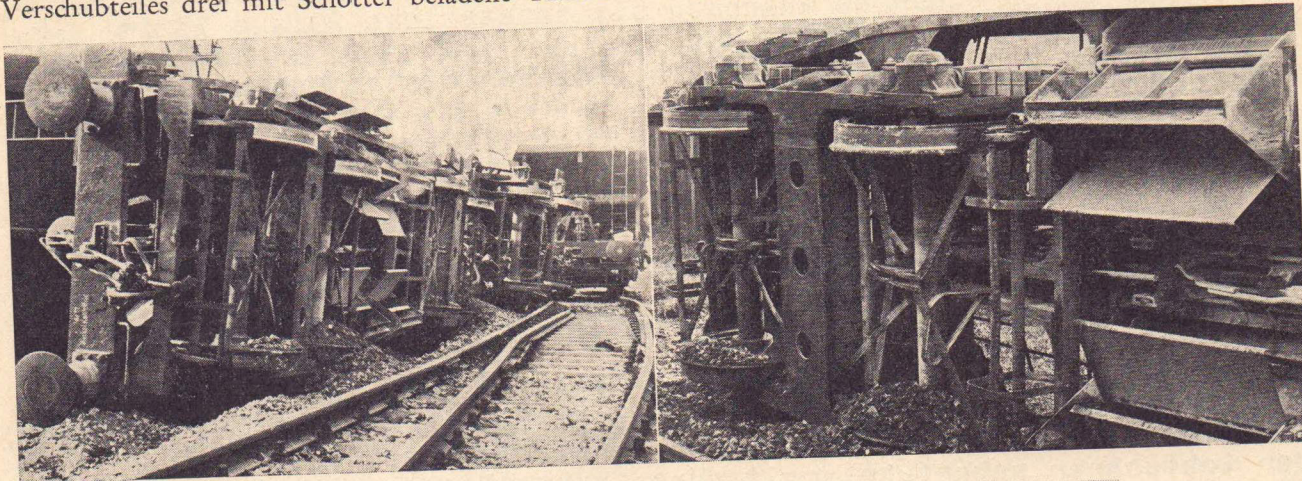
Die beiden Fdl haben sich mit den „Richtlinien“ vertraut zu machen. Eine Unterschrift mit dem Zusatz „Fdl“ widerspricht den genannten Bestimmungen. Aber auch die Meldung selbst (zu 2.) ist nicht richtig abgefaßt.

Die Entgleisung eines Wagens mit einer Achse beim Vershub fernschriftlich der Generaldirektion zu melden ist ebenso falsch.

### Die Folgen einer Gleiserweiterung

Dienstag, 16. Oktober, um 10.48 Uhr entgleisten im Bf O. während der Fahrt eines gezogenen Vershubteiles drei mit Schotter beladene Talbot-

wagen mit allen Achsen und stürzten um, wobei ein Fahrleitungsmast geknickt wurde. Sachschaden: Etwa S 90.000.



### Der Hausbau geht vor!

Am 28. September um 18.42 Uhr stellte der Fdl des Bf K. beim Wärter des Stellwerkes 2 Unausgeruhtheit fest.

Der Stellwerkswärter (Dienstantritt 18.00 Uhr!) kam dem blockmäßigen Auftrag, die Ausfahrt für einen Güterzug zu stellen, nicht nach und wurde vom Fdl schlafend im versperrten Stellwerk angetroffen; das 42 Minuten nach Dienstantritt! Bei

der Einvernahme durch den Erhebungsbeamten gab der Bedienstete zu, vor Dienstantritt von 8.00—14.00 Uhr beim Bau eines Wohnhauses mitgeholfen zu haben. Dabei trank er mittags und um 17.00 Uhr je ein Seidel Bier. Kein Wunder, daß der Stellwerkswärter völlig unangeruht zum Dienst kam.

Der Eisenbahndienst ist keine Nebenbeschäftigung! Er verlangt ausgeruhte Menschen, die sich auf ihre Arbeit voll konzentrieren!

## Standorte der Ölauffangwagen

Wag.-Nr.	Inhalt hl	Standort	Wag.-Nr.	Inhalt hl	Standort
<b>Dion Wien</b>					
0300	192	Bf Klein Schwechat	935009	265	Bf St. Pölten Hbf
0301	192	Bf Klein Schwechat	0308	170	Bf Stadlau
935001	265	Bf Klein Schwechat	0309	192	Bf Stadlau
0302	192	Bf Wien Matzleinsdorf	935005	265	Bf Stadlau
0303	192	Bf Wien Matzleinsdorf	0310	192	Bf Wiener Neustadt
935002	265	Bf Wien Matzleinsdorf	0311	192	Bf Wiener Neustadt
0304	150	Bf Penzing	0313	180	Bf Amstetten
0305	150	Bf Penzing	935000	265	Bf Amstetten
0312	200	Bf Penzing	935003	265	Bf Mürzzuschlag
0306	192	Bf St. Pölten Hbf	935004	265	Bf Schwarzenau
935008	265	Bf St. Pölten Hbf			
<b>Dion Linz</b>					
935006	265	Bf Linz Hbf	935900	360	Bf Salzburg-Gnigl
935007	265	Bf Linz Hbf	0591	200	Bf Bischofshofen
0588	290	Bf Linz Vbf	935013	265	Bf Bischofshofen
0589	270	Bf Wels Vbf	0592	240	Bf Selzthal
935010	265	Bf Wels Vbf	935014	265	Bf Selzthal
935011	265	Bf Wels Vbf	0593	200	Bf St. Valentin
0590	270	Bf Salzburg-Gnigl	935015	265	Bf St. Valentin
935012	265	Bf Salzburg-Gnigl			
<b>Dion Innsbruck</b>					
0700	270	Bf Bludenz	0703	270	Bf Bregenz
935016	265	Bf Bludenz	935020	265	Bf Bregenz
0701	192	Bf Wörgl	0704	270	Bf Innsbruck Fbf
935017	265	Bf Wörgl	0705	238	Bf Innsbruck Fbf
0702	200	Bf Saalfelden	935021	265	Bf Innsbruck Fbf
935018	265	Bf Saalfelden	935901	360	Bf Innsbruck Fbf
935019	265	Bf Solbad Hall in Tirol			
<b>Dion Villach</b>					
935022	265	Bf Graz Hbf	935027	265	Bf St. Veit a. d. Glan
935023	265	Bf Graz Hbf	0994	192	Bf Villach Westbf
935024	265	Bf Bruck a. d. Mur	0995	192	Bf Villach Westbf
935025	265	Bf Bruck a. d. Mur	0997	200	Bf Villach Westbf
0992	184	Bf Knittelfeld	935029	265	Bf Villach Westbf
935026	265	Bf Knittelfeld	0996	184	Bf Klagenfurt
0993	180	Bf St. Veit a. d. Glan	935028	265	Bf Klagenfurt

## Beschaffung von Ölauffangbehältern

Als Vorsorge für die bei Ölunfällen bzw. Leckwerden von Kesselwagen zu ergreifenden Sofortmaßnahmen werden nunmehr Faltbehälter aus PVC-beschichteten Treviragewebe, mit Schützgerüst, mineralölbeständig, mit einem Fassungsvermögen von 3000 l und je 2 Ablaufrinnen aus Alu (zusammensteckbar) beschafft. Folgende Bahnhöfe werden damit beteiligt:

## BBDion Wien:

Gänsersdorf (1 Garn.)  
Klein Schwechat (2 Garn.,  
davon 1 Garn. für Groß Schwechat)

Penzing (2 Garn.)  
für Penzing Vbf.)  
Stadlau (1 Garn.)  
Wien Lobau Hafen (2 Garn.)  
Wien Matzleinsdorf (2 Garn.)

## BBDion Linz:

Attnang-Puchheim (1 Garn.)  
Bischofshofen (1 Garn.)  
Linz Vbf (2 Garn.,  
davon 1 Garn. für Linz Vbf-West)  
Salzburg Gnigl (2 Garn.)  
St. Valentin (1 Garn.)

Selzthal (1 Garn.)  
Wels Vbf (2 Garn.)

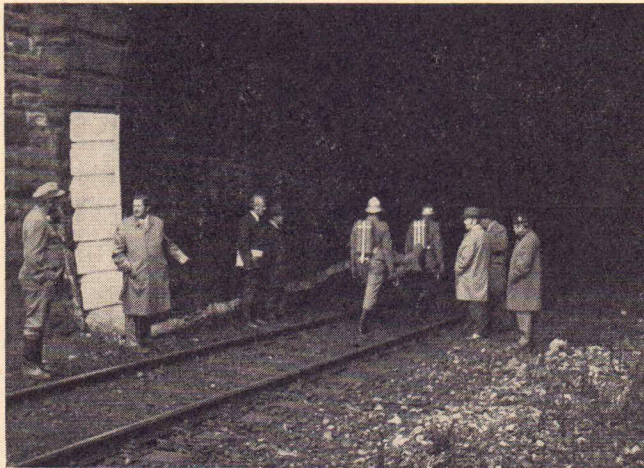
**BBDion Innsbruck:**

Bregenz (1 Garn.)  
Feldkirch (1 Garn.)  
Innsbruck Hbf (1 Garn.)  
für Innsbruck Fbf)  
Kufstein (1 Garn.)  
Landeck (1 Garn.)  
Saalfelden (1 Garn.)  
Solbad Hall in Tirol (2 Garn.)  
Wörgl (1 Garn.)  
für Villach Westbf)

**BBDion Villach:**

Bruck a. d. Mur (1 Garn.)  
Graz Hbf (1 Garn.)  
Klagenfurt Hbf (1 Garn.)  
Rosenbach (1 Garn.)  
St. Michael (1 Garn.)  
Villach Hbf (1 Garn.)  
für Villach Westbf)

Bezüglich der Schulung der Bediensteten über die Aufstellung der Behälter, Aufbewahrung und Reinigung nach Gebrauch ergehen seitens der Dienen gesonderte Weisungen.

**Übung mit schweren Atemschutzgeräten im Breitenseertunnel**

Mittwoch, 24. Oktober 1973, wurde von der Feuerwehr der Stadt Wien über Weisung des Tunnelbeauftragten des Österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes im Breitenseertunnel zwischen den Bf Ottakring und Penzing Pbf eine Übung mit schweren Atemschutzgeräten durchgeführt.

Die Erprobung der Atemschutzgeräte (Preßluftatmer verschiedener Bauarten) und der mit diesen eingesetzten Feuerwehrmännern (verschiedenes Alter und Körpergewicht) wurde auf einer Strecke von 1 km durchgeführt, wobei der Einsatz in 4 Gruppen erfolgte. Hierbei ging die 1. Gruppe ohne Last auf den Schwellen zu ihrem 1 km entfernten

Ziel vor, während andere Gruppen verschiedene Last (Feuerwehrschräume bzw. Tragbahre mit einem zirka 70 kg schweren Mann) zu tragen hatten. Bei dem Probeinsatz wurde von der Feuerwehr festgestellt, daß die tatsächlichen Einsatzzeiten der Preßluftatmer gegenüber den mathematischen Berechnungen nicht den Erwartungen entsprochen hatten. Bei Einsätzen, die über 30 Minuten dauern, bzw. auch bei kürzeren Einsätzen mit größerer Belastung, müßten Langzeitgeräte zum Einsatz kommen. Atemschutzübungen der Feuerwehr der Stadt Wien für Einsätze in Tunnels werden fortgesetzt.

**Erhöhte Unfallgefahr bei Frost!****Bedienstete!**

Muß es sein, daß bei Eintritt von Frost so viele von Euch im Dienst oder auf dem Weg dorthin verunglücken?

Sorgt daher durch erhöhte Vorsicht und rechtzeitige Bestreung der Wege im Bahnbereich vor.



## 55. Behandlung von Betriebsproblemen im Rahmen der UIC

(Fortsetzung und Schluß)

**Arbeitsweise**

Die grundsätzliche Arbeitsweise in den Ausschüssen soll in groben Umrissen an Hand eines Beispiels dargelegt werden:

Im Laufe der jährlichen Tagung des Ausschusses Betrieb im Jahre 1969 in Nürnberg, wurde die Aufnahme der Frage: „Vereinheitlichung der Zugschlußsignale“ in das Arbeitsprogramm des Ausschusses beschlossen. Nach Bestätigung durch den Geschäftsführenden Ausschuß erfolgte die Bildung einer Arbeitsgruppe im Rahmen des Unterausschusses Vorschriften und Signalwesen. Die erste Arbeit dieser Gruppe war die Feststellung des „Ist-Zustandes“ auf Grund eines Fragebogens, der den Mitgliedsverwaltungen des Ausschusses Betrieb zur Beantwortung vorgelegt wurde. Die erhaltenen Antworten wurden in einer Übersicht zusammengestellt und an alle Mitgliedsverwaltungen versandt.

Darauf folgte eine erste Analyse der zusammengestellten Antworten:

- wo besteht Einheitlichkeit ?
- wo bestehen Abweichungen ?
- warum bestehen diese Abweichungen ?

Bis zur Jahrestagung des Ausschusses Betrieb im Juni 1971 in Split war diese erste Stufe abgeschlossen. Als zweite Stufe erfolgten intensive Kontakte zwischen den Verwaltungen um zu klären, wieweit einzelne Verwaltungen bereit wären, Kompromisse einzugehen. Dazu sind zwar Kontakte zwischen den Vertretern der Verwaltungen unbedingt erforderlich; doch ist es in erster Linie eine Frage der Geschicklichkeit und der Verhandlungsführung des Präsidenten des Unterausschusses, die es möglich erscheinen lassen, Kompromisse zu finden.

Eine Reihe von Abweichungen konnte so bereits geklärt werden. Die Probleme, die noch bestehen blieben, waren gewissermaßen der „Harte Kern“ der Frage. In einer besonderen Untersuchung wurden die Vor- und Nachteile der verschiedenen Systeme der einzelnen Verwaltungen festgehalten. Eine objektive Zusammenstellung dieser Vor- und Nachteile wurde erstellt und den Mitgliedsverwaltungen übersandt. Die Stellungnahme der Verwaltungen wurden in einer Übersicht zusammengefaßt. Diese Zusammenstellung ließ erkennen, daß eine einheitliche Linie gefunden werden könne. Auf der Jahrestagung des Ausschusses Betrieb im Juni 1972 in Graz wurde daher beschlossen ein Merkblatt zu erarbeiten.

Der Entwurf zu einem Merkblatt für ein international einheitliches Zugschlußsignal wurde daraufhin vom Unterausschuß erstellt. Für die notwendigen technischen Untersuchungen, wie z. B. Material, genaue Abmessungen usw. wurde auf der Jahrestagung des Ausschusses Betrieb im Juni 1973 in Kopenhagen beschlossen, das ORE einzuschalten.

Sobald die Arbeit des ORE beendet sein wird, kann der Unterausschuß den Merkblattentwurf abschließend bearbeiten. Der Ausschuß Betrieb wird dann einen entsprechenden Beschluß fassen und das neue Merkblatt kann erscheinen.

Die Behandlung einer Frage dauert manchmal relativ lange. Es ist dabei allerdings zu bedenken, daß die einzelnen Verwaltungen immer wieder zu Kompromissen genötigt sind, die oft eigene Entwicklungen unterbrechen und größere wirtschaftliche Folgen haben können. Aus dieser Sicht ist es beachtlich, was an Vereinheitlichungen bereits möglich geworden ist.

**Derzeitige Arbeit**

Die laufende Tätigkeit des Ausschusses Betrieb wird unter dem Vorsitz der SBB geführt. Der Präsident des Ausschusses Betrieb ist der Betriebsdirektor der SBB Herr Borer. Der Ausschuß Betrieb hat fünf Unterausschüsse gebildet:

- 4 A Koordination und Gesamtüberwachung des Betriebes  
Vorsitzende Verwaltung DR
- 4 B Betriebsdienst im Reiseverkehr  
Vorsitzende Verwaltung DB
- 4 C Betriebsdienst im Güterverkehr  
Vorsitzende Verwaltung SNCF
- 4 D Vorschriften- und Signalwesen  
Vorsitzende Verwaltung SNCF
- 4 E Informatik, ausgerichtet auf dem Betriebsdienst  
Vorsitzende Verwaltung SNCB

Zur Bewältigung von Problemen, die den Bereich mehrerer Ausschüsse berühren, wurden gemeinsame Unterausschüsse gebildet, die von Vertretern mehrerer Ausschüsse gebildet werden:

- Gemeinsame Fragen der Ausschüsse Verkehr und Betrieb
- Gemeinsame Fragen der Ausschüsse Betrieb sowie Fahrzeuge und Zugförderung
- Gemeinsame Fragen der Ausschüsse Betrieb und Bahnanlagen

Derzeit beschäftigt sich der Ausschuß Betrieb mit folgenden wesentlichen Fragen:

Seit längerer Zeit werden Maßnahmen zur Erleichterung des Reisens mit der Eisenbahn untersucht. In diesem Zusammenhang hat es bereits eine Reihe von Vereinheitlichungen gegeben, die auch in verschiedenen Merkblättern festgelegt sind. Besonders sind hier die Kurzzeichen und Abkürzungen in den Kursbüchern, sowie die in den Verkehrsstellen anzutreffenden Bildzeichen (Pictogramme) zu nennen. In dieser Frage wurde im Juni 1973 in Kopenhagen beschlossen, ein neues Pictogramm „Bahnhof“ festzulegen, das bei allen Verbandsverwaltungen zur Kennzeichnung der Bahnhöfe sowie für Richtungshinweise für Wege und Straßen zu den Bahnhöfen verwendet werden soll. Für den

Wagenstandsanzeiger wurde festgelegt, daß einheitlich gelb für die Darstellung der Wagen 1. Klasse und weiß für die Darstellung der Wagen 2. Klasse verwendet werden soll. Weiters wurde beschlossen, als empfehlende Bestimmung festzulegen, daß Lautsprecheransagen künftig durch einen melodischen Gong anzukündigen sind.

Der Ausschuß Betrieb hat in Kopenhagen im Juni 1973 ein neues Merkblatt für den Schutz lebender Tiere bei der Beförderung auf der Eisenbahn beschlossen. Die Bestimmungen dieses neuen Merkblattes sind für die Verwaltungen verbindlich und werden in der nächsten Zeit Änderungen der diesbezüglichen Vorschriften der Österreichischen Bundesbahnen zur Folge haben. Es wird angestrebt, eine wesentliche Vereinfachung beim Zollabfertigungsverfahren zu erreichen, um den Grenzaufenthalt der Züge, vor allem im Güterverkehr, vermindern zu können. Das Endziel dieser Frage ist es, auf einen Grenzaufenthalt aus Gründen der Zollbehandlung überhaupt verzichten zu können. Derzeit ist die Erhebung des Ist-Zustandes an den einzelnen Grenzen Gegenstand der Untersuchung; die Beschäftigung mit dieser Frage steht also noch in einem sehr frühen Stadium und kann erst in einigen Jahren abgeschlossen werden.

Es wurde ein neues Merkblatt erstellt, das den Verwaltungen Hinweise zur Verladung zur Verhütung von Schäden an Ladegut geben soll.

Die Bestimmungen dieses Merkblattes haben derzeit nur empfehlenden Charakter, doch ist geplant, nach dem Sammeln von Erfahrungen, verbindliche Verladevorschriften festzulegen. Derzeit werden die Bestimmungen dieses Merkblattes in Prospekten für die verladende Wirtschaft zur Verhütung von Schäden an Ladegut verarbeitet.

Für die Beförderung außergewöhnlicher Sendung wurden die schon seit Jahren bestehenden Bestimmungen etwas verändert, um die Möglichkeit zu haben, bei außergewöhnlichen Sendungen die Lieferfrist zu verlängern oder ganz aufzuheben. Die Bearbeitung dieser Frage ist aus betrieblicher Sicht zwar abgeschlossen, doch muß sich der Ausschuß Rechtsfragen ebenfalls mit der Materie befassen, da es sich dabei um ein transportrechtliches Problem handelt.

Die 12-stellige Numerierung der Reisezug- und Güterwagen ist seit Jahren eingeführt und Ihnen sicherlich bekannt. Der Ausschuß Betrieb hat nun gemeinsam mit dem Ausschuß Fahrzeuge und Zugförderung verbindliche Richtlinien festgelegt, die eine ähnliche, ebenfalls 12-stellige Numerierung der Triebfahrzeuge, Triebwagen, Steuer-, Zwischen- und Beiwagen ermöglichen.

Mit den Vorarbeiten für eine einheitliche Kennzeichnung der Container in ähnlicher Form wurde begonnen, doch konnten die Vorbereitungen für diese Kodifizierung noch nicht abgeschlossen werden, da noch technische Schwierigkeiten bezüglich der Vereinheitlichung der Typen der Container bestehen. Sobald die technischen Vorarbeiten abgeschlossen sind, können auch diese Arbeiten weitergeführt werden.

Die notwendigen Vorarbeiten zur Einführung der automatischen Kupplung laufen seit Jahren im Ausschuß Fahrzeuge und Zugförderung, aber auch im Ausschuß Betrieb. Derzeit beschäftigt sich der Ausschuß Betrieb mit den aus technischen Gegebenheiten der automatischen Kupplung entstehenden Zugbildungsvorschriften für Güterzüge. Als weiteres Problem steht die notwendige Vorbereitung der Güterzüge in der Einfahrgruppe von Verschiebebahnhöfen auf Grund der automatischen Kupplung zur Behandlung. Das Problem an dieser Vorbereitung besteht darin, daß es technisch scheinbar nicht möglich sein wird, die Vorbereitung der Züge für den Abrollvorgang bereits in der Einfahrgruppe durchzuführen. Man sucht nun nach Wagen, die es doch vermeiden lassen, daß die Betätigung der Entriegelungseinrichtung der automatischen Kupplung erst während der Vorbeifahrt am Ablaufberg erfolgen kann.

Bei der Tagung in Kopenhagen hat der Ausschuß Betrieb beschlossen, ab 1. 7. 1973 zur Beförderung gefährlicher Güter nach dem RID nur mehr Wagen mit Rollenachslagern zuzulassen.

Die Vereinheitlichung der Bremsprobeverfahren der einzelnen Verwaltungen bildet seit einiger Zeit Gegenstand von Untersuchungen durch den Ausschuß Betrieb. Das Ziel dieser Untersuchungen ist es, ein einheitliches Bremsprobeverfahren für alle Mitgliedsverwaltungen festzulegen, um damit in den Grenzbahnhöfen nur mehr die Bremsproben durchführen zu müssen, die auch für Bahnhöfe im Binnenland vorgesehen sind. Die Arbeiten an dieser Frage sind sehr umfangreich und berühren viele technische Probleme; es ist zu erwarten, daß die Beschäftigung mit dieser Frage noch längere Zeit andauern wird.

Die Berechnung des Gewichtes der Ladung in Reisezügen wurde überarbeitet, um die Möglichkeit zu schaffen, an den Reisezugwagen das Gesamtgewicht anzuschreiben.

Nach Einführung der automatischen Kupplung wird es bei einer Reihe von Güterwagen Schwierigkeiten mit der Ausrüstung mit Handbremsen und Bremsersstand und mit Übersteigmöglichkeiten von einer Wagenseite zur anderen geben. Der Ausschuß Betrieb beschäftigt sich daher mit der Frage, welches Mindestmaß an Handbremsen, die von einem Bremsersstand aus bedient werden können und am Übersteigmöglichkeiten für die einzelnen Verwaltungen unerlässlich ist. Die Ergebnisse dieser Überprüfung werden für eine neue Standardisierung der Güterwagen, die in Zukunft gebaut werden sollen, eine der Grundlagen bilden.

Die Österreichischen Bundesbahnen beabsichtigen, auf der Tauernbahn zwischen Schwarzach St. Veit und Villach ein Zugfunksystem zur funkmäßigen Verbindung zwischen den Triebfahrzeugführern und einer zentralen Funkleitstelle zu bauen. Diese Absicht ist mit Angaben über technische und betriebliche Details im Nachrichtenblatt der Generaldirektion bekanntgegeben worden. Da sich eine Reihe europäischer Bahnverwaltungen zur Einfüh-

zung des Zugfunks entschlossen hat, beschäftigt sich der Ausschuß Betrieb mit der Festlegung eines international einheitlichen und gleichartigen Systems der Zugfunkeinrichtungen.

Die elektronische Datenverarbeitung stellt mit ihren noch lange nicht ausgeschöpften Möglichkeiten einen wesentlichen Faktor für eine wirtschaftlichere und straffere Führung des Betriebes, vor allem im Güterverkehr dar. Derzeit wird ein Probetrieb für ein System der elektronischen Datenverarbeitung zur Vormeldung von Güterzügen und zum Ersatz der Wagenausweise bzw. der Internationalen Wagenliste durch elektronische erstellte Unterlagen in Westen des Bundesgebietes eingerichtet.

Im Rahmen der UIC finden Studien über die weitere Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung im Güterverkehr statt. Es wurde zusammen mit einer großen internationalen Firma der elektronischen Datenverarbeitung eine umfangreiche Studie durchgeführt, die ein grundsätzliches Planungsmodell, das für die Mitgliedsverwaltungen Grundlage eigener Planungen bilden soll, entwickelt. Dieses Planungsmodell wurde in einem Großversuch auf dem Netz der SNCF erprobt, um sicher zu gehen, daß sich die Aussagen des Modells in der Praxis bestätigen. Derzeit wird dieses Planungsmodell noch einmal überarbeitet, um es endgültig den Mitgliedsverwaltungen zur Verfügung stellen zu können.

Parallel mit dieser Untersuchung läuft die Entwicklung automatischer Lesegeräte für Wagen, die es später ermöglichen sollen, die Daten ganzer Züge, die derzeit im Wagenausweise und in kommerziellen Aufschreibungen manuell durchgeführt werden müssen, während der Vorbeifahrt am Lesegerät automatisch lesen zu können.

Die seit langem laufenden Arbeiten zur Vereinheitlichung der Reisezugwagen werden weitergeführt. Abgeschlossen wurden die Bestimmungen für die Betätigungseinrichtung der im internationalen Verkehr ab 1978 verbindlich vorgeschriebenen elektropneumatischen Türschließeinrichtungen. Am Beginn der Behandlung steht die Frage der Entwicklung eines geschlossenen Toilettensystems in Reisezugwagen.

Die Arbeiten zur Entwicklung neuer Einheitsgüterwagen laufen weiter. Um den Erfordernissen

der verladenden Wirtschaft zu genügen, ist es notwendig, immer neue spezialisierte Güterwagentypen zu schaffen.

### Nutzen der UIC für die ÖBB

Der kurze Überblick über die derzeit laufenden Arbeiten des Ausschusses Betrieb, läßt erkennen, daß die Bearbeitung und Behandlung der Fragen einen großen Arbeitsaufwand erfordern. Es stellt sich daher die Frage, welche Nutzen unsere Verwaltung aus der Mitarbeit an der UIC ziehen kann.

Einer der wesentlichsten Punkte ist das Kennenlernen der Probleme anderer Verwaltungen und der Anwendung von Vorschriften durch fremde Verwaltungen. Der Blick über den Zaun läßt oft Lösungsmöglichkeiten für eigene Probleme finden, da andere Verwaltungen mit ähnlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten und eine, vielleicht auch für die eigene Verwaltung anwendbare Möglichkeit zu ihrer Behebung gefunden haben.

Die in der UIC erreichten Vereinheitlichungen bringen vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr wirtschaftliche Vorteile durch die Ermöglichung von Rationalisierungsmaßnahmen in größerem Umfang. Unsere Verwaltung ist schon auf Grund der Lage Österreichs in der Mitte Europas und den dadurch besonders starken Transitverkehrsströmen an solchen Vereinheitlichungen interessiert.

### Schluß

Der Überblick über die Entwicklung, Organisation, Arbeitsweise und derzeitigen Arbeiten der UIC konnte hier nur schematisch erfolgen, um Ihnen überhaupt einen Einblick in die Behandlung betrieblicher Probleme im Rahmen dieser Organisation zu geben. Die Österreichischen Bundesbahnen haben in der Vergangenheit intensiv an den Arbeiten der UIC mitgewirkt; sie tun dies auch gegenwärtig. Obwohl die ÖBB zu den kleinen Mitgliedsverwaltungen zählen, ist das Ansehen der Österreichischen Bundesbahnen bei den übrigen Mitgliedsverwaltungen relativ groß. Diese Tatsache hat dazu geführt, daß die Österreichischen Bundesbahnen beinahe ununterbrochen durch ihren Generaldirektor Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses sind.

Während der Heizperiode: **Spare mit Brennmaterial!**  
Die Temperatur im Dienstraum darf 20° Celsius nicht überschreiten.

## 56. Kundendienst

Aus einer Wiener Tageszeitung:

„Der Schaffner, der Reisende trägt

Zum Schluß noch eine ‚gute‘ Geschichte.

3. September, 10.47 Uhr, Aspangbf in Wien.

Eine gehbehinderte Pensionistin reist zur Kur nach Deutsch Altenburg. Reisende helfen der Dame ins Abteil, und als der Schaffner kommt, die Karten zu kontrollieren, bittet ihn die betagte Dame, doch in Deutsch-Altenburg so lieb zu sein, und beim Ausladen des Gepäcks zu helfen. Dabei will sie ihm eine Schachtel Zigaretten zustecken.

Die nimmt er nicht. ‚Was glauben Sie denn‘, sagt er, ‚ich helfe Ihnen auch so.‘

Tatsächlich, rechtzeitig, bevor der Zug die Station erreicht, ist der Schaffner zur Stelle, schnappt das Gepäck, bringt es hinaus, Als die Frau Mühe hat, über die hohen Stufen aus dem Waggon zu klettern, hebt sie der Schaffner liebevoll herunter und stellt sie behutsam auf den Perron.

Der Schaffner, der Reisende trägt.

Den wollte ich Ihnen noch vorstellen.

So als einen von jenen vielen Tausenden Menschen, die im Urlaub unsere Gastgeber und Helfer sind. Daß sie alle existieren, von den Kellnern bis zu den Briefträgern, von den Chauffeuren bis zu den Portiers, daß es viele Wirte und Hoteliers gibt, die sich wirklich Mühe machen im Fremdenverkehr, das sollte nicht vergessen werden.

Man erlebt nicht nur Ärger in Österreich, keineswegs. Man kann da schon auch andere Geschichten erzählen, wenn einer eine Reise tat.“

Es handelte sich hier um Schaffner Eduard Hager, Bf Praterstern.

Man schrieb uns:

„An den Bf St. Pölten, Bahnhofsvorstand

Sehr geehrte Herren!

Am Sonntag, 16. 9. 1973 kurz vor 21.00 Uhr gab ich beim Expresgutschalter ein Paket mit Obst nach Hallein auf. Bei dieser Gelegenheit wurde ich von den dort Dienst tuenden Bediensteten auf das höflichste, rascheste und freundlichste bedient.

Jede Auskunft wurde sofort gegeben, ‚wann das Paket ankommt‘, ‚daß der Empfänger auch telephonisch vom Bahnhof verständigt wird‘ usw. Mit einem Wort Kundendienst I a.

Ich bitte Sie, nehmen Sie und Ihre Angestellten meinen Dank für ein Service entgegen, das nicht überall alltäglich ist.

Mit freundlichen Grüßen  
G. M., St. Pölten“

Hier betrifft es: Adjunkt Leopold **Strubreiter**, Expresgutkassier und BB-Beamter Josef **Dollfuß**, Annahmebediensteter, beide Bf St. Pölten.

Aus einer Kärntner Tageszeitung:

„Freundlicher Bahnhof

Als deutsche Urlauberin habe ich mich über die liebenswürdige Art und Weise der Beamten im Klagenfurter Bahnhof sehr gefreut. Insbesondere über die Angestellten in der Auskunft, durch deren freundlichen Hinweis ich auch hier in den Besitz der Seniorenkarte für Österreich-Aufenthalt gelangte. Für eine so höfliche, zuvorkommende Beratung ist man heutzutage sehr dankbar.

K. W., dzt. Kirschentheur“

„An die Leitung des Bf Liesing

Den Lehrerinnen und Lehrern der KMH Atzgersdorf, Steinergerasse 25 fallen immer wieder die besondere Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Fahrdienstleiters und der anderen Bediensteten des Bahnhofes Atzgersdorf-Mauer auf.

Obwohl die Bediensteten (insbesondere der Fahrdienstleiter) sichtlich überlastet sind, helfen sie geduldig bei Platzbestellungen und ähnlichen Dingen für unsere Kinder. Gerade die Junglehrer schätzen diese Zuvorkommenheit, die in wiederholten Fällen weit über das sonst übliche Maß hinausgeht, ganz besonders, da diese sich in dieser Materie nur schlecht zurechtfinden.

Da Beschwerden meist pünktlich weitergegeben werden, finden wir es daher ebenso wichtig, unsere Anerkennung für das Bemühen dieser Bediensteten auf diesem Wege zum Ausdruck zu bringen.

Zur freundlichen Kenntnisnahme:  
L. M., Hauptschuldirektor“

## 57. Unfallverhütung

Im Bf S. stand ein Tfz der Reihe 1161 auf Gleis 21 b und sollte nach Gleis 16 b umgestellt werden. Verschieber E. geboren 25. 7. 1940, BE: 17. 7. 1961, wußte von der bevorstehenden Verschiebung und wollte in Richtung Verschieberunterkunft mitfahren, um dort die Jause einzunehmen. Den Tfz-Führer setzte E. davon nicht in Kenntnis; er wartete in der Nähe auf das Wegfahren.

Als der Tfz-Führer nach Erfüllung aller verkehrsdienstlichen Voraussetzungen das Tfz in Bewegung gesetzt hatte, lief E. dem Tfz entgegen und versuchte auf der rechten Seite aufzuspringen, wobei er vom Tfz-Führer nicht bemerkt wurde. Er konnte jedoch einen sicheren Stand am Trittbrett nicht erreichen, stürzte rücklings vor das Triebfahrzeug ins Gleis, und hielt sich geistesgegenwärtig am Verschieberhandgriff fest. E. wurde in die-

ser Lage mitgeschleift, wobei die Beine im Bereich der rechten Fahrschiene zu liegen kamen. Obwohl E. durch Betätigung des Luftabsperrrahnes das Tfz zum Stillstand brachte, geriet er mit dem linken Bein unter einen Bahnräumer.

E. erlitt eine zirka 20 cm lange, weit klaffende Rißquetschwunde am linken Oberschenkel und mußte in ein Krankenhaus gebracht werden. Der Unfall hatte eine mehrmonatige Arbeitsunfähigkeit zur Folge.

Diese leichtfertige Handlungsweise hätte dem Bediensteten E. beinahe das Leben gekostet.

Es kommt häufig vor, daß im Gleis arbeitende Bedienstete dieses erst knapp vor Herannahen von Fahrten verlassen, oder Bedienstete unmittelbar vor Fahrten und unter Mißachtung von Achtungssignalen die Gleise bedenkenlos überschreiten.

Vielfach wird als Bestätigung der Wahrnehmung solcher Signale lediglich eine Hand gehoben und trotzdem der Gefahrenbereich betreten. Welche Folgen dadurch entstehen können, soll nachstehendes Ereignis beweisen:

Am 13. Oktober 1973, 5.13 Uhr meldete sich Zugführer P. geboren 17. 11. 1920, BE: 3. 6. 1946, beim Fdl des Bf B, zum Dienstantritt bei Zug 4201, Abfahrt 5.48 Uhr. Nach Aufschreibung des auf Gleis 4 stehenden Wagensatzes wollte P. nach Bahnsteig 3 gehen. Er überschritt Gleis 2, auf dem zu dieser Zeit Zug 4000 ausfuhr. Der Tfz-Führer dieses Zuges bemerkte den Bediensteten, gab Signal 47 „Achtung“ und Blinkzeichen mit den Scheinwerfern des Tfz. Der Zugführer hob daraufhin die rechte Hand, so daß der Tfz-Führer annehmen konnte, daß dieser die Annäherung des Zuges wahrgenommen habe. Trotzdem überschritt P. knapp vor dem Tfz das Ausfahrgleis. Beim Besteigen der Bahnsteigkante stürzte er aus nicht mehr feststellbarer Ursache rücklings in das Gleis und erlitt Abtrennung des Kopfes.

Das unrichtige Verhalten des auf so tragische Weise tödlich verunglückten Bediensteten beweist, wie wichtig die Befolgung der Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschriften sind.

Sagt doch u. a. Punkt 2.5.2.7 des Heftes 2 der DV A 40: „Vor herannahenden oder dicht hinter fahrenden Zügen und knapp vor oder unmittelbar hinter bzw. zwischen bewegten Vershubteilen oder anderen Fahrten oder stillstehenden Fahrzeugen ist das Überqueren von Gleisen verboten.“

Am 8. Oktober 1973 um 10.45 Uhr wurde im Bf L. ein auf Gleis 3 angekommener Güterzug (48 Achsen) im Bereich des Stellwerkes 2 nach Gleis 6 umgestellt. Der als Vershubleiter eingeteilte Bedienstete K. geboren 20. 2. 1949, BE: 17. 4. 1967, sprang in Höhe der Grenzmarke der Weiche 61 vom Vershubteil auf der rechten Seite ab und wollte das Gleis 14 überschreiten, um von dort aus die Vershubbewegung besser überblicken zu können. K. achtete dabei nicht auf ein auf Gleis 14 in gleicher Richtung fahrendes Vershub-Tfz, wurde niedergestoßen und überfahren. Er erlitt Abtrennung des rechten Fußes.

Für ggstl. Ereignis war Nichtbeachtung grundsätzlicher Bestimmungen der UVV, insbesondere der Punkte 3.1.1 und 3.5.1 ursächlich.

„Beim Vershub und bei Zügen verwendete Bedienstete sind bei Ausübung ihres Dienstes besonderen Gefahren ausgesetzt, die sich durch Sicherheitsmaßnahmen nicht völlig beseitigen lassen. Auch führt Gewöhnung zu Gefahrenblindheit und ist Ursache vieler Unfälle.“

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

**WILLST DU GLEISE ÜBERSCHREITEN  
MUSST DU SCHAU'N NACH BEIDEN SEITEN!**

## Schwerpunktprogramm Oktober — Dezember 1973

- Fdl: Melden der Bediensteten zum Dienst;  
„gefährdete Rotte“ — Maßnahmen
- Zub: Vorbereitung zur Fahrt
- Vershubbedienstete: Sicherung stillstehender Fahrzeuge
- Schrankenbediener: Rechtzeitiges Schließen der Schranken
- Kl-Führer: Fahrt mit Stabeg-Bahnwagen mit Ilo-Aufsteckmotor

### Druckfehlerberichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stk. aus 1973, Seite 148, linke Spalte, 10. Zeile, soll es statt „fahrgeschwindigkeiten“ richtig „fahrschwierigkeiten“ heißen.

