Verkehrs-
Unterrichtsblatt

Generaldirektion
der
Österreichischen
Bundesbahnen
Betriebsdirektion

1/76
Ausgabe März

Aus dem Verkehrsgeschehen

Zusammenstoß eines durchfahrenden Schnellzuges mit einem Verschubteil

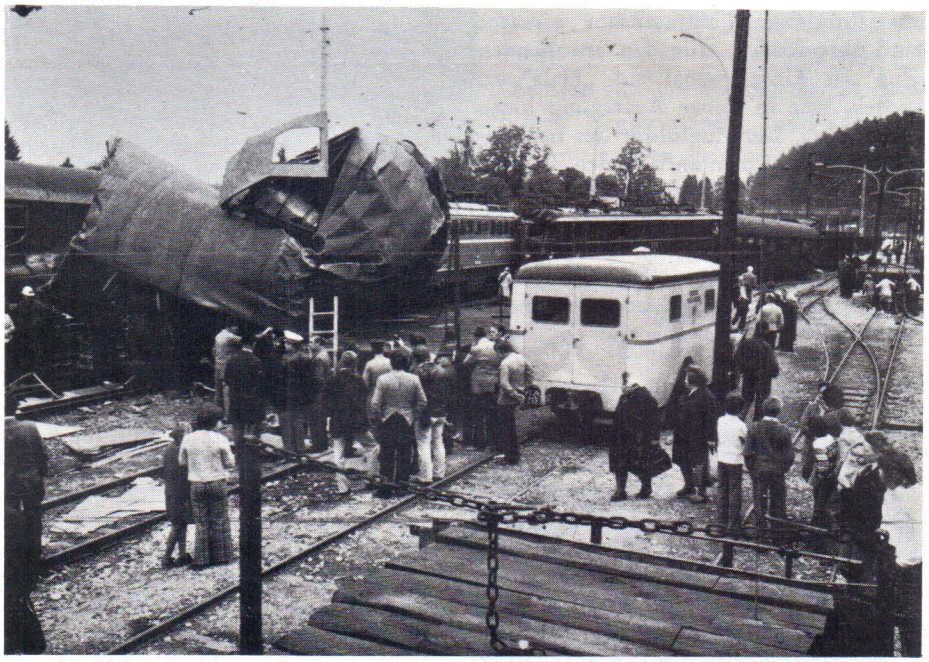
Mittwoch, 8. 10. 1975 um 4.00 Uhr stieß im Bf V., ca. 150 m vom Stellwerk 2 entfernt, ein mit ca. 90 km/h auf Gleis 1 durchfahrender Schnellzug mit einem auf Gleis 3 im Bereich der Weiche 56 nicht grenzfrei stehenden Verschubteil eines Bezirksgüterzuges zusammen. Dabei wurden 4 Postbedienstete, die sich in dem hinter dem Zug-Tfz des Schnellzuges gereihten Postwagen aufhielten und ein im Gepäckwagen fahrgastfahrender ÖBB-Bediensteter leicht verletzt. Beide Tfz, der Post- und der Gepäckwagen entgleisten mit allen Achsen. Vom Schnellzug entgleisten ein Expreßgutkurswagen und ein Reisezugwagen mit je einem Drehgestell. Der Postwagen stürzte um und wurde geknickt.

Vom Verschubteil entgleisten der erste und zweite Wagen mit beiden Achsen und wurden schwer beschädigt. Außerdem wurden 2 auf Gleis 15 abgestellte Güterwagen zur Entgleisung gebracht, einer davon stürzte um. Am Oberbau und an der Fahrleitung kam es ebenfalls zu schweren Beschädigungen. Der durchgehende Zugverkehr auf der Westbahn war bis 13.55 Uhr unterbrochen. 7 Schnellzüge mußten umgeleitet, für den entgleisten Schnellzug ein Ersatzzug und für 4 weitere Schnellzüge Flügelzüge geführt werden.

Schienenersatzverkehr wurde zwischen den Bf F. und R. eingerichtet. Die Aufgleisungsarbeiten durch 2 Hilfszüge und 2 Kräne waren am 11. 10. 1975 um 18.30 Uhr und die Wiederinstandsetzungsarbeiten an den 3 schwer beschädigten Weichen erst am 17. 10. 1975 um 15.00 Uhr beendet.

Gesamtschaden ca. S 6 Mio!

Der Bezirksgüterzug war im Bf V. um 3.49 Uhr auf Gleis 4 angekommen. Nach Verständigung der Beteiligten über die durchzuführenden Verschubarbeiten fuhr der Verschubteil, bestehend aus Tfz und 6 Wagen, vom Einfahrgleis im Bereich des Stellwerkes 2 über Gleis 1 nach Gleis 3, um dort die ersten 2 Wagen zwischen den Weichen 51 und 54 vorübergehend abzustellen.

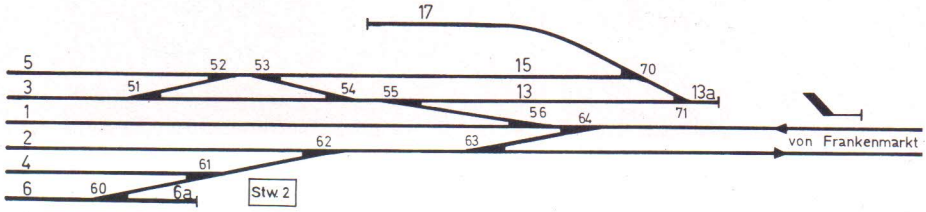


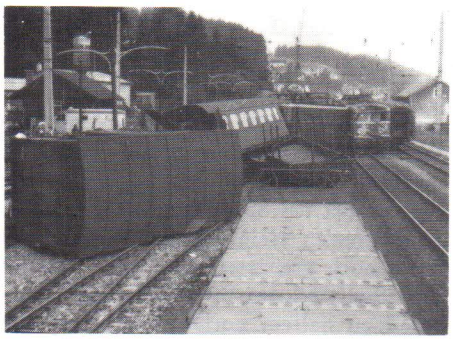
Anschließend sollte der Verschubteil, dessen Tfz nach dem Anhalten auf Weiche 55 zum Stillstand gekommen war, wieder so weit vorziehen, daß der nächste Wagen nach Gleis 5 hätte abgestoßen werden können. Die Weichen befanden sich für das Vorziehen des Verschubteiles von Gleis 3 in der richtigen Stellung. Unterdessen erhielt um 3.55 Uhr der Fdl die verbindliche Abmeldung für den Schnellzug mit der voraussichtlichen Durchfahrt im Bf F. um 3.57 Uhr. Nachdem er sich beim Wärter des Stellwerkes 2 erkundigt hatte, ob der Verschub auf Gleis 3 stehe, gab er — als der Stellwerkswärter dies bejaht hatte — den blockmäßigen Auftrag für die Durchfahrt des Schnellzuges auf Gleis 1. In der festen Meinung, der Verschubteil stehe noch grenzfrei auf Gleis 3, stellte der Stellwerkswärter — weder Ausschau zu halten, noch den Auftrag für die Verschubeinstellung zu geben — die Weiche 55 und anschließend die Weiche 56 um. Nach Umlegen des Fahrstraßenknebels und Blocken des Fahrstraßenfestlegefeldes brachte er — ohne die Fahrstraße durch Augenschein geprüft zu haben — das Einfahrsignal für den Schnellzug in die Freistellung.

Mittlerweile hatte der Verschub die 2 Wagen abgehängt und — da die Weichen zu diesem Zeitpunkt noch für die Verschubfahrt richtig standen — mit dem Vorziehen begonnen. Gerade während dieser Verschubbewegung, stellte der Wärter des Stellwerkes 2 die Wei-

che 55 um, wodurch der hinter dem Tfz gereihte Wagen entgleiste. Eine vom Tfz-Führer sofort eingeleitete Bremsung brachte den Verschubteil mit dem Tfz beim Herzstück der Weiche 56 zum Stillstand.

1 Ersatzzug und 4 Flügelzüge geführt
2 Hilfszüge und 2 Kräne im Einsatz
abgespannte Güterzüge
große Verspätungen und
verärgerte Fahrgäste.





Der junge, noch unerfahrene Stellwerkswärter, vom Schlußschaffner auf die Entgleisung aufmerksam gemacht und aufgefordert, für den anrollenden Zug das Einfahrsignal auf „Halt" zu stellen, war in seiner Aufregung hiezu nicht fähig. Der Zugführer des Bezirksgüterzuges lief dem anrollenden Zug mit rot geblendeter Handlaterne, der Beimann und der Schlußschaffner mit weiß leuchtender Handlaterne Haltsignale gebend, entgegen. Der Tfz-Führer gab Gefahrsignal und blendete die Scheinwerfer abwechselnd auf und ab.

Der Tfz-Führer des Schnellzuges konnte auf ca. 150—200 m Entfernung die Haltsignale erkennen, leitete Schnellbremsung ein und flüchtete in den Maschinenraum. Die Auffahrgeschwindigkeit betrug 80 km/h.

Ergebnis der unterlassenen Fahrstraßenprüfung:

Schaden ca. S 6 Mio
5 Verletzte
7 Schnellzüge umgeleitet

Entgleisung eines Ferngüterzuges während der Durchfahrt

Mittwoch, 29. 10. 1975 um 8.40 Uhr entgleiste im Bf S. der drittletzte Wagen eines durchfahrenden Ferngüterzuges mit der hinteren Achse infolge Umstellens der Weiche 58 nach vorzeitigem Auflösen der Fahrstraße durch den Fdl. Der Zug kam infolge der durch die Entgleisung verursachten Zugtrennung zum Stillstand und konnte nach Zurücklassen der 3 am Zugschluß gereihten Wagen die Fahrt fortsetzen. Die Weichen 58 und 59 sowie der Oberbau wurden schwer, der entgleiste Güterwagen geringfügig beschädigt. Die Aufgleisungs- und Wiederherstellungsarbeiten wurden von einer im Bf arbeitenden Gleisbaufirma durchgeführt. 7 Schnellzüge erlitten bis zu 45 Minuten, 5 Personenzüge bis zu 69 Minuten und 10 Güterzüge bis zu 140 Minuten Verspätung.

Schaden ca. S 60.000,—!

Wegen Bauarbeiten (VBA) im Bf S. waren die Bahnhofgleise 1 und 3 gesperrt. Der Fdl stellte deshalb die Fahrstraße für die Durchfahrt des Ferngüterzuges über Bahnhofgleis 2 nach dem Streckengleis 1 und beabsichtigte nach vollzogener Ausfahrt mit dem anrollenden Triebwagenschnellzug wieder über Bahnhofgleis 2 durchzufahren. Infolge der noch nicht abgeschlossenen Umbauarbeiten — die Weichen 58 und 59 wurden örtlich verlegt, waren aber nicht vollisoliert — mußte der Fdl gemäß einer DA zur VBA nach jeder Zugfahrt das Freisein des Isolierabschnittes beim ES der Gegenrichtung abwarten, ehe er die Fahrstraße mittels Hilfstaste auflösen durfte. Der Fdl, durch Arbeitszugfahrten und Fahrleitungsmeisterarbeiten für den Bf-Umbau abgelenkt, ließ sich bei der Beobachtung der Gleisausleuchtung am Befehlstisch durch die für den Ferngüterzug erfolgte Gleisbelegung im Abschnitt S. — Bl S. 1 und durch die bereits erfolgte Vorblokkung irritieren und löste vorzeitig die Fahrstraße mittels Hilfstaste auf. Daraufhin stellte er die Weiche 58 für die bevorstehende Durchfahrt des Triebwagenschnellzuges um, als sich gerade der drittletzte Wagen des infolge einer La-Stelle nur mit 30 km/h fahrenden Ferngüterzuges auf der Weiche befand. Nachdem es sich bei dem Ereignis nicht um einen Einzelfall handelt, verweisen wir nachdrücklichst auf jene Punkte der DV V 3, die vom Fdl mißachtet wurden:

Punkt 229 der DV V 3:

„Die Signalzugschlußstelle ist jene Gleisstelle, die der Zug mit Zugschlußsignal überfahren haben muß, ehe das den Raumabschnitt begrenzende Hauptsignal auf „Halt" zu stellen ist, soferne es nicht selbsttätig in die Haltstellung gelangt.

Die Fahrstraßenzugschlußstelle ist jene Gleisstelle, die der Zug mit Zugschlußsignal überfahren haben muß, ehe die für ihn gesicherte Fahrstraße aufgelöst werden darf."

Punkt 236 der DV V 3:

„Einrichtungen, die Verschlüsse bewirken (z. B. Befehlsempfangs-, Zustimmungsempfangs- und Fahrstraßenfestlegefelder sowie Fahrstraßenhebel), sind sofort nach jeder Zugfahrt, soferne nicht Flankenschutzeinrichtungen bzw. besetzte Weichen noch weiter unter Verschluß gehalten werden sollen, in die Grundstellung zu bringen. Sie dürfen aber erst dann in die Grundstellung gebracht werden, wenn der Zug

a) an der Fahrstraßenzugschlußstelle vorbeigefahren oder

b) am vorgesehenen Haltepunkt zum Stillstand gekommen ist. . . ."

Entgleisung eines Personenzuges bei Fehlausfahrt

Doch vorher noch einiges aus dem kurz vor dem Ereignis erschienen VUB 6/1975, Seite 11, zum Thema: „und was bleibt . . . ist der Mensch".

„Die Technik gibt der Bahn mehr Sicherheit".

„Aufmerksamkeit und Gewissenhaftigkeit sind in jedem Fall, also auch im Regelfall oberstes Gebot. Daß dieses Gebot aber in **außergewöhnlichen Situationen** noch zusätzliche Bedeutung erlangt, ist sich wohl jeder bewußt.

Der ‚Knopf' für das Signal 29 b ist rasch gedrückt und gefahren wird auch rasch. Daher muß mit größter Sorg-

falt **vorher** überlegt werden, was zu geschehen hat, denn es bleibt zu beachten: Wir sind etwas verwöhnt von der Technik".

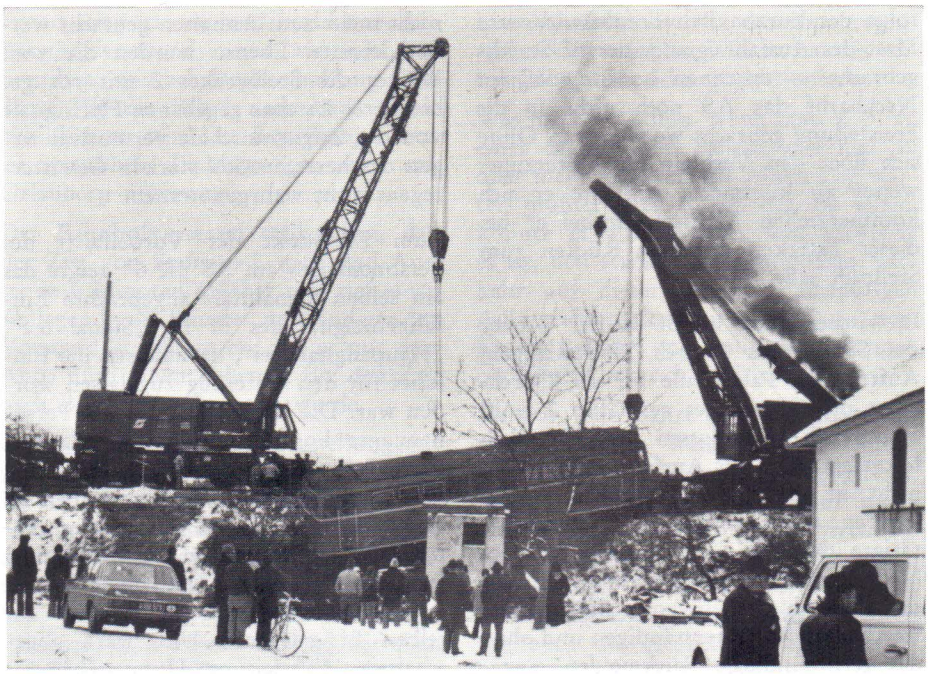
„Es ist daher klar, daß gerade in solchen Situationen mit der denkbar größten Sorgfalt vorzugehen sein wird."

„Nochmals als Beispiel: Signal 29 b ist rasch ‚gedrückt' und der Zug ist rasch vorbei; zurückgeholt kann er nicht mehr werden."

Samstag, 20. 12. 1975 um 5.24 Uhr stieß im Bf G. ein aus Gleis 2 ausfahrender Personenzug infolge Fehlausfahrt gegen den eisernen Prellbock des Stumpfgleises 2 a, wodurch dieser 20 m verschoben wurde. Das Zug-Tfz 2043.56 entgleiste mit allen Achsen und grub sich in das Erdreich der Böschung ein. Ein Personenwagen entgleiste mit der vorderen Achse und wurde schwer beschädigt. Durch Knickung eines Fahrleitungsmastes und Fahrleitungsbeschädigungen kam es zur Streckenunterbrechung. Schienenersatzverkehr mußte für 6 Züge eingerichtet werden. Eine Reisende erlitt leichte Verletzungen.

Schaden ca. S 500.000,—!

Die Kreuzung des Personenzuges mit dem verspäteten Ferngüterzug wurde wegen einer Tfz-Bindung in den Bf G. verlegt, wobei eine geringe Verspätung des Personenzuges in Kauf genommen wurde. Der Personenzug kam im Bf G. recht um 5.17 Uhr auf dem planmäßigen Einfahrgleis 2 an. Der Ferngüterzug fuhr um 5.22 Uhr auf dem Plangleis 1 durch. Infolge einer Störung an der Achszähleinrichtung des Drucktastenstellwerkes der Bauart ITT Austria SP-DRLV war das AS für den auf Gleis 2 stehenden Personenzug untauglich. Ohne nun die Weichen 1 und 2 für die Ausfahrt dieses Zuges umzustellen und ohne die Fahrstraßenprüfung durchzuführen, betätigte der Fdl nach Überbrückung der Achszähleinrichtung ganz einfach das Lichtsignal 29 b und fertigte den Personenzug um 5.23 Uhr ab. Als der Zug bereits mit ca. 30 km/h fuhr, sah der Tfz-Führer im Scheinwerferlicht die unrichtige Stellung der Weiche 2, die für die Fahrt in das Stumpfgleis 2 a stand. Er konnte trotz sofortiger Schnellbremsung den Zug nicht in dem kurzen Stumpfgleis (ca. 1 Wagenlänge) anhalten.



Wir wiederholen:

„Signal 29 b ist rasch ‚gedrückt' und der Zug ist rasch vorbei; zurückgeholt kann er nicht mehr werden."

Folgenschwerer Zusammenstoß zweier Züge gleicher Fahrtrichtung infolge Mißachtung grundlegender Vorschriftenbestimmungen bei untauglicher Sicherungsanlage

Am Ereignistag um 18.51 Uhr ca. 100 m nach dem Einfahrsignal stieß im Bf N. bei sichtbehindertem Gewitterregen und fortgeschrittener Dämmerung ein Personenzug mit einem kurz zuvor beim haltzeigenden Einfahrsignal angehaltenen und nach dessen Freistellung angefahrenen Güterschnellzug zusammen. Hiebei wurden vom Personenzug der Tfz-Führer schwer, ein Schaffner, zwei im Postwagen dienstversehende Postbeamte und sechs Reisende leicht verletzt. Der letzte Wagen des Güterzuges — ein mit Heizöl beladener Kesselwagen — sowie 3 der insgesamt 7 Wagen des Personenzuges entgleisten.

Sachschaden ca. S 2,6 Mio!

Durch Ausfließen von etwa 8000 kg Öl aus dem entgleisten Kesselwagen entstand die Gefahr der Grundwasserverseuchung, wodurch 500 t Erdreich abgetragen werden mußten. Die Aufräumungs- und Behebungsarbeiten, wobei zeitweise neben 2 Hilfszügen, 3 Feuerwehren und 2 Privatfirmen im Einsatz waren, dauerten bis 20.10 Uhr des Folgetages. Bis dahin war das Streckengleises 2 zwischen dem Bf N. und dem vorgelegenen Bf St., nachdem am Ereignistag der durchgehende Verkehr bis 21.48 Uhr unterbrochen war, gesperrt. Durch die Verkehrsunterbrechung erlitten 8 Schnellzüge bis 187 und 16 Güterzüge bis 280 Minuten Verspätung. Für 2 Personenzüge mußte Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Während der Verkehrsabwicklung auf nur einem Streckengleis entstanden weitere hier nicht näher zu betrachtende Behinderungen.

Um 18.40 Uhr wurde vom Fdl des Bf N. die verbindliche Abmeldung des Güterzuges mit der voraussichtlichen Durchfahrt um 18.44 Uhr im Nachbarbf St. entgegengenommen und im Zugmeldebuch verbucht. Danach schloß er den auf der Ausfahrseite gelegenen Schranken. Das Einfahrsignal „A" beließ er aber **unbegründet** noch in der Halt-Stellung, da er am Schauzeichen des Einfahrvorsignales — dieses Signal ist in-

folge des kurzen Bahnhofabstandes am Mast des Ausfahrsignales des Bf St. angebracht — erkennen konnte, daß im Nachbarbf das AS noch nicht in die Freistellung gebracht worden war. Ohne sich über den Verbleib des Güterzuges weiter zu kümmern, widmete er sich kommerziellen Arbeiten, wobei er bei dieser Tätigkeit mit dem Rücken zum Stellpult saß.

Inzwischen hatte im Bf St. der Wärter des Stellwerkes 2 nach blockmäßigem Auftrag die Fahrstraße für die Durchfahrt des Güterzuges auf Gleis 2 wohl mechanisch verschlossen und elektrisch festgelegt, aber das Ausfahrsignal „R 2" nicht in die Stellung „Frei" bringen können. Auf Grund dieser Tatsache betätigte der Fdl — ohne den Fdl des Nachbarbf vom untauglichen AS und der dadurch aufgetretenen Störung des Streckenblocks zu verständigen und ohne das fernmündliche Rückmelden eingeführt zu haben — das Lichtsignal 29 b. Nach der Vorbeifahrt des Güterzuges am untauglichen AS „R 2" und Auflösung der Fahrstraße, ordnete der Fdl probeweise eine Ausfahrt aus Gleis 6 blockmäßig an, um festzustellen, ob das AS „R 2" in die Freistellung gebracht werden kann. Nachdem dies anstandslos gelang, beließ er das AS „R 6" für den auf diesem Gleis bereits zur Abfahrt bereitstehenden Personenzug auf „Frei" und meldete, ohne sich um den Verbleib des vorausgefahrenen Güterzuges zu kümmern und die ausständige Rückmeldung einzuholen, um 18.48 Uhr den Personenzug verbindlich ab. Er fertigte anschließend diesen Zug planmäßig um 18.49 Uhr ab.

Der Güterzug war inzwischen beim haltzeigenden Einfahrsignal A des Bf N. zum Stillstand gekommen und vom Fdl dieses Bf vergessen worden. Dieser nahm daher die Abmeldung des Personenzuges vorerst widerspruchslos zur Kenntnis. Erst als er die Abmeldung im Zugmeldebuch verbuchte, wurde er auf den ohne Durchfahrzeit eingetragenen Güterzug aufmerksam. Noch immer im Zweifel, ob der Güterzug nicht doch schon durchgefahren wäre, lief er auf den Platz vor die Fahrdienstleitung und gewahrte hier das Zugspitzensignal des noch immer beim haltzeigenden ES stehenden Zuges. Erst jetzt erkannte er die bestehende Betriebsgefahr. Er eilte in die Fahrdienstleitung zurück, brachte das ES in die Freistellung und versuchte anschließend den Bf St. zu verständigen, den Personenzug zurückzuhalten. Vom Erkennen der Gefahr und der bewirkten Verständigung war jedoch schon so viel Zeit vergangen, daß der bereits abgefertigte Personenzug vom Fdl des Bf St. nicht mehr zum Anhalten gebracht werden konnte. Ebenso wurden die vom Wärter des Stellwerkes 2 mit rot geblendeter Laterne gegebenen Haltsignale von der Zugmannschaft vermutlich wegen des herrschenden starken Gewitterregens nicht wahrgenommen.

Zum Zeitpunkt der Vorbeifahrt des Personenzuges am AS „R 6" zeigte das am selben Signalmast angebrachte Einfahrvorsignal des Bf N. „Signal 6 a", „Hauptsignal frei", da indessen die Einfahrt für den Güterzug zugelassen worden war. Die Zugmannschaft des Personenzuges konnte somit eine ungehinderte Fahrt bis in den Bf N. erwarten. Kurz vor Erreichen des freizeigenden ES dieses Bf (frei für den Güterzug) bemerkte der Tfz-Führer die Spannungslosigkeit der inzwischen über Veranlassung des Fdl des Bf St. vom am selben Bf gelegenen Unterwerk abgeschalteten Fahrleitung. Unmittelbar darauf sichtete er auf eine Entfernung von ca. 30—40 m den letzten Wagen des mit unbeleuchtetem Zugschlußsignal ausgerüsteten Güterzuges. Trotz sofortigen Einleitens einer Schnellbremsung durch den Tfz-Führer konnte der Zusammenstoß, der bei einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h erfolgte, nicht mehr verhindert werden.

Wir glauben, daß sich zu diesem Ereignis jeglicher Kommentar erübrigt. Wir überlassen es den Lesern, sich über die Dienstesauffassung der beteiligten Bediensteten ihr eigenes Urteil zu bilden.

Achtung! Bombe!

Samstag, 19. 7. 1975 um 17.07 Uhr kam es während der Fahrt des TS 144 „Tirolerland" zwischen dem Bf Hütteldorf-H. und der H. u. Lst. Hadersdorf-W. im Abteil 5 des Wagens 4 zur Explosion eines Sprengkörpers, wobei das Abteil zum Teil in Brand geriet. Der nach seinem Wohnort St. Pölten fahrende Fernschreiber Karl **Hofbauer,** Bf Wien Westbf, erlitt schwere Verbrennungen und Schnittwunden, der diensthabende Schaffner Rudolf **Schiestl,** Bf Innsbruck Hbf, Verbrennungen an Schulter, Brust und Händen, konnte aber noch die Notbremse ziehen. Der Zug kam dadurch in der H. u. Lst. Hadersdorf-W. zum Stillstand. Die Brandbekämpfung erfolgte in kürzester Zeit durch die FF Hadersdorf. Beide Bedienstete sowie eine Reisende, die einen Schock erlitt, wurden von der Rettung in das Hanusch-Krankenhaus in Wien eingeliefert. Die 160 Reisenden setzten mit einer Ersatzgarnitur um 18.11 Uhr die Fahrt fort.

Wie war nun der Hergang?

Nach Abfahrt des Zuges im Bf Wien Westbf, entdeckte ein Reisender, der kurz vor Abfahrt des Zuges in den Wagen 4 in das leere Abteil 5 eingestiegen war, am Fenstertisch eine in braunes Papier verpackte Schachtel, öffnete diese vorsichtig und vermutete auf Grund des Inhaltes, daß es sich um einen Sprengkörper handeln mußte. Darauf legte er das Paket auf die Sitzfläche und wollte den Schaffner verständigen. Im Seitengang des Wagens traf er den in Uniform befindlichen Hofbauer, worauf er diesen auf den verdächtigen Gegenstand aufmerksam machte. Hofbauer verständigte den Schaffner Schiestl und forderte die Reisenden auf, in die nächsten Wagen zu gehen. Hofbauer und Schiestl begaben sich in das angegebene Abteil und beschlossen, das Paket aus dem Fenster zu werfen, wobei Schiestl das Fenster öffnen sollte. Als jedoch Hofbauer das Paket bei der Schnur ergriff, kam es zur Explosion.

Bei der Untersuchung wurde durch den Sprengstoffsachverständigen des Bundesministeriums für Inneres festgestellt, daß es sich bei der Bombe um einen Molotowcocktail mit Relaiskontaktzündung gehandelt hatte. Kurz nach dem Sprengstoffanschlag hatte bei der Polizeidirektion Wien ein dzt. noch unbekannter Mann mit den Worten „Justizguerilla" von einer öffentlichen Fernsprechzelle gemeldet, daß ein Anschlag im Zug nach Innsbruck stattfinden wird.

Die beiden verletzten Bediensteten wurden im Krankenhaus von Herrn Generaldirektor-Stellvertreter Hofrat Dr. Seidelmann, Herrn Vorstandsdirektor Dipl. Ing. Dr. Jaworski und dem Leiter der Abt. III/2, Dir. Rat Günther besucht, die sich eingehend nach dem Befinden und Wünschen erkundigten. Durch Vermittlung des Herrn Sanitätschefs, Hofrat Dr. Sasse sowie der Versicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen konnten beide Bedienstete am 22. 7. 1975 mit einem Krankentransportwagen in das KH St. Pölten bzw. in die Hautklinik nach Innsbruck gebracht werden.

Zum Unfall darf festgestellt werden, daß für die Handlungsweise der beiden Bediensteten keinerlei Zeit zu Überle-

gungen bestand und sie daher spontan reagierten. Sie haben dabei unter eigener Lebensgefahr durch persönlichen selbstlosen Einsatz versucht, Reisende sowie die ÖBB vor Schaden zu bewahren. Von der Betriebsdirektion wurde daher an den Herrn Generaldirektor der Antrag gestellt, für beide Bedienstete die Verleihung einer sichtbar zu tragenden Auszeichnung zu erwirken.

Am 15. 12. 1975 konnte Herr Bundesminister für Verkehr, Erwin Lanc, dem Fernschreiber Karl **Hofbauer** →

und dem Schaffner Rudolf **Schiestl**

feierlich die ihnen vom Herrn Bundespräsidenten verliehenen Auszeichnungen für Lebensrettungen unter eigener Lebensgefahr, die „Goldene Medaille am roten Band für Verdienste um die Republik Österreich" überreichen.

Unseren herzlichen Glückwunsch!

Bomben, Verseuchung durch Strahlen oder Bakterien, Brandlegung usw.

Über Auftrag des Vorstandes der ÖBB wurden die bisherigen DA über das Verhalten der ÖBB-Bediensteten bei angedrohten oder tatsächlichen Attentaten (Bomben, Verseuchung durch Strahlen oder Bakterien, Brandlegung) von III/2-U zusammengefaßt und so gestaltet, daß es handlich genug ist (Din A 6), um von den in Frage kommenden Bediensteten im Dienst mitgeführt zu werden. Der Text dieses Merkblattes wurde mit dem Sicherheitsbeauftragten für die Österreichischen Bundesbahnen abbesprochen und nach Überarbeitung durch das Bundesministerium für Inneres von diesem genehmigt.

Etwas für jeden

Richtlinien für Rohrpressungen unter Gleisen

Bundesministerium für Verkehr
Zl.: EB 2954/2-II/2-1975

Bei Rohrpressungen unter Gleisen von dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen sind nachfolgende Bestimmungen einzuhalten:

A. Vom Bauwerber

1. Die Rohrpressung darf nur von einer Firma ausgeführt werden, die zur Ausübung dieser Tätigkeit gewerberechtlich befugt ist und die sich schriftlich verpflichtet, bei den Arbeiten im Gleisbereich ausschließlich Personal einzusetzen, das über ausreichende einschlägige Erfahrung verfügt.

2. Noch vor Baubeginn ist mit dem zuständigen Eisenbahnunternehmen (bei den ÖBB mit der zuständigen Streckenleitung) ein schriftliches Abkommen über die Einzelheiten der Arbeitsdurchführung zu treffen.

3. Der Baubeginn ist dem Eisenbahnunternehmen (bei den ÖBB der zuständigen Streckenleitung) rechtzeitig bekanntzugeben. Mit den Bauarbeiten darf erst dann begonnen werden, wenn die Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr gemäß §§ 38 und 39 Eisenbahngesetz 1957 vorliegt und das Eisenbahnunternehmen (bei den ÖBB die zu-

ständige Streckenleitung) die Zustimmung zum Arbeitsbeginn nachweislich erteilt hat.

4. Der Bauwerber hat den Bauausführenden zu verhalten, bei der Arbeitsdurchführung insbesondere zu beachten:

- *Der Preßdruck darf bei der Annäherung und während der Vorbeifahrt eines Schienenfahrzeuges nicht verändert werden;*
- *werden durch den Schneidering größere harte Bodenkomponenten angefahren und müssen diese entfernt oder zertrümmert werden, sind außerhalb der Rohrwandung allenfalls bestehende Hohlräume mit einem geeigneten Gemisch sofort auszupressen; das hiefür erforderliche Material ist stets bereitzuhalten;*
- *bei Einstellung der Preßarbeiten ist die Baustelle so abzusichern, daß keinerlei Nachbrüche oder sonstige Schäden, die die Gleisanlage beeinträchtigen könnten, entstehen;*
- *den von Organen des Eisenbahnunternehmens zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes getroffenen Anweisungen ist unverzüglich zu entsprechen.*

B. Vom Eisenbahnunternehmen

1. Vor Baubeginn ist mit dem Bauwerber ein schriftliches Abkommen über die Einzelheiten der Bauausführung (Bauaufsicht, Sicherungsposten, Feststellung der Bodenbeschaffenheit etc.) abzuschließen.

2. Vor Preßarbeiten, die die Gleislage beeinträchtigen könnten, ist im Preßbereich die Höhe und die Richtung der Gleise festzustellen. Zwischen der Baustelle und dem Fahrdienstleiter des nächstgelegenen Bahnhofes ist eine direkte Verständigungsmöglichkeit (Sprechfunk, Fernsprecher) herzustellen.

3. Während der Dauer der Preßarbeiten dürfen Schienenfahrzeuge die Baustelle nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 60 km/h befahren. Vom Aufsichtsführenden (§ 15 — Person EG 1957 oder geeigneter Fachbeamter) ist eine niedrigere Geschwindigkeit festzulegen, wenn dies aufgrund der örtlichen Verhältnisse zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes geboten erscheint. Der Aufsichtsführende kann eine höhere Geschwindigkeitsgrenze festlegen oder auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung überhaupt verzichten, wenn aufgrund der örtlichen Verhältnisse (Rohrdimension, Abstand zwischen Bohrung und Schienenunterkante, Bodenverhältnisse) hieraus keine Gefährdung des Eisenbahnbetriebes zu erwarten ist.

4. Die Preßarbeiten dürfen nur in Anwesenheit eines Aufsichtsführenden durchgeführt werden, der die Gleislage und die Baustelle zu beobachten hat. Bei Veränderungen der Gleislage oder sonstigen wahrgenommenen Veränderungen, die die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gefährden könnten, hat er eine sofortige Einstellung der Preßarbeiten zu verfügen und den zuständigen Fahrdienstleiter zu verständigen, welche betrieblichen Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zu treffen sind (Geschwindigkeitsbeschränkung, Gleissperre etc.). Die Preßarbeiten dürfen nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Aufsichtsführenden fortgesetzt werden, wenn alle zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes erforderlichen Vorkehrungen getroffen wurden.

5. Nach Abschluß der Preßarbeiten hat der Aufsichtsführende zu prüfen, ob die Gleise sich in ordnungsgemäßen Zustand befinden.

Postwagen

Im VUB 6/1975 wurde in eindringlicher Weise vor Augen geführt, welche schwere Auswirkungen die Verspätungen der Postschnellzüge 39900 und 39901 auf den Betriebsablauf der Post haben können. Kommen dadurch Postsendungen nicht zu der für den Empfänger rechten Zeit an, sondern oft Tage später.

Ist es außerdem notwendig, daß wir immer weniger auf die Postwagen achten? So scheint es nämlich! Gegenüber dem Jahre 1973 hat sich die Zahl der Beschädigungen von Postwagen nahezu verdoppelt:

	1973	1974	1975
BBDion Wien	—	4	4
BBDion Linz	3	—	4
BBDion Innsbruck	4	6	3
BBDion Villach	2	4	6
Summe der Beschädigungen	9	14	17

Bei Beschädigung eines leeren Postwagens aus Verschulden der ÖBB müssen diese nur für den Sachschaden aufkommen. Schwerer liegt der Fall dann, wenn sich in dem Postwagen, Postbedienstete aufhalten und dieser Wagen von den Postbediensteten ordnungsgemäß mit dem Signal 23 „Wagen besetzt" gekennzeichnet war.

DV V 2, Punkt 67:

„Mit Bahn-, Post-, Schlafwagen- und Speisewagenbediensteten besetzte Wagen, z. B. Post-, Schlaf-, Speise-, Salon- und Meßwagen, die beim Verschub besonders vorsichtig bewegt und vor jedem Anprall geschützt werden müssen, sind durch das **Signal 23: Wagen besetzt**

— an jeder Langseite eine seitwärts über den Wagen hinausragende gelbe Fahne — zu kennzeichnen.

Bei Dunkelheit ist jeder Wagen außerdem — nach außen kenntlich — im Innern zu beleuchten.

Für die Kennzeichnung sind die Begleit- bzw. Aufsichtspersonen verantwortlich."

Die DV V 3 gestattet im Pkt. 99 nur das Abstoßen oder das Abrollen von **unbesetzten** Postwagen.

DV V 3, Pkt. 99:

„Das Abstoßen oder Abrollen folgender Fahrzeuge ist zulässig,

a) wenn sie mit Handbremse angehalten werden:

... unbesetzte Personen-, Gepäck- und Postwagen mit Drehgestellen, . . .

b) wenn sie mit Handbremse angehalten oder mit 2 Hemmschuhen aufgefangen werden:

... unbesetzte Personen-, Gepäck- und Postwagen, ausgenommen Drehgestellwagen, . . .".

Beim letzten Beschwerdeschreiben der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung im Jahre 1975 wird von dieser beanstandet, daß ein Postwagen bei einer Verschubbewegung so stark abgestoßen wurde, daß er auf einen abgestellten Wagen stieß. Durch die Wucht des Stoßes kamen alle im Postwagen tätigen Bediensteten zu Sturz, — 2 von ihnen erlitten Verletzungen. Das Schreiben schließt: „Somit kamen bei fünf Vorfällen dieser Art im heurigen Jahr bereits 7 Postbedienstete in deutlich mit gelben Fahnen als besetzt gekennzeichneten Bahnpostwagen zu gesundheilichen Schaden. Wir ersuchen Sie daher nachdrücklichst, alle erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung einer weiteren Gefährdung von Sicherheit und Gesundheit unserer Bediensteten bei Verschubarbeiten mit Bahnpostwagen zu treffen."

Es wird daher erwartet, daß in Hinkunft Postwagen beim Verschub mit größter Vorsicht behandelt werden!

Gefährliche Güter

Der ständig steigende Transport gefährlicher Güter, die Häufung von Unfällen auf allen Transportwegen zeigen deutlich die Probleme auf, denen die Einsatzkräfte, die zu Einsatzstellen gerufen werden, gegenüberstehen. Es stellt sich zwangsläufig für alle Einsatzkräfte die Frage nach den zweckmäßig-

sten Maßnahmen und der Sicherheit der eingesetzten Bekämpfungs-, Rettungs- und Sicherheitskräfte sowie die Folgen für die öffentliche Sicherheit. Erst wenn feststeht, um welches Gut es sich handelt, lassen sich die erforderlichen Maßnahmen treffen.

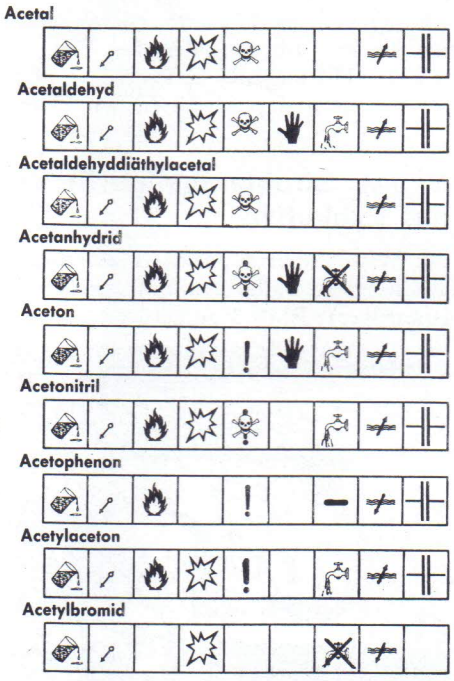
Als Hilfsmittel hiezu dienen:

Das **„Handbuch der gefährlichen Güter"**

Es liegt in der Betriebsdirektion bei der ZVÜ bzw. III/2-U, bei den Zugleitungen und auszugsweise in einigen Hilfs- bzw. Ölwehrzügen auf. Das Handbuch der gefährlichen Güter wurde im VUB 1/1973 auf Seite 13 und 14 beschrieben.

„Achtung Chemikalien"

Feuerwehren verwenden zum Teil das kleine (DIN A 6) Taschenbuch „Achtung Chemikalien" als Nachschlagwerk bei der Bekämpfung austretender gefährlicher Güter. In diesem sind die Namen der einzelnen Stoffe alphabetisch geordnet. Trägt der einzelne Stoff noch andere Bezeichnungen, so sind diese an der dafür bestimmten Stelle aufgeführt. Bei den rd. 750 angeführten Stoffen können bei jedem Stoff bis 9 Zeichen mit insgesamt 20 Bildern angeführt sein.



Seite aus Taschenbuch

Z. B. ist im siebenten Zeichen das Symbol des Wasserhahns angeführt, dies bedeutet: Wasser kann üblicherweise angewandt werden, soweit andere Einsatzgründe dem nicht entgegen stehen. Das Zeichen „—" heißt, daß der entsprechende Stoff weder mit Wasser mischbar noch wasserlöslich ist, die Anwendung also — in der Regel — ohne Erfolg sein wird. Darf ein Stoff nicht mit Wasser in Berührung gebracht werden, so weist hierauf der ausgestrichene (durchkreuzte) Wasserhahn hin. Dieses Symbol besagt: „Kein Wasser! Gefahr!". Dies gilt insbesondere für jene Stoffe, welche Wasser chemisch in seine Elemente zerlegen, z. B. die Leichtmetalle, und damit Wasserstoff frei setzen. Der Wasserhahn mit Ausrufzeichen warnt, wenn Wasser eingesetzt werden soll, vor eventuellen Folgen. So können z. B. Säuren oder Laugen umhergespritzt werden, die Stoffe bei Berührung mit Wasser soviel Wärme erzeugen, daß die Umgebung eventuell in Brand gesetzt werden könnte usw.

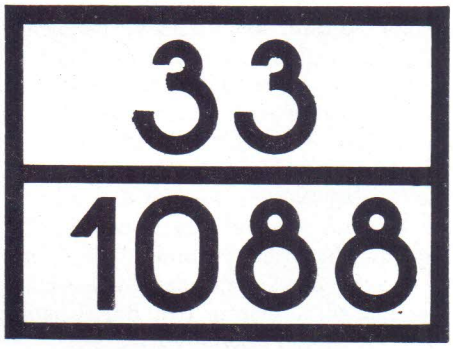
Als Grundlage für das Taschenbuch diente die einschlägige Literatur. Soweit in diesen Unterlagen die Angaben wesentliche Abweichungen zeigten, wurde die jeweils ungünstigste Aussage zur Auswertung herangezogen und in die Symbolsprache übersetzt. In nicht zu klärenden Zweifelsfällen oder bei Fehlen entsprechender Angaben blieben die Kästchen offen. Welche Schlüsse und damit erfolgversprechende Gegenmaßnahmen im einzelnen aus dem durch die Symbole dargestellten Hinweisen zu ziehen sind, muß von Fall zu Fall an der Einsatzstelle entschieden werden. Allgemein gültige Regeln lassen sich aber nicht aufstellen. So mag eine bestimmte Flüssigkeit üblicherweise unbedenklich mit Wasser mischbar sein oder in Wasser gelöst werden können, in bestimmten Einsatzlagen z. B., wenn die Gefahr des Überlaufens oder des Ausbreitens bei brennbaren Flüssigkeiten besteht, kann die Anwendung von Wasser falsch sein. Andere brennbare Flüssigkeiten, wie beispielsweise die meisten Lacke, gehen im Wasser unter, sodaß möglicherweise an Wasser als Löschmittel gedacht werden kann, obwohl diese Stoffe nicht mit Wasser mischbar oder in Wasser löslich sind — trotzdem wurden sie mit dem Zeichen „—" versehen.

Kennzeichnungstafeln an Behälterwagen

Mit 1. 10. 1975 wurde im 11. Nachtrag zum „Sonderheft 1 zum ÖGT I und IGT I" vorgesehen, daß der Absender eines Behälterwagens, in dem ein in Rn. 1801 aufgezählter Stoff (Stoffe verschiedener Klassen z. B. Aceton, Klasse III a) befördert wird, an jeder Längsseite des Wagens eine nicht rückstrahlende, rechteckige, orangefarbene Tafel (Grundlinie 40 cm, Höhe mindestens 30 cm, 15 mm schwarzer Rand) anbringen muß.

Jede Tafel muß die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und die Nummer zur Kennzeichnung des Stoffes, die dem beförderten Stoff im Verzeichnis der Rn. 1801 zugeteilt worden sind, tragen.

Die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr (obere Hälfte) können zwei und diejenige zur Kennzeichnung des Stoffes im unteren Teil der Tafel angebracht sein; sie müssen durch eine waagrechte schwarze Linie in der Mitte der Tafel getrennt sein.



Die Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr (obere Hälfte) können zwei oder dreistellig sein.

Die erste Ziffer der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr bezeichnet die Hauptgefahr wie folgt:

2. Gas

3. Entzündbarer flüssiger Stoff

4. Entzündbarer fester Stoff

5. Entzündend (oxydierend) wirkender Stoff oder organisches Peroxid

6. Giftiger Stoff

8. Ätzender Stoff.

Die zweite und die dritte Ziffer bezeichnen die zusätzlichen Gefahren:

0. Ohne Bedeutung

1. Explosion

2. Entweichen von Gas

3. Entzündbarkeit

5. Entzündende (oxydierende) Eigenschaften

6. Giftigkeit

8. Ätzbarkeit

9. Gefahr einer heftigen Reaktion, die aus der Selbstzersetzung oder der Polymerisation entsteht.

Sind die beiden ersten Ziffern die gleichen, so deutet das auf eine Zunahme der Hauptgefahr hin; 33 bedeutet also eine sehr leicht entzündbare Flüssigkeit, (Flammpunkt unter 21°C); 66 weist auf einen sehr giftigen Stoff und 88 auf einen sehr stark ätzenden Stoff hin. Sind die beiden ersten Ziffern 22, so bedeutet das ein gekühltes Gas. Die Zahl 42 bezeichnet einen festen Stoff, der in Berührung mit Wasser Gase entwickeln kann.

Ist die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr der Buchstabe „X" vorange-

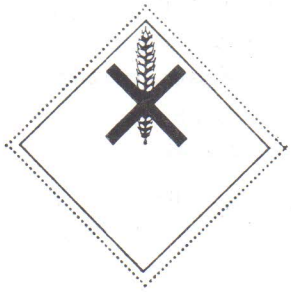
stellt, so ist es ausdrücklich verboten den Stoff mit Wasser in Berührung zu bringen.

Die Kennzeichnungsnummern müssen künftig unauslöschbar und nach einen Brand von 15 Minuten Dauer noch lesbar sein. Während einer Übergangszeit von 4 Jahren (bis 30. 9. 1979) können die für die Tafeln vorgesehenen Angaben auch in entsprechender Größe, Form und Farbe auf jeder Längsseite der Behälterwagen (oder ihrer Behälter) durch Zettel, Anstrich oder in gleichwertiger Weise angebracht werden. Bei solchen Wagen wird es daher künftig möglich sein, auf Grund der am Wagen angebrachten Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr des Gutes zu erkennen, ohne erst in den Begleitpapieren den Stoff eruieren zu müssen.

Gefahrzettel Nr. 4 A

Mit dem 11. Nachtrag zum „Sonderheft 1 zum ÖGT I und IGT I", der am 1. 10. 1975 in Kraft trat, wurde auch der Gefahrzettel Nr. 4 A neu erstellt:

N° 4 A



(Andreaskreuz auf einer Ähre, *schwarz auf weißem Grund);* vorgeschrieben in Rn. 432 (1), 440 (1) und (2), 443 (3);

Gesundheitsschädlich;

in Wagen und Güterhallen (Magazinen) getrennt von Nahrungs- und Genußmitteln zu halten; wegen der Zusammenladeverbote siehe Rn. 439, 441.

Bem.: Der alte rechteckige Zettel mit orangefarbenem Grund kann bis Ende 1976 weiterverwendet werden.

Photographieren und Filmen auf Bahngrund

Das Photographieren und Filmen ist — ausgenommen für kommerzielle Zwecke (Sondervertrag gemäß den Richtlinien für die Gestaltung von Filmen auf Bahngrund) — auf den der Öffentlichkeit zugänglichen Bahnanlagen allgemein gestattet.

Auf allen anderen Bahnanlagen ist dies nur jenen bahnfremden Personen gestattet, denen das Betreten der Bahnanlagen auf Grund ihrer Dienstobliegenheiten oder auf Grund von Erlaubniskarten gestattet ist:

1. Organe der Gerichte, der Verwaltungsbehörden, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Zollwache,

2. Angehörige des Bundesheeres, der Rettungs- und Sanitätsgesellschaften, der Feuerwehren und Betriebsgesellschaften (z. B. ISTG).

Allen diesen auf Grund von Dienstlegitimationen bzw. Bescheinigungen der vorgenannten Stellen.

3. Personen, die Reportagen oder Film- und Photoaufnahmen tätigen und eine von der Generaldirektion Abt. GS/2 ausgestellte Erlaubniskarte für diesen Zweck besitzen.

Schrankenanstände

DA: GD-Zl. 32-329-5-1975 vom 29. 12. 1975

Anläßlich des sich in letzter Zeit ereigneten Zusammenpralls eines Personenzuges mit einem Pkw auf einer abgeschrankten Eisenbahnkreuzung infolge offenen Schrankens, wobei 5 Menschen den Tod fanden, verweisen wir eindringlichst auf die Tatsache, daß im Gesamtbereich der ÖBB, wie die Statistik eines Jahres zeigt, 469 Mal aus Verschulden von Bediensteten bei Zugfahrten Schranken offen blieben und die Eisenbahnkreuzungen unbewacht waren. Es ist daher nur den günstigen Umständen zu verdanken, daß es nicht häufiger zu derart schwerwiegenden Folgen gekommen ist.

Wir ersuchen daher, alle mit der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen befaßten Bediensteten neuerlich und in eindringlicher Form zur strikten Einhaltung sowie gewissenhaften Beachtung der einschlägigen Bestimmungen der Dienstvorschriften bzw. ggf. besonderen Anweisungen in der Bahnhofdienstordnung zu beauftragen.

Kontrollorgane und Vorgesetzte haben im Sinne dieses Schreibens wiederholt auf die in Betracht kommenden Bediensteten belehrend und überwachend einzuwirken.

Strahlenschutz

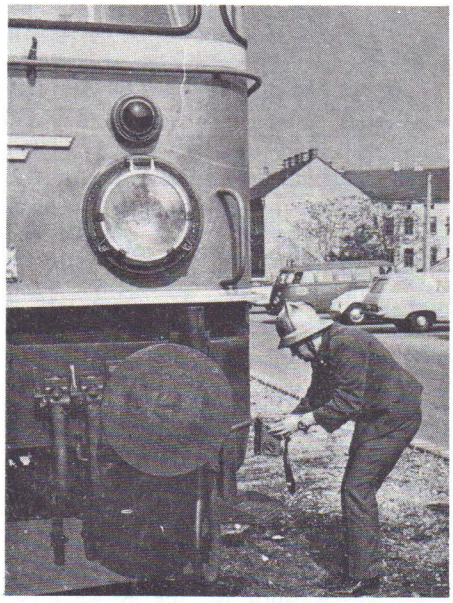
Dosisleistungswarngeräte

In den letzten Jahren wurde mehrmals durch anonyme Anrufe eine Verstrahlung von Zügen angekündigt.

Um nun schon eine geringe Verstrahlung durch im Strahlenschutz nicht ausgebildete ÖBB-Bedienstete feststellen zu können, wurden einige Bf, bei denen zum Teil solche Anrufe einlangten, mit Dosisleistungswarngeräten (DL-WARNER TOTAL 6126) ausgerüstet. Diese Geräte dienen gleichzeitig dem persönlichen Schutz beim Aufspüren strahlenverdächtiger Bereiche. Als Strahlungsempfänger dient ein Geiger-Müller-Zählrohr. Der Schalter für die Warnschwelle kann auf 3 Stellungen nur mit einem Schraubenzieher eingestellt werden, wodurch verhindert wird, daß die Warnschwelle nicht unbeabsichtigt verstellt werden kann. Bei den ÖBB sind diese Geräte auf die geringste Warnschwelle einzustellen. Auf Grund der geringen Maße des Gerätes (3×6×14 cm) kann dieses bequem in einer Rocktasche getragen werden. Vor dem Schalten des Gerätes in Stellung „Ein" zeigt das Gerät in der Stellung „Batt" durch einen Summerton die Funktion der Batterie an. Ist das Gerät auf „Ein" geschaltet und es ertönt ein gut hörbarer Summerton, so ist Verstrahlung anzunehmen. Der Geräteträger hat den strahlengefährdeten Bereich sofort zu verlassen und — soweit dies nicht bereits geschehen ist — die Absperrung des gefährdeten Gebietes zu veranlassen. Er hat sich außerdem bei Eintreffen der Hilfsorganisationen von einem Strahlenspürtrupp abspüren zu lassen.

Neues Strahlenmeßgerät für die Exekutive

Die Strahlenspürtrupps der Einsatzorganisationen sind allgemein mit dem Strahlenmeßgerät EMB 3 ausgerüstet.



Abspüren eines Tfz mit dem EMB 3-Gerät

Da mit diesem Gerät α-Strahlen nicht nachgewiesen werden können, wurde vom Bundesministerium für Inneres begonnen, die Exekutive mit dem Strahlenmeßgerät Victoreen Modell 495 „Frisker" auszurüsten. Mit diesem Gerät hat nun die Exekutive die Möglichkeit, nicht nur β- und γ-Strahlung, sondern auch α-Strahlung oder eine α-Kontamination festzustellen und zu messen, sowie Messungen im niederen Dosisleistungsbereich und bei Feststellung von Kontaminationen durchzuführen. Diese Geräte befinden sich zum Teil bei den Landesgendarmeriekommanden, sowie bei den Bundespolizeidirektionen bzw. dem Bundespolizeikommiseriat St. Pölten. Sie stehen in jedem Bundesland für Gendarmerie und Polizei gemeinsam zur Verfügung.

Dieses Gerät ist in keiner Weise ein Nachfolgegerät für das EMB 3, das weiterhin verwendet werden wird.

Strahlenschutzmeßwagen der DB

Der beim Bundesbahn-Zentralamt Minden in Westfalen stationierte Strahlenschutz-Meßwagen verfügt über ein fahrbares Labor für radiochemische Untersuchungen, ein Meßlabor mit elektronischen Geräten, einen Auswerteraum mit Computer, eigene Energieversorgung und einen Geländewagen (mit im Wagen befindlichen Kran aus- und einladbar), um die Strahlenschutzexperten überall beweglich zu machen. Der Meßwagen ist 20,4 m lang, 48 t schwer und 200 km/h lauffähig. Die DB spürt damit den geringsten radioaktiven Spuren nach. Die DB beförderte im Jahre 1974 mehr als 500 Wagenladungen und über 86.000 Expreßgutsendungen mit radioaktiven Stoffen. Zu den Strahlenschutzaufgaben zählen vor allem Dosisleistungs-Messungen an Fahrzeugen und Behältern, die zur Beförderung von radioaktiven Abfällen und radioaktiven Stoffen für industrielle und medizinische Anwendungsbereiche benutzt wurden.

kundendienst

Man schrieb:

An den Herrn Bundesminister für Verkehr:

„Sehr geehrter Herr Bundesminister!

Bei einer dringenden Fahrt zu einer Tagung nach Bad Aussee stieg ich beim Umsteigen in Stainach-Irdning in einen falschen Wagen und schon war ich wieder in Eilzugsfahrt Richtung Graz. Bei der ersten Station in Wörschach-Schwefelbad stieg ich aus und berichtete dem Bahnhofsvorstand mein Leid mit dem Ersuchen, mir bei der Beschaffung eines Taxis für die Fahrt nach Bad Aussee behilflich zu sein. Die Bemühungen waren vergeblich, alle Mietwagen waren mit Urlaubern unterwegs.

Der Bahnhofvorstand stellte fest, daß der Zug von Stainach-I. nach Bad Aussee in 6 Minuten abfährt und rief einen Kollegen in die Kanzlei, verständigte den Vorstand von Stainach, daß er mit dem Auto noch einen Fahrgast für den Zug nach Bad Aussee bringen werde.

In 4 Minuten war die Überstellung mit seinem Privatauto durchgeführt und als ich für den Fahrpreis aufkommen wollte, wurde die Annahme abgelehnt. Auf den Vorschlag, den Betrag einer wohltätigen Organisation zu übermitteln, erhielt ich die Antwort: ‚Sie sind unser Fahrgast, hatten Pech, da sind wir eben verpflichtet zu helfen und dafür braucht man nicht zu bezahlen'.

Das war ein freiwilliges Entgegenkommen trotz großen Arbeitseinsatzes und gefahrvoller Verantwortung und zu solchen Mitarbeitern darf ich Sie, sehr geehrter Herr Minister, beglückwünschen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Viktor Gombocz,

Sekretär der Landesexekutive

des ÖGB Steiermark"

Bei den beiden Fdl handelte es sich um Rev. Willibald **Auth,** Heimatbf Hieflau und Rev. Rudolf **Strobl,** Bf Stainach-Irdning, denen hiemit die Anerkennung für ihr vorbildliches Verhalten ausgesprochen wird.

An die Generaldirektion der ÖBB:

„Sehr geehrte Damen und Herren!

Vor einem Monat aus dem Urlaub zurückgekehrt, den wir in diesem Jahr in Semmering verbrachten, möchten wir Ihnen einmal herzlich danken für die gute und sichere Beförderung in den Zügen Ihrer Gesellschaft. Der Vorsatz, dieses zu tun, wurde gefaßt bei einer Fahrt über die Semmering-Nordrampe an einem strahlend schönen Tag, als wir via Wiener Neustadt zurückkehrten. Nun schon 4 Jahre hintereinander haben wir bei unserem Urlaub in Ihrem schönen Land die praktischen Teil- und Generalabonnements in Anspruch genommen und dadurch dank den ÖBB viel Schönes gesehen und erlebt. Da die Standorte immer wieder von Jahr zu Jahr wechselten, haben wir Ihr interessantes Streckennetz gut kennengelernt. Dabei war es für uns Flachländer immer mit Bewunderung verbunden, wie der Eisenbahnbetrieb trotz der topographischen Schwierigkeiten Ihres Landes reibungslos und sicher funktioniert.

Was macht es schon, wenn man z. B. an einer Station der Tauernbahn mal 30 oder mehr Minuten auf seinen Zug warten mußte? Wer Augen hat, zu sehen, konnte ja wahrnehmen, wie schwierig es ist, den starken internationalen Verkehr auf dieser fast nur einspurigen Bahn reibungslos zu bewältigen, wobei die Balkan- und Italienverspätungen ein Kapitel für sich sind.

So war jede Fahrt mit der Bahn ein neues Erlebnis. Welch schönes Gefühl auch, daß jeder Zug unser eigener ist, wenn man solch ein Abonnement in der Tasche hat. Besonders schön waren die Fahrten in den eleganten Triebwagen der Baureihe 4010; TEE-Erlebnis trotz 2. Wagenklasse. Hervorheben möchten wir auch die Höflichkeit und Zuvorkommenheit Ihres Personals, einen „grantigen" Eisenbahner lernten wir nie kennen.

Wir werden auch in den kommenden Jahren auf der Schiene in Ihr schönes Land einreisen und uns Ihrer Dienste bedienen. Wir danken Ihnen herzlich für das Reisen in Ihren Zügen und wünschen den ÖBB und ihren Mitarbeitern allzeit „Fahrt frei"!

Hochachtungsvoll

A. H. und Familie,

D-1000 Berlin 21"

Aus Zeitungen:

Aus „Wiener Samstag" vom 20. 12. 1975, Leserzuschrift:

ÖBB-Verspätungen

Zugverspätungen kommen oft durch Unfälle zustande, dann nämlich, wenn manche verrückte Autofahrer noch schnell einen Bahnübergang überqueren wollen und es nicht mehr schaffen. Unfallaufnahmen und Rettungsaktionen brauchen eben eine gewisse Zeit. Aber noch nie hat jemand einem Autofahrer, der — schuldig oder nicht — in einen Unfall verwickelt war, die verspätete Ankunft am Zielort öffentlich vorgehalten.

F. Q., Gloggnitz

Leserzuschrift an die „Neue Kronen-Zeitung" vom 13. 12. 1975 in der Rubrik:

Beschwerdetelegramm

Immer wieder erhalten wir zu dieser Rubrik auch lobende Zuschriften von Reisenden. Hier wieder einmal eine Geschichte dieser Art:

In der Absicht, den Autozug von Villach nach Wien zu benützen, hatte ich auf dem Heimweg über Tarvis durch plötzliche Verschärfung der Grenzkontrollen arge Verspätung und kam erst knapp vor Abgang des „Romulus" am Villacher Hauptbahnhof an. Ich war recht verzweifelt, weil ich dringend nach Wien mußte. Der diensthabende Aufsichtsbeamte des Bahnhofes Villach, Herr Christian Hipp, schaltete unserer Lage entsprechend blitzschnell, mobilisierte in Windeseile eine Lok samt Wagen, so daß mein Auto noch schnell verladen werden konnte, bemühte sich dann auch noch, meine durch Beinbruch etwas behinderte Frau und mich im Zug bestens unterzubringen und verabschiedete sich mit freundlichen Wünschen . . .

Kommerzialrat Fritz Quester
Wien XIX

Antworttelegramm: entfällt.

Österreichisches Kursbuch

Das Österreichische Kursbuch wird im Fahrplanjahr 1976/77 wieder in vier Bänden aufgelegt, und zwar:

a) **Teil 1, Band 1:** Eisenbahnen Inland, Stadtverkehr, Schiffahrt, Seilbahnen, Flugverkehr,
Band 2: Zugverbindungen mit dem Ausland,
getrennt für den Sommerabschnitt 1976 und Winterabschnitt 1976/77.

Der **gemeinsame** Verkaufspreis für Band 1 **und** 2 des Teiles I beträgt weiterhin S 40,—.

b) **Teil II Ost:** Kraftfahrlinien Wien, Niederösterreich, Burgenland, Steiermark,
Teil II West: Kraftfahrlinien Oberösterreich, Salzburg, Kärnten, Tirol, Vorarlberg,
als Jahresausgabe 1976/77.

Der Verkaufspreis beträgt weiterhin **S 40,— je Band.**

Die Auslieferung erfolgt zu nachstehenden Terminen:

Do, 15. April — Mi, 21. April:	Dienststücke Teil I, Band 1
Mi, 28. April — Di, 11. Mai:	Teil II Ost und West. Zuerst werden jeweils die Dienststücke und anschließend die Verkaufsstücke geliefert.
Mo, 10. Mai — Mi, 12. Mai:	Dienststücke Teil I, Band 2
Mi, 12. Mai — Di, 25, Mai:	Verkaufsstücke Teil I, Band 1 **und** Band 2.

Die Fahrplanauszüge aus dem Österreichischen Kursbuch erscheinen ab 14. Mai, der Verkaufspreis beträgt neu S 6,—.

Die Dienststellenvorstände werden ersucht, dem Vertrieb dieser wichtigen Fahrplanbehelfe besonderes Augenmerk zuzuwenden und für ein bestmögliches Absatzergebnis Vorsorge zu treffen.

Für den Kommissionsverkauf bei den Bahnhöfen wird den Bediensteten eine Prämie von S 3,— je verkauftem Kursbuchexemplar gewährt, wobei die zwei Bände des Teiles I (Eisenbahnen), die **nur gemeinsam** abgegeben werden können, als **ein** Exemplar gelten; die Verkaufsprämie bei den Auszügen wird von S 0,50 auf S 0,60 je verkauftem Exemplar erhöht.

Für den Eigenbedarf von Bahnbediensteten gilt weiterhin ein Kursbuchstückpreis von S 33,—.

Von der Möglichkeit des verbilligten Kursbuchverkaufes an das Personal sind auch die Ruheständler zu unterrichten.

Rückfragen wollen an GD III/3-Kursbuchbüro (Basa 3929) gerichtet werden.

Arbeitnehmerschutz

Aus der Unfallstatistik über Personalunfälle ist zu ersehen, daß sich im steigenden Maße Unfälle vor und nach der Dienstschicht ereignen. Das sind in erster Linie die sogenannten „Wegunfälle", wobei als besonders gefährdet die einspurigen Kraftfahrzeuge (Mopeds) aufscheinen. Außer diesen Unfällen sind jedoch verhältnismäßig zahlreiche Ereignisse zu verzeichnen, die von der Versicherungsanstalt der Österr. Eisenbahnen nicht als Arbeitsunfälle gewertet werden, daher in der Personalunfallstatistik auch nicht aufscheinen, jedoch bei näherer Betrachtung einen beträchtlichen Anteil am Ausfall von Arbeitsstunden haben. Es sind dies in erster Linie jene Personalunfälle, die infolge von scherzhaften Raufereien, von Schabernacks, unvorsichtigem Hantieren mit Eßgeräten usw. entstehen. Hier wäre es Aufgabe des einzelnen Mitarbeiters, mehr Aufmerksamkeit, mehr Vorsicht und vor allem mehr Verständnis für den Gedanken der Unfallverhütung aufzubringen.

Aber zurück zu jenen Fällen, die sich unmittelbar vor oder nach der Dienstschicht ereignen. Die weitaus größte Anzahl, nämlich nahezu 60% dieser Unfälle, ereignen sich beim Aufenhalt in sogenannten Naßräumen (Bade-, Wasch- und Umkleideräumen). Die Auswertungsergebnisse bestätigen somit eine allgemein bekannte Tatsache, daß Unfallgefährdung in diesen Räumen sowohl im privaten Haushalt als auch in allen Betrieben überdurchschnittlich groß ist und daß daher diese Räume einerseits möglichst sicher ausgestaltet sein sollten, daß sich aber andererseits auch die Mitarbeiter nur unter strengster Beachtung der vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften ungefährdet dort aufhalten dürfen.

Wie sich aus den vorliegenden Meldungen für den Sicherheitsbeamten zweifelsfrei ergibt, ist die überwiegende Anzahl dieser Unfälle nicht infolge technischer Mängel, sondern infolge unrichtigen und unvorsichtigen Verhaltens bzw. durch Gedankenlosigkeit der verunfallten Mitarbeiter entstanden. Darüber hinaus ereignen sich jedoch Unfälle, weil diese Räume nicht in Ordnung gehalten und dadurch z. B. schlüpfrige Stellen nicht mit der nötigen Vorsicht betreten wurden.

Eine weitere besondere Gefährdung ergibt sich bei der Benützung von Treppen und Stiegen. Diese werden vor und nach der Arbeit und auch während Arbeitspausen verhältnismäßig oft benützt. Es ist daher, wie in den Naßräumen, darauf zu achten, daß diese Einrichtungen den Erfordernissen des Arbeitnehmerschutzes entsprechen und daß vor allem Ordnung auf diesen Wegen herrscht.

Wie heißt es doch im Punkt 2.6.5.1. der DV A 40, Heft 2?

„Wege, Verschieberbahnsteige, Stiegen und Ausgänge sind in gut begehbarem Zustand zu halten; ihre Benützbarkeit darf durch Lagerung von Geräten und Stoffen, Abstellen von Fahrzeugen usw. nicht eingeschränkt werden."

Abschließend muß festgestellt werden, daß alle diese Unfälle, die aus vorangeführten Ursachen entstanden sind, mit ein wenig gutem Willen und beim Beachten der **einfachsten** Gebote der Sicherheit, leicht vermieden hätten werden können. Den Betroffenen wären auf diese Weise Schmerzen, Unannehmlichkeiten und vielleicht sogar bleibende Unfallfolgen erspart geblieben.

Einige Worte über Alkoholismus

Der Alkoholverbrauch steigt ständig und mit ihm leider auch die Zahl der Alkoholiker. Da ist es nicht verwunderlich, daß der Bahnarzt sich zunehmend mit Trunksucht befassen muß.

Verkehrbedienstete! Ihr wißt, daß es sowohl bei Dienstantritt als auch während des Dienstes nur 0,0‰ Alkoholgehalt im Blut zulässig ist.

In der DV A 40, Heft 2, ist festgelegt:

„Die Bediensteten müssen bei Dienstantritt und während des Dienstes vollkommen frei von der Wirkung alkoholischer Getränke sein. Nicht nüchterne Bedienstete sind vom Betreten der Bahnanlagen bzw. der Betriebs- und Arbeitsstätten abzuhalten und nötigenfalls vom Bahngebiet zu entfernen."

Ihr wißt aber auch ganz genau, daß insbesondere dem im ausübenden Verkehrsdienst tätigen Mitarbeiter besondere Gefahren drohen, wenn seine Reaktionsfähigkeit herabgesetzt ist. Dies ist jedoch schon bei einem Alkoholspiegel von 0,5‰ der Fall. Ärger wird es, wenn bereits Anzeichen eines chronischen Alkoholismus erkennbar sind. Hier reichen die Symptome — um nur einige zu nennen — von Erinnerungslücken, gierigem Trinken, über Vernachlässigung des Dienstes und der Familie bis zu plötzlichen Angstzuständen und schließlich bis zum totalen geistigen und körperlichen Zusammenbruch.

Falsch wäre es, wenn man hier mit den Weisheiten der 3 Affen „Nichts sehen, nichts hören, nichts reden" zu operieren versucht. Dadurch wird der — und das ist bewußt ausgesprochen — Alkoholkranke hilflos seinem Schicksal überlassen. Eine ausführliche Information durch den Bahnarzt ist unbedingt erforderlich. Dazu ist es als Kollege notwendig, den Kranken einer sachgemäßen Therapie zuzuführen und vor allem das Vertrauen des Mitarbeiters zu gewinnen.

Helft auch Ihr mit, die alkoholsüchtigen Mitarbeiter zu erforschen und ihnen die Chance der Heilung zu geben. Ihr helft dadurch nicht nur Euren Kollegen, sondern auch den Familienangehörigen, weil vielleicht ein Unfall, möglicherweise sogar mit schweren Folgen, vermieden werden konnte.

Nur so wird es möglich sein, Unfälle durch irgend eine Form von Alkoholeinwirkung auszuschließen.

Alkohol ist ein Gehirngift!

Er begünstigt:

Herabsetzung des Bewußtseins, der Selbsteinschätzung, der Selbstkritik.

Umschlagen der Aufmerksamkeit in Sorglosigkeit und Abnahme des Urteilsvermögens.

Überschätzung der eigenen Fähigkeiten und Unterschätzung der Gefahren.

Verlangsamung von komplizierten Reflexen und Reaktionen . . .

Darum, Bedienstete des ausübenden Verkehrsdienstes, meidet den Alkohol! Euch ist die Sicherheit tausender Bahnbenützer überantwortet; diese Aufgabe kann nur ein vollkommen nüchterner Eisenbahner lösen.

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion. Für den Inhalt verantwortlich: Eduard Danitschek, beide 1010 Wien, Elisabethstraße 9. Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen, 1150 Wien, Felberstraße 1.