

Staw



Verkehrs-Unterrichtsblatt

11. Stück	Wien, am 1. November 1968	Jahrgang 1968
-----------	---------------------------	---------------

Inhalt: 70. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

71. Die Betriebsabwicklung am Scheitel der Tauernstrecke

72. Erläuterung

73. Etwas für jeden

74. Unfallverhütung

70. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Zusammenstoß zweier Güterzüge

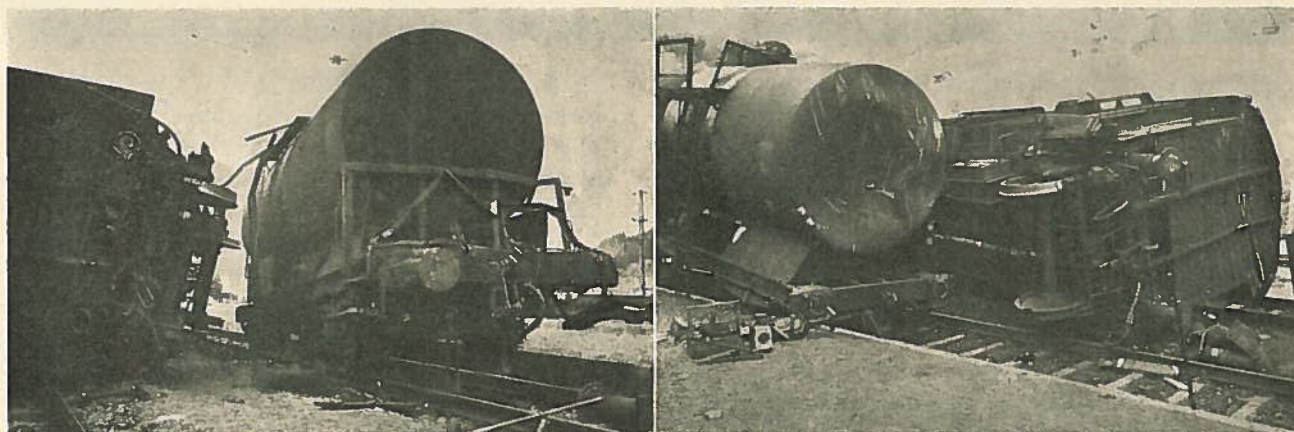
Am 12. September um 1.00 Uhr fuhr im Bf A. ein Güterzug planmäßig auf Gleis 4 ein und blieb im Fahrstraßenprüfbereich des Fdl stehen; anschließend sollte eine vereinfachte Bremsprobe durchgeführt werden. Der Fdl wohnte dieser nicht bei sondern begab sich nach Stillstand des Zuges in die Fahrdienstleitung und nickte dort ein!

Um etwa 1.30 Uhr, beim Einlangen der akustischen Vormeldung für einen nachfolgenden Güterzug, schreckte der Fdl auf, ging zum Blockapparat und gab im Dämmerzustand ohne Einholen einer Gleisfreimeldung vom Wärter des Stellwerkes 2 und ohne eine Fahrstraßenprüfung durchzuführen, neuerlich eine Einfahrt nach Gleis 4 frei. Der Wärter im Stellwerk auf der Einfahrseite prüfte daraufhin seinen Bereich, der frei war. Das beleuchtete Zugschlußsignal des Güterzuges auf Gleis 4 konnte er auf Grund der örtlichen Verhältnisse von seinem Standort aus

nicht sehen. Überdies nahm er an, daß der Güterzug fahrplanmäßig ausgefahren war.

Als der Wärter im Stellwerk 1 dem Fdl durch ein Weckerzeichen die Einfahrt des nachfolgenden Güterzuges anzeigte, ging der Fdl auf den Platz. Als er sodann auf Gleis 4 einen Güterzug stehen sah, war er der Meinung, es sei jener Zug, für den er kurz vorher die Einfahrt freigegeben hatte.

Der Tfz-Führer des einfahrenden Güterzuges konnte das Zugschlußsignal des auf Gleis 4 stehenden Güterzuges erst auf zirka 200 m Entfernung erkennen und leitete hierauf Schnellbremsung ein. Er konnte jedoch nicht verhindern, daß es zum Zusammenstoß kam, wobei 3 Wagen entgleisten — einer davon stürzte um — und zum Teil schwer beschädigt wurden. Sachschaden: S 100.000!



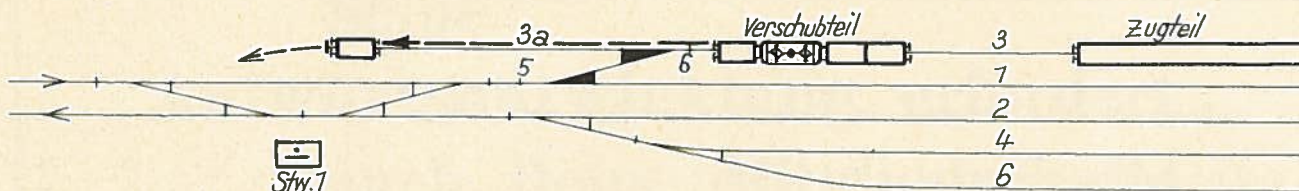
Wir haben diesen Unfall aus 2 Gründen hier angeführt:

1. Der Fdl war eingenickt! Die Erhebungen ergaben, daß der Bedienstete tagsüber mit dem Bau seines Eigenheimes beschäftigt war und seinen Dienst übermüdet angetreten hatte! Eine solche Handlungsweise muß als grobfahrlässig angesehen werden. Der Bedienstete hätte voraussehen müssen, daß er infolge seiner Übermüdung Fehlhandlungen oder Unterlassungen begehen würde, wie es dann auch tatsächlich der Fall war (DV V 3, Punkte 9, 18, 181, 1. Absatz, 261, 264, 266 und DO § 18).

2. Der Zugführer wußte, daß sein Zug planmäßig nur 5 Minuten Aufenthalt hatte. Dennoch ließ er 35 Minuten verstreichen ohne sich über die Ursache des Aufenthaltes zu erkundigen. Ganz abgesehen davon, daß er dem Fdl keine Meldung über den Verlauf der in diesem Bf zwingend vorgeschriebenen, vereinfachten Bremsprobe erstattete! Er wurde erst durch den Zusammenstoß, bei dem er eine leichte Verletzung erlitt, zu weiteren Handlungen veranlaßt [DV V 3, Punkte 463 und 475 sinngemäß DV M 26, Punkt 184 b)].

b) Verschubentgleisung

Bahnhof R



Am 25. September um 4.19 Uhr entgleisten im dargestellten Bf infolge eines Verschubzusammenstoßes im Bereich des Stumpfgleises 3a ein leerer Güter- und ein Gepäckwagen. Während der

schubteil nach Durchfahrt eines Güterzuges auf Gleis 1 von Gleis 3 nach Gleis 6 überstellt werden. Der Verschubteil stand vor der Weiche 6, um die Durchfahrt des Güterzuges abzuwarten.



Güterwagen nach Überfahren des Gleisabschlusses in einen Graben stürzte, kam der Gepäckwagen auf dem Erdkegel zum Stillstand.

Durch die dabei verursachte Beschädigung der Fahrleitung über den Hauptgleisen wurde der durchgehende Verkehr bis 5.44 Uhr unterbrochen.

Hergang:

Im Bereich des Stellwerkes 1 sollte u. a. ein aus einem geschobenen Gepäckwagen, dem Tfz und 2 gezogenen Güterwagen bestehender Ver-

Als nach dieser Zugfahrt der Wärter des Stellwerkes 1 mit dem Handscheinwerfer in Richtung des Verschubteiles leuchtete, um sich vor dem Umstellen vom Freisein der Weiche 6 zu überzeugen, nahm der Verschubleiter dies als Zustimmung für den Beginn der Verschubbewegung an. Ohne sich von der Stellung der Weiche 6 zu überzeugen, leitete er die Verschubbewegung ein. Da diese Weiche noch in Richtung Stumpfgleis stand, stieß der Verschubteil heftig an einen dort stehenden leeren Güterwagen, wodurch es zur geschilderten Entgleisung kam.

Stellwerkswärter, Zugbegleiter, Verschieber!

Immer wieder kann beobachtet werden, daß Stellwerkswärter die nur zur Fahrstraßenprüfung, zur Feststellung des Zugschlusses und zur Zugbeobachtung bestimmten Scheinwerfer auch zur Signalabgabe verwenden! Da mit diesem nur um einen Fixpunkt beweglichen Beleuchtungsmittel ein Signal nie der Vorschrift entsprechend gegeben werden kann, sind Irrtümer der Bediensteten,

die das Signal zu beachten haben, nicht ausgeschlossen.

Daher Signale nur mit den vorgeschriebenen Signalmitteln geben! Auch hier war der Verschieber — wie er angab — der Ansicht, daß der Stellwerkswärter wie in vielen anderen Fällen das Signal „Herkommen“ gab. Dies veranlaßte ihn zu seiner Fehlhandlung, die beträchtliche Folgen nach sich zog [DV V 3, Punkte 57, 62, 63 a) und 71].

71. Die Betriebsabwicklung am Scheitel der Tauernstrecke

(Beitrag des Vorstandes der Betriebsabteilung der BBD Villach)

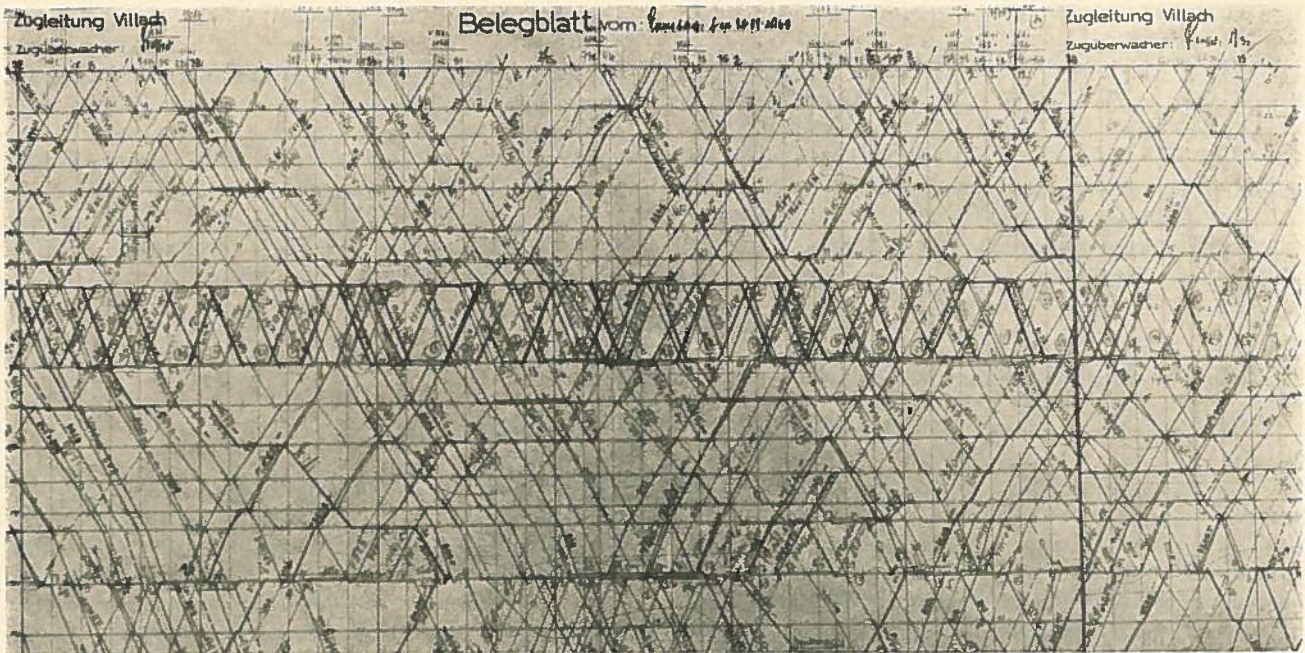
Schon beim Bau der eingleisigen Tauernbahn wurde die Scheitelstrecke Böckstein—Mallnitz zweigleisig ausgebaut. Dies deshalb, weil der Bahnhofabstand auf den beiden Rampenstrecken durchschnittlich 6 km beträgt, jener zwischen den beiden Scheitelbahnhöfen aber 12 km. Dieser Abschnitt hätte also nur die halbe Kapazität der benachbarten Streckenabschnitte zu leisten vermocht, was bei Ballungen von Zugtrassen, wie sie im gemischten Verkehr (Reise- und Güterzüge) immer wieder vorkommen, zu Stauungen in den Scheitelbf geführt hätte. Dem wurde — wie schon erwähnt — durch zweigleisigen Ausbau des Scheitelabschnittes vorgebeugt. Ein zweigleisiger Abschnitt vermag aber — richtig installiert — nicht nur das Doppelte sondern sogar ein Vielfaches eines gleich langen eingleisigen aufzunehmen und so war es möglich, dem Verkehr der ohnedies stark belasteten Tauernstrecke einen zweiten Verkehr — jenen der Autoüberstellung — zu überlagern.

Der Autodurchschleußverkehr wurde zunächst durch Anhängen einzelner mit Kraftfahrzeugen beladener Wagen an Güter-, ja sogar an Personenzüge bewerkstelligt. Mit zunehmender Frequenz wurde ein eigener Überstellzug (stündliche Kapazität zirka 60 Kfz je Richtung) in Verkehr gesetzt. Der Einsatz eines zweiten Überstellzuges — die Verlängerung dieser Züge auf die größtmögliche Länge, sowie die Einrichtung eines Fließvorganges bei der Be- und Entladung (Kreisverkehr) verdreifachten die Kapazität — machte aber den Einbau zweier Blockposten erforderlich. Das qualitativ verbesserte Verkehrsangebot hatte sprunghaftes Ansteigen der Frequenz zur Folge, so daß ein weiterer Ausbau der Kapazität dringend geboten schien, zumal eine hohe Rendite der erforderlichen Investitionen zu erwarten war. Durch die Unterteilung des Bahnhofabstandes in sechs Blockstrecken, die Ausstattung der Bf Böckstein und Mallnitz mit Drucktastenstellwerken (DrS), über welche bereits im Verkehrsunterrichtsblatt 11/1966 berichtet wurde, sowie durch den Einsatz eines dritten Autoüberstellzuges wurden alle technischen Möglichkeiten ausgeschöpft, die Kapazität der Autoschleuse nochmals zu verdoppeln und zwar auf rund 400 Kfz je Stunde und Richtung.

Der Einsatz eines dritten Autozuges bei Vorhandensein nur zweier Rampenanlagen (je eine in Böckstein und Mallnitz) versetzt aber den Disponenten in die Lage eines Artisten, der mit zwei Händen gleichzeitig drei Bälle in Bewegung halten muß. Der Autoüberstellverkehr muß daher bei gleichzeitigem Einsatz dreier Überstellgarnituren nach einem fast starren Fahrplan in Bewegung gehalten werden. Dieser Verkehr muß nun jenem der ohnedies stark belasteten eingleisigen Tauernstrecke, auf der sich ja jede Verspätung eines Zuges auf alle Gegenzüge im gleichen Ausmaß überträgt, überlagert werden. Eigentlich müßte man diesen Vorgang sogar als Einfädeln bezeichnen, da der Autoüberstellverkehr, soll er unter Ausnutzung der vollen Kapazität laufen, den Vorrang haben muß.

Die Schwierigkeit besteht nun im Herstellen der Abfahrbereitschaft des Autoüberstellzuges bis zum gewünschten Zeitpunkt. Während nämlich die Eisenbahn im allgemeinen die Vorgänge im Betriebsablauf exakt zu lenken vermag, ist dies im Kraftfahrzeugverkehr wesentlich schwieriger. Jeder Kraftfahrzeuglenker ist Individualist, nicht jeder kommt ungesäumt den Wünschen der Verkehrsabwicklung nach. Beim gleichzeitigen Ent- und Beladevorgang (Kreisverkehr) sind bei Vollverkehr rund 170 Kraftfahrzeuge verschiedenster Art beteiligt. Sie fahren durchaus nicht immer wunschgemäß, obwohl dieser Vorgang in 8—9 Minuten durchgeführt sein muß. Durch Anzeige der Abfahrbereitschaft von der Zugspitze und vom Zugschluß aus, und zwar mit Tastendruck, welcher ein Licht am Gleisbild aufleuchten läßt, bescheinigen die beteiligten Bediensteten, daß alle Kraftfahrzeuge transportsicher verladen und die Ladeklappen auf den Auffahrtswagen aufgeklappt und gesichert sind. Dieser Vorgang muß bei Vollverkehr innerhalb einer Stunde fünfmal verläßlich und betriebssicher bewerkstelligt werden. Ausgeführt wird dies von nur drei Bediensteten.

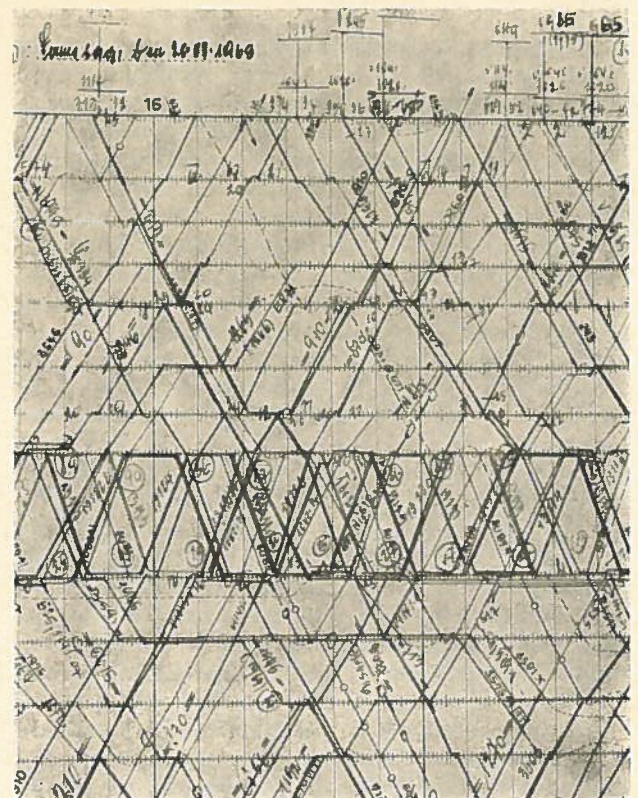
Gleichzeitig wird das Tiz umgesetzt, wozu aber dank einer Speichermöglichkeit beim DrS-Mittelstellwerk und der Verwendung einer Mittelpufferkupplung nur drei Minuten benötigt werden. Die hierauf erforderliche vereinfachte



Bremsprobe (beim letzten Fahrzeug) erfordert weitere drei Minuten, so daß die rein technischen Vorgänge eine Gegenfahrt sogar schon nach sechs Minuten ermöglichen würden.

Wie dargelegt, ist es auf Grund der technischen Einrichtungen und organisatorischen Maßnahmen, wozu auch noch die tarifliche Abfertigung der Kraftfahrzeuge bei eigens installierten Autokassen innerhalb von 3—5 Sekunden pro Fahrzeug zu zählen ist, im allgemeinen möglich, vollbeladene Autoüberstellzüge (mit je zirka 85 Kraftfahrzeugen) zum gewünschten Zeitpunkt zur Abfahrt bereit zu stellen. Dieser mit hohem Maße an Regelmäßigkeit laufende Verkehr konnte auch bei großer Anzahl an Überstellfahrten (bisheriges Tagesmaximum 178 Autoüberstellzüge) ohne wesentliche Schwierigkeiten abgewickelt werden, wenn nicht meist zum gleichen Zeitpunkt, besonders jeweils an den Wochenenden, auch auf der Tauernbahn Verkehrsspitzen auftreten würden, die optimal bewältigt werden sollen und daher bei betriebstechnischer Beeinträchtigung, z. B. durch Verhaltungen infolge des Autoüberstellverkehrs, gar nicht abgefahren werden könnten. Leistet nämlich nach einer Faustregel eine eingleisige Strecke in der Regel 70—80 Züge je 24 Stunden, so sind 100 Zugfahrten pro Tag auf der Tauernbahn keine Seltenheit und das auf einer Gebirgsstrecke mit Steigungen bis zu 270/100! Als Spitzenleistung verkehrten auf der Tauernnordrampe sogar schon 131 Zugfahrten in 24 Stunden. Sowohl in Böckstein als auch in Mallnitz fällt als zusätzliche Belastung in der Betriebsabwicklung das bei fast jedem bergfahrenden Zug erforderliche Abstellen des Vorspann-Tfz an. Zur Bewältigung der beiden geschilderten Verkehre mußte also das System der Unterteilung in Raumabschnitte optimal ausgeführt werden. Die Raumabschnitte wurden daher nicht in kilometrisch

gleich lange, sondern in solche mit durchschnittlich gleich langer Fahrtdauer unterteilt. Die den Bf am nächsten liegenden Raumabschnitte sind also die kürzesten, jene in der Mitte am längsten. So wurde eine verlässlich unbehinderte Zugfolge von 21½ Minuten ermöglicht. Der disponierende Fdl kommt hiedurch nur selten in Entscheidungsnot, welchem Verkehr er den Vorrang geben soll. Der Fall, daß ein Autoüberstellzug und ein Schnellzug gleichzeitig zur Abfahrt bereitstehen, kommt innerhalb der Spitzenverkehrsstunden nur selten vor und wird dann mit



dem Zugüberwacher abgesprochen, da dieser ja den Überblick über den Gesamtverkehr auf der Strecke hat. Auf seiner Arbeitsunterlage, dem Belegblatt — siehe Bild — ist mit schwacher brauner Farbe der Sollfahrplan der gesamten Tauernstrecke dargestellt. Mit verschiedenen Farbstiften wird der Istverkehr auf Grund der durch die einzelnen Bf spätestens 5 Minuten nach der Zugfahrt gemeldeten Daten eingetragen. So ist der Zugüberwacher in der Lage, jederzeit Verkehrsstauungen vorzubeugen bzw. bestimmte

Züge in jenen Abschnitten zu fördern, wo dies der Wunsch nach optimaler Betriebsabwicklung notwendig erscheinen läßt.

Da über die Tauernbahn fast 40% des Transitverkehrs (Güterverkehr) rollen, muß eine bestmögliche Betriebsabwicklung angestrebt werden. Dies ist freilich — auch bei besten technischen Anlagen — nur möglich, wenn die beteiligten Bediensteten mit Ambition und Eifer ihren Dienst versehen. Wie dies Tag für Tag geschieht, sollen die beiden Abbildungen zeigen.

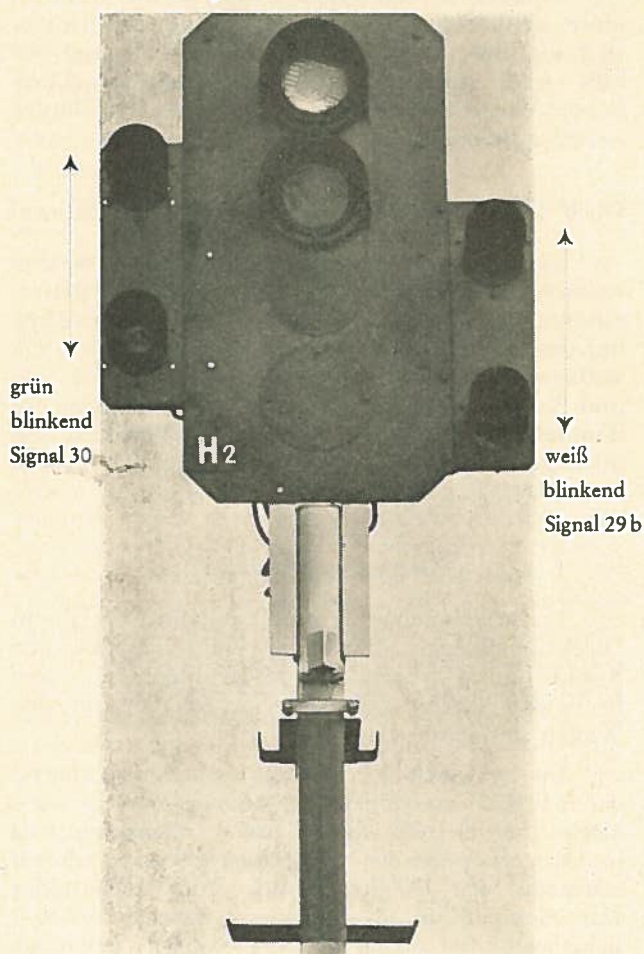
72. Erläuterung zu DV V 3, Punkt 284, b)

Gemäß Punkt 284, b), der DV V 3 kann die Abfahrerlaubnis durch die Stellung „Frei“ des Ausfahr- bzw. Deckungssignals erteilt werden, wenn für das Ausfahr Gleis ein eigenes Ausfahr- bzw. Deckungssignal vorhanden ist und auf diesem Gleis nur ein Zug zur Abfahrt bereitsteht (Tafel B 15 b).

Bei Untauglichkeit des Ausfahr- bzw. Deckungssignals ist der Zugmannschaft unter gleichzeitiger Verständigung von der Untauglichkeit die Abfahrerlaubnis nach Punkt 284, a) zu erteilen.

Zu letzterem wird erläutert, daß der Zug grundsätzlich durch den Fdl persönlich abzufertigen ist. Wenn dies jedoch wegen der räumlichen Entfernung nicht möglich ist, so darf die Abfahrerlaubnis der Zugmannschaft unter gleichzeitiger Verständigung von der Untauglichkeit des Ausfahr- bzw. Deckungssignals auch durch Vermittlung eines V-Bediensteten mit dem Wortlaut „Zug (Nummer) darf abfahren!“ erteilt werden. Es ist wohl selbstverständlich, daß diesfalls der Bf in der Tafel B 15 a des Besonderen Anhangs nicht aufscheint.

73. Etwas für jeden



Durch die Errichtung ferngesteuerter Bf sowie für besonders gelagerte Fälle ist es notwendig geworden, ein Lichtsignal 30 zu entwickeln. Ein solches steht seit 2. September 1968 im Bf Baden Bfb in Erprobung.

Das Lichtsignal 30 besteht aus 2 lotrecht untereinander angeordneten grünen Lichtern, die abwechselnd aufleuchten. Es ist am Ausfahrsignal an der linken Seite des Signaltragschildes angebracht und unausgesetzt so lange zu geben, bis der Zug am Signal vorbeigefahren ist.

Verspätung eines Städteschnellzuges

Am 9. August 1968 trat der Zugführer eines an diesem Tag mit Tlz und Klassen geführten Städteschnellzuges seinen Dienst im Zugausgangsbf planmäßig um 17.20 Uhr an. Als der Wagensatz bedingt durch eine Fahrleitungsstörung verspätet um 17.35 Uhr bereitgestellt war, unterließ der Zugführer die gemäß seinen Obliegenheiten erforderliche Zugaufnahme. Er reklamierte lediglich längere Zeit wegen der unterbliebenen Kennzeichnung des Dienstabteils in einem Reisezugwagen. Diese war im Zusammenhang mit den durch die Verkehrsstörung erschwerten Betriebsverhältnissen tatsächlich nicht vorgenommen worden.

Nachdem der Zugführer etwa 10 Minuten beim Zug verweilt und nur auf die Reservierung seines Dienstabteiles gewartet hatte, begab er sich in die Fahrdienstleitung, um dort den ohnehin mit Aufgaben stark belasteten Fdl um eine

Veranlassung hinsichtlich der Kennzeichnung seines Dienstabteiles zu ersuchen. Der Fdl erteilte dem Zugführer im Hinblick auf die erschwerenden Verhältnisse — der Städteschnellzug war überdies bereits mit Reisenden fast voll besetzt — den Auftrag, seinen Platz auf dem hinteren Führerstand des Tfz einzunehmen. Da der Bedienstete dieser Weisung nicht sofort Folge leistete, wurde er seiner Dienstleistung als Zugführer enthoben und ein Ersatzzugführer eingeteilt. Dieser mußte sodann zu einem Zeitpunkt, als das Tfz bereits am Zug und die Bremsprobe beendet war, mit der Zugaufnahme beginnen!

Durch das undisziplinierte Verhalten des planmäßig eingeteilten Zugführers erlitt der Städteschnellzug eine Abgangsverspätung von **43 Minuten!** Der Bedienstete erhielt wegen seiner schweren Dienstverfehlung eine höhere Ordnungsstrafe!

Heranziehung von Bediensteten des Sicherungsdienstes zu Störungsbehebung außerhalb der normalen Dienstzeit

Auszug aus GD. Z. 11005/2/66 vom 21. Dezember 1966:

Um jede nicht unbedingt notwendige Heranziehung des Personales des Sicherungs- und Fernmeldedienstes außerhalb der normalen Arbeitszeit (insbesondere während der Nachtstunden) zu vermeiden, wird aus gegebenem Anlaß ersucht, die in Betracht kommenden Dienststellen anzuweisen, daß die Heranziehung von Bediensteten des Sicherungsdienstes nur auf die Behebung von Störungen bei Betriebsbehinderung oder Betriebsgefahr zu beschränken ist. Es darf daher der Einsatz dieser Bediensteten außerhalb der normalen Arbeitszeit nur dann erfolgen, wenn nach Ausschöpfung aller geeigneten Behelfsmittel mit der Behebung des Schadens im Interesse der Betriebssicherheit oder der Betriebsabwicklung bis zum nächstfolgenden Arbeitstag nicht zugewartet werden kann.

Das Personal des Fernmeldedienstes ist außerhalb der normalen Arbeitszeit zu Störungsbehebungen an Fernmeldeanlagen grundsätzlich — außergewöhnliche Ereignisse wie z. B. Katastrophenfälle ausgenommen — nicht heranzuziehen.

Diese Verfügung dürfte anscheinend in Vergessenheit geraten sein, da sich in letzter Zeit Einsätze außerhalb der normalen Arbeitszeit häufen. So wurde z. B. am 16. August 1968 um 2.35 Uhr wegen Störungsmeldung Nr. 8 des Bf St. der Signalmeister H. zu einer Störung (Verschlußwechsel eingefallen) gerufen. Der Fdl bestand wegen zu starker Betriebsbehinderung (Abgabe von Signal 29 a) auf sofortiger Störungsbehebung. Der Signalmeister fuhr daraufhin mit einem Taxi an die Störungsstelle. Die Ursache der Störung lag in einem Federbruch am Tastensperrfeld und

war um 5.30 Uhr behoben. Hier war die in der zitierten Verfügung erwähnte „Ausschöpfung aller geeigneten Behelfsmittel“ sicher nicht gegeben, zumal vom Zeitpunkt des Eintreffens des Signalmeisters um 3.45 Uhr bis 8.00 Uhr nur 3 Züge verkehrten!

Am 31. August wurde um 10.30 Uhr der Signalmeister N. mit Störungsmeldung Nr. 24 des Bf B. zu einer Störung gerufen. Ursache: Untauglichkeit des Licht-Ausfahrsvorsignals r. Bevor noch der Signalmeister im Bf B. eintraf, wurde er verständigt, daß nur die Grünlichtlampe schadhafte geworden war!

Auch dieser Fall zeigt, daß die „Ausschöpfung aller geeigneten Behelfsmittel“ vor der Heranziehung der Bediensteten des Sicherungsdienstes zur Störungsbehebung keinesfalls vorgenommen wurde.

Wagengebrechen — Heißläufer

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 10/1968 wurde erneut auf die Wichtigkeit der Bestimmungen der ZSV 14 hingewiesen. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die DA. P/889/2/68 der GD vom 9. Mai 1968, wonach bei Entdeckung eines Heißläufers im fahrenden Zug eine Prämie von S 50,— und im stehenden Zug eine solche von S 25,— zuerkannt wird.

Überdies erhalten Bedienstete, die im Rahmen ihrer konkreten Aufgaben nicht mit der Untersuchung der im Betrieb befindlichen Wagen befaßt sind, für die Entdeckung betriebsgefährlicher Wagengebrechen — also nicht Heißläufer — eine Belohnung.

Hoch klingt das Lied vom braven Eisenbahner!

Es soll hier nicht unerwähnt bleiben, welche Leistung die Mannschaft des Hilfszuges Mürtzschlag nach dem Zusammenstoß zweier Züge auf der Semmeringstrecke am 27. September 1968 vollbrachte. Die Aufgleisungsarbeiten — 2 Tfz und 3 verkeilte Güterwagen — mußten in einem Tunnel unter äußerst schwierigen Verhältnissen durchgeführt werden und waren dennoch bereits nach 1½ Tagen beendet!

Gepäckwagenbrände

Im vergangenen Winter entstanden in einem Direktionsbereich zweimal in Gepäckwagen Brände durch Überhitzen der Kohlenöfen, wobei in beiden Fällen größerer Sachschaden an den Wagen entstand.

Im ersten Falle wurde im Ofen während der Fahrt zu einem Unterwegsbf geschürt. Vermutlich wurde dabei zuviel nachgelegt, da in dem betreffenden Bf längerer Vershub zu erwarten war. Während der Vershubtätigkeit war niemand im Gepäckwagen anwesend. Möglicherweise fiel durch betriebsbedingte ruckartige

Bewegungen beim Verschieben ein Stück glühende Kohle aus dem Ofen, wodurch ein Brand entfacht wurde. Anlässlich der Erhebungen wurde aber auch festgestellt, daß sowohl an der Seitenwand neben dem Ofen die Schutzblechverkleidung als auch am Boden die Ofenunterlage fehlten; so daß zwei feuerhemmende Schutzvorrichtungen nicht vorhanden waren.

Im zweiten Falle wurde der Ofen des Gepäckwagens im Ausgangsbahnhof angeheizt, worauf sich die Zugbegleitmannschaft zur Übernahme des Zuges entfernte. Inzwischen wurde vom Wagenmeister an diesem Gepäckwagen ein Gebrechen festgestellt und der Wagen abgestellt. Niemand dachte in der Eile an den angeheizten Ofen, bis einige Zeit später der Wagen in Flammen stand. Da in diesem Falle durch die Feuerwehr auch die Polizei vom Brand in Kenntnis gesetzt wurde, kam es sogar zu einem Gerichtsverfahren.

Beide Ereignisse geben Anlaß an die Brandschutzvorschrift B 28 zu erinnern:

Punkt 10: „Öfen sind auf eine feuerhemmende Unterlage zu stellen. Sie dürfen nicht überheizt werden. In der letzten Stunde vor Dienstschluß muß das Feuer in den Öfen verlöscht und die Luftzufuhr zum Rost durch Abschluß aller Türen abgestellt sein. Schäden an Öfen müssen sofort nach ihrem Auftreten dem Dienstvorstand gemeldet werden. Öfen mit feuergefährlichen Schäden dürfen nicht vor deren Behebung geheizt werden. Ausgebrannte Öfen sind sofort auszuwechseln.“

Punkt 16: „Verboten ist ferner die Lagerung von leicht entzündlichen Stoffen, wie Putz-

wolle, Putzhadern, Holzwolle, Brennmaterial, Heu, Stroh, Papier usw. in der unmittelbaren Nähe von Feuerstellen und die Lagerung von Brennstoffen hinter den Öfen. Asche aus den Öfen darf nur in die hierzu bestimmten Behälter geschüttet werden.“

Wenn auch die Überwachung der Beheizungseinrichtungen Aufgabe der Wagenmeister ist [DV M 31, Pkt. 15 g) und 16 d)] und diese den Mängeln sowie Gebrechen an der Heizung stets besonderes Augenmerk zuzuwenden haben (DV M 31, Pkt. 100), so ist die Überprüfung der Heizeinrichtungen auf ordnungsgemäßes Wirken laut DV V 3, Pkt. 464 auch Sache der Zugbegleitmannschaft bei den ihnen zugewiesenen Wagen.

Was die DV B 28 in Pkt. 9 und 10 vorschreibt, daß vor dem Verlassen der Diensträume bei Dienstschluß alle Feuerstellen abgelöscht sein müssen, gilt auch für Gepäckwagen mit Ofenheizung. Als Dienstschluß gilt hier Erreichen des Endbahnhofs oder Aussetzen bzw. Abstellen des Wagens. Während längerer Abwesenheit der Zugbegleiter z. B. während der Verschiebarbeiten in Unterwegsbahnhöfen ist das Feuer zu drosseln und durch öfteres Nachschauen zu überwachen bzw. ist darauf zu achten, daß die Ofentüren so verschlossen sind, daß nicht Glutstücke oder Feuerstücke herausfallen und einen Brand entfachen können.

Für Bedienstete, die zum Beheizen beauftragt werden, gilt auch hier, so überlegt zu handeln, daß die Sicherheit (in diesem Fall die Erhaltung) der Werte gewährleistet ist (DV V 3, Pkt. 9)!

74. Unfallverhütung

Schwere Verletzung eines jungen Verschiebers

Während einer Verschiebfahrt stand ein junger Verschieber (22 Jahre alt, 4 Monate Bahndienst), der als Kuppler eingeteilt war, auf dem Trittbrett eines Wagens. Vor sich hatte er eine 2 m lange Aushängestange quer über die Puffer gelegt. Während der Fahrt zog er die Aushängestange heraus und wollte sie aufheben, um sie für das beabsichtigte Abspringen in die richtige Lage zu bringen. Beim Herausziehen schlug die Stange an einen Ständer der parallel zum befahrenen Gleis verlaufenden Weichen- drahtzugleitung und verfang sich in dieser. Der Verschieber, der mit der einen Hand die Manipulation mit der Aushängestange besorgte und sich nur mit der anderen am Haltegriff festhielt, wurde vom Trittbrett geschleudert, stürzte und kam unter den Wagen. Er wurde von 5 Wagen überrollt und ihm ein Bein beim Knie, das andere neben der Ferse abgefahren!

Der bedauernswerte Unfall sei Anlaß, neuerlich alle Verschiebediensteten auf die Unfallgefahren aufmerksam zu machen und sie zu ermahnen, bei allen Arbeiten mit größter Vorsicht und überlegt zu handeln. Beim Gebrauch der Entkupplungsstangen ist daher ganz besondere Vorsicht nötig.

Eine quer über die Puffer gelegte Aushängestange nie während der Fahrt seitlich herausziehen, denn neben dem Gleis befindliche Gegenstände können sich sehr verhängnisvoll auswirken!

Beim Mitfahren auf bewegten Fahrzeugen nicht ablenken lassen und möglichst in Richtung der Fahrt blicken.

Beim Auf- oder Abspringen auf Hindernisse und Fahrten im Nachbargleis achten!

**Der
Österreichische Eisenbahnersport
ruft Dich!**

**Seine
Aufwärtsentwicklung erfordert
auch Deine Mitgliedschaft!**

**Darum kommt alle zum
Österreichischen
Eisenbahnersport!**

*Anmeldungen nehmen alle Vereinsfunktionäre und die Bearbeiter
für Sportangelegenheiten bei den Bundesbahndirektionen entgegen.*

Laßt Blumen sprechen



Schon seit dem Jahre 1950 werden Mittel zur Auszahlung von Prämien für die bestgepflegten Bf zur Verfügung gestellt. Als Wertungsgrundlage für die Prämierung gelten u. a.: Dauernde Sauberhaltung der Zugänge (Vorplätze), Bahnsteige und der dem Publikum sonst zugänglichen Anlagen, wie Warteräume, Klosette; weiters Förderung von Blumenschmuck. Aber auch Benehmen, Haltung und Adjustierung des mit dem Publikum in Berührung kommenden Personals sind für die Bewertung maßgebend.

Bf-Vorstände!

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

Daß es auch auf dem Gebiet der Ausschmückung der Bf mit Blumen noch Kollegen mit Idealismus gibt, beweisen die 4 Photos. Hier hat ein Bf-Vorstand sein Bestes gegeben. Seine Initiative ist umso höher zu bewerten, als die Mittel zur Ausgestaltung fast völlig von dem Bediensteten selbst beigestellt wurden!