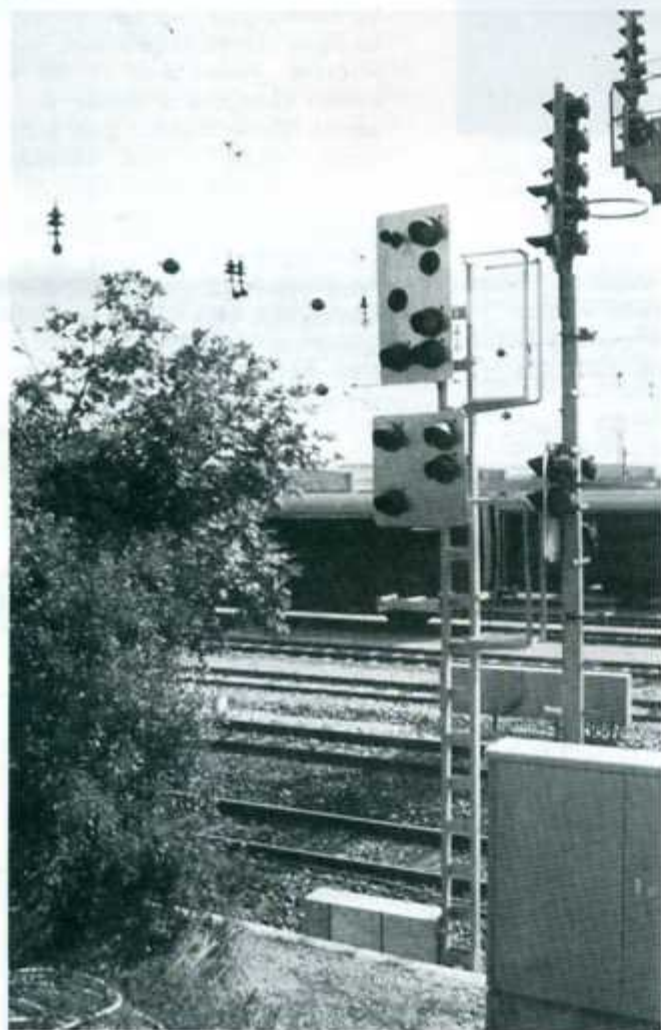


## Im Dienste des ARBEITNEHMERSCHUTZES



**Neue Signalmaste**  
(zum Beitrag auf Seite 2)



**Besondere Kennzeichnung  
des Signales Fahrwegende**  
(zum Beitrag auf Seite 16)

# Aktuelles vom Vorschriftenendienst

Die Arbeiten an der Reform der Betriebsvorschriften werden weitergeführt, doch sind sie derzeit für den einzelnen Mitarbeiter kaum spürbar. Nach dem großen Reformschritt vom Juni vorigen Jahres ist es vor allem wichtig, die Auswirkungen zu prüfen, Erfahrungen zu sammeln und die neuen Bestimmungen konsequent durchzuführen. Für einzelne im Zusammenhang mit der Vorschriftenreform aufgetretene spezifische Sachprobleme konnten praktikable Lösungen angeboten werden.

Die Auswirkungen auf dem Gebiete des Signalwesens sind im Zuge der Fertigstellung einzelner Bauvorhaben abzusehen.

Die Erstellung des Verzeichnisses der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) erforderte nicht nur eine generelle Bestandsaufnahme der Anlageverhältnisse, sondern auch ein völlig neues System der Fahrzeitenrechnung. Eine Vielzahl von Problemen drängte sich auf. Über die Lösungen und ihre Auswirkungen soll im folgenden informiert werden.

## Auswirkungen der Reform der Betriebsvorschriften vom 1. 6. 1980

Viele Vorschriftenänderungen, die am 1. 6. 1980 in Kraft getreten sind, waren langfristig angelegt. Die Änderungen der DV V2, Signalvorschrift, sind auf der Strecke und in den Bahnhöfen nur in Form von provisorischen Übergangsregelungen zu sehen. Parallel mit den Arbeiten an den Vorschriften wurde eine neue Signalbauform entwickelt, die in mehreren Bahnhöfen, so z. B. Liesing, Dornbirn, Wolfurt, bereits zur Anwendung kommt. Diese neue Einheitsbauform soll daher näher vorgestellt werden.

Mehrere Gesichtspunkte waren für die Entwicklung der neuen Bauform maßgebend:

- Die Bauhöhe der Signale war zu reduzieren.



Bild 1 (und Titelbild): Im Bahnhof Liesing neu aufgestellte, noch nicht in Betrieb genommene Hauptsignale.

Die Bauhöhe mancher Hauptsignale hat Ausmaße erreicht, die sich im Betrieb ungünstig auswirken. Vor allem die Höhe des Rot-

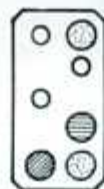
lichtpunktes erlaubt es in den meisten Fällen dem Triebfahrzeugführer nicht, nahe genug an das haltzeigende Hauptsignal heranzufahren, da sonst das Signal nicht mehr einwandfrei erkannt werden kann. Die neue Bauform ist sehr kompakt, in Einzelfällen konnten um mehrere Meter niedrigere Signale erreicht werden. Anbringungsort, Lichtstärke und Abstände der Optiken mußten sehr genau bestimmt werden, um ein Überstrahlen der Lichtpunkte zu vermeiden.

- Die häufigsten Signalkombinationen sollten auf einem Schild vereinigt werden.

Haupt-, Verschieb- und Ersatz- bzw. Vorsichtssignal werden in einem einzigen Schild angeordnet, wobei – ohne „Auswüchse“ – die einzelnen Lichtpunkte immer an der selben Stelle stehen. Das Schutzsignal wurde in die Vereinheitlichung mit einbezogen (Bild 2).

- Die Kosten sollten möglichst niedrig gehalten werden.

An Stelle der vielen verschiedenen Bauformen herkömmlicher Signale gibt es künftig nur mehr eine einzige Bauform, die – mit den je-



● rot  
● gelb  
● grün  
○ weiß

### Signalschild für Haupt- und Schutzsignale

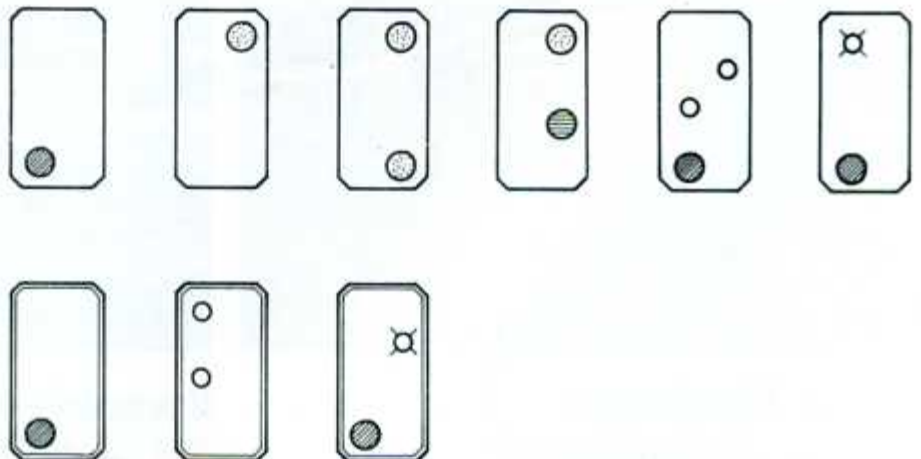


Bild 2: Haupt- und Schutzsignale

weils erforderlichen Optiken bestückt — für jedes Haupt- oder Schutzsignal verwendet werden kann. Diese Vereinheitlichung bringt beträchtliche Vorteile bei der Beschaffung und Wiederverwendung.

- Maste und Anbringung waren zu verbessern.

Die Maste sind als Gittermaste ausgeführt, eine Gefährdung durch Aufstiegsprossen ist daher nicht mehr gegeben. Die Arbeitsbühne wurde wesentlich verbessert. Die Schilder können um den Mast gedreht werden. Der Vorteil dieser Lösung liegt in der besseren Einstellmöglichkeit bei Signalstandorten im Gleisbogen und in der Möglichkeit, noch nicht in Betrieb genommene Signale seitlich wegklappen zu können (Bild 1).

Das Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) brachte in der Erstellungsphase eine Vielzahl von Sachproblemen mit sich. Auf Grund der äußerst schwierigen Thematik, der vielfältigen Zusammenhänge und ihrer Folgewirkungen soll eine umfangreiche Information über das VzG und aller damit verbundenen Fragen zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Die wichtigsten Auswirkungen — soweit sie jetzt schon überblickt werden können — sowie die Umstellungsphasen können aber bereits genannt werden. Für den Betrieb können folgende Auswirkungen bereits erkannt werden:

- Geschwindigkeitserhöhungen

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit kann in einigen Fällen angehoben werden. Auf den wichtigsten Strecken sind die Möglichkeiten bisher schon ausgeschöpft worden, Geschwindigkeitserhöhungen sind daher dort kaum zu erwarten. Auf den übrigen Strecken sind allerdings zum Teil beträchtliche Erhöhungen möglich.

Als Beispiel sei die Strecke St. Pölten Hbf—Mariazell genannt. Die Fahrzeitkürzungen betragen dort bis zu 28 Minuten. Eine neue Schnellverbindung wird eingerichtet, der Verkehr an den Taktfahrplan Wien—Salzburg gebunden. Künftig wird es möglich sein, Wien Westbf um 8.00 Uhr zu verlassen und Mariazell bereits um 11.00 Uhr zu erreichen!

- Bremsweglänge

Die Bremsweglänge, die der Bremsberechnung und damit der Dispositionsliste und dem Buchfahrplan zugrunde gelegt wird, ist künftig

- der tatsächliche Abstand Vorsignal (Kreuztafel)—Hauptsignal (Trapeztafel) — gerundet auf 100 m — bis zum Höchstmaß des 1,5fachen der Bremsweglänge nach Tafel A 1
- außerhalb der Signalbereiche immer das 1,5fache der Bremsweglänge nach Tafel A 1.

Diese Vergrößerung der Bremsweglänge bringt abschnittsweise eine beträchtliche Senkung der erforderlichen Bremsleistung mit sich.

- Neigung

Die Neubetrachtung der Neigungsverhältnisse erfordert — um eine präzise Bremsberechnung zu erreichen — eine getrennte Betrachtung der Abschnitte Vorsignal (Kreuztafel)—Hauptsignal (Trapeztafel) und der übrigen Bereiche. Daraus ergibt sich, daß jeder Blockabschnitt gesondert betrachtet werden muß. In jedem einzelnen Abschnitt wird Steigung (+), sowie Gefälle (—) nach besonderen Rechnungsbestimmungen ermittelt. An Stelle des Begriffes „Maßgebendes Gefälle“ tritt der Begriff „Maßgebende Neigung“ mit „+“ oder „—“-Werten. Die Auswirkungen auf die Streckenliste werden zu einem späteren Zeitpunkt gesondert behandelt werden. Die Neubetrachtung der Neigungsverhältnisse führt ebenfalls abschnittsweise zu einer Senkung der erforderlichen Bremsleistung.

Die Auswirkungen auf die Fahrplanunterlagen sind die ins Auge fallenden Ergebnisse der Neuregelung. **Wesentlicher sind die Auswirkungen auf die Fahrweise der Triebfahrzeugführer und auf den gesamten Betriebsablauf.**

Soviel kann heute bereits gesagt werden:

- Der tatsächliche Vorsignalabstand — wie groß er auch sein mag — wird zum Bremsen vor einem haltzeigenden Hauptsignal voll genützt werden müssen.
- Auf der Strecke muß damit gerechnet werden, für Schnell-

bremsungen bis zum 1,5fachen der Bremsweglänge nach Tafel A 1 zu brauchen.

- Die Reserven an Bremsleistung sind auf das unbedingt nötige Sicherheitsmaß geschrumpft, der größte Teil hiervon wurde zur Beschleunigung genützt.

Die Wechselwirkungen zur Fahrplangestaltung, zur Baubetriebsplanung und auf die Disposition werden zu einem späteren Zeitpunkt darzulegen sein.

Aus arbeitstechnischen Gründen kann die Erstellung des VzG nicht auf einmal erfolgen, da die bauausführenden Fachdienste und der Betriebsdienst in einem sehr zeit- und arbeitsaufwendigen Verfahren zusammenarbeiten müssen. Die Umstellung wird in drei Phasen erfolgen; zum Fahrplanwechsel Sommer 1982 werden folgende Strecken umgestellt sein:

#### **Bundesbahndirektion Wien**

Wien Südbahnhof—Mürzzuschlag  
Meidling—Wiener Neustadt (Pottendorferlinie)

Wien Franz-Josefs-Bf—Gmünd NÖ

Abdorf—Hippersdorf—Krems a. d. Donau

Gänserndorf—Marchegg

Wien Südbahnhof—Laa a. d. Thaya

Penzing Vbf—Abzw St. Veit a. d. Wien

Hütteldorf—Hacking—Wien Nord

Maxing—Klein Schwechat

Wien Matzleinsdorf—Wien Süd Fbf

St. Pölten Hbf—Gußwerk

Mürzzuschlag—Neuberg

Krems a. d. Donau—Herzogenburg

Abzw Wien Aspangbf—Staatsgrenze n. Berg NÖ

#### **Bundesbahndirektion Linz**

Linz Hbf—Selzthal

Wels—Passau

Stainach-Irdning—Attnang-Puchheim

Abzw Hieflau—Hieflau Vbf

(Strecken 19 und 20)

Linz Hbf—Summerau

#### **Bundesbahndirektion Innsbruck**

Zell am See—Lindau

Kufstein—Wörgl

Innsbruck Hbf—Brenner

Feldkirch—Buchs (SG)

St. Margrethen—Lauterach

Innsbruck Hbf—Innsbruck Westbf

## Bundesbahndirektion Villach

Mürzzuschlag–Spielfeld–Straß

St. Veit a. d. Glan–Villach Hbf

Eisenerz–Hieflau Vbf

Leoben Hbf–Vordernberg

Graz Hbf–Szentgotthárd

Abzw Bruck Stadtwald–Abzw Übelstein

St. Veit a. d. Glan Vbf–St. Veit a. d. Glan Westbf

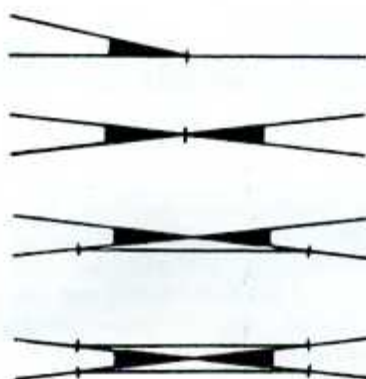
Abzw St. Michael Stw 3–St. Michael

St. Michael–Abzw St. Michael Stw 4

Leoben Göss–Leoben Donawitz

Abzw Villach Hbf Stw 1–Villach Westbf

Vordernberg–Eisenerz



Einfache Weiche mit elektrischem Weichenantrieb ohne Grundstellung

Flachkreuzung mit elektrischem Weichenantrieb ohne Grundstellung

Einfache

Doppelte

Kreuzungsweiche mit elektrischem Weichenantrieb ohne Grundstellung



Weiche, ausgenommen Schutzweiche in Rechtslage verschlossen



Weiche, ausgenommen Schutzweiche in Linkslage verschlossen



Schutzweiche in Rechtslage verschlossen



Schutzweiche in Linkslage verschlossen

Bild 3: Bildzeichen für Weichen ohne Grundstellung

## Neuregelungen

Mehrere Neuregelungen geringeren Umfangs werden in nächster Zeit verfügt werden; die wesentlichsten hiervon sollen genannt werden.

### Begriff „Fahrstraße“

Für Zugfahrten wurden folgende Begriffe festgelegt:

**Zugstraße:** Fahrstraße, für die Signalfreistellung vorgesehen ist

**Zughilfsstraße:** Fahrstraße, für die Signalfreistellung nicht vorgesehen ist

**Ersatzstraße:** Fahrstraße, die mittels Ersatzmaßnahmen gesichert wird (z. B. durch Einstellen von Verschlussstraßen, Einzelsperren von Weichen, Anlegen von Handverschlüssen usw.).

Diese Begriffe werden in Zukunft einheitlich angewendet; bei bestehenden Vorschriften und Anlagen erfolgt die Umstellung schrittweise.

### Grundstellung elektrisch fernbedienter Weichen

Für elektrisch fernbediente Weichen in **Gleisbildstellwerken** ist grundsätzlich keine Grundstellung mehr vorgesehen; nur noch für einzelne Weichen kann in wenigen Fällen aus örtlichen Gründen ausnahmsweise eine Grundstellung vorgeschrieben sein. Die Stellung dieser Weichen wird wie folgt bezeichnet:

Rechtslage

für die Stellung  
**gegen die Spitze**  
in den **rechten** Zweig

Linkslage

für die Stellung  
**gegen die Spitze**  
in den **linken** Zweig

Die Bildzeichen für solche Weichen in den Lageplänen und Sperrplänen mußten neu konzipiert werden (Bild 3).

Verschluß- und Bildkartei entfallen künftig. **Bei DrS- und SpDr-Anlagen erfolgt die Fahrstraßenbildung bei untauglichen Signalen nach dem Gleisbild nach folgenden Regeln:**

- Selbststellbetrieb ist auszuschalten; zur Nahbedienung freigegebene Weichen sind zurückzugeben.
- Die Fahrstraßenprüfung nach DV V3, Punkt 264, muß am Gleisbild – bei untauglicher Gleisfreimeldeanlage durch Augenschein – vorgenommen werden.
- Soweit dies möglich ist, wird die Einstellung einer Zughilfsstraße versucht.
- Ist die Einstellung von Zugstraßen nicht möglich (leuchtet der Fahrstraßenüberwachungsmelder nicht auf), so wird die Fahrstraße (Ersatzstraße) durch Aneinanderreihen von Verschlussstraßen gebildet.
- Ist auch die Einstellung von Verschlussstraßen nicht möglich, und sind die Weichen noch ordnungsgemäß überwacht, müssen sie einzeln gestellt werden.
- Die Sicherung erfolgt
  - a) durch Einzelspernung

b) wenn Einzelspernung nicht möglich ist, durch Hilfssperren an den Weichentasten oder an Weichengruppen- und Weichenhilfstaste.

Weitere Fahrstraßen – ausgenommen Ersatzstraßen mit Einzelstellung der Weichen – dürfen diesfalls nicht gebildet werden.

- Fehlt auch die Ordnungsüberwachung der Weichen, so müssen die befahrenen Weichen mit Handverschlüssen gesichert werden.
- Ein Schutzweg ist nicht erforderlich. Auf die Stellung und Sicherung von Schutzweichen und Sperrschuhen, die dem Flankenschutz dienen, wird verzichtet. Signale, die Fahrten in den beabsichtigten Fahrweg zulassen, müssen sich in Haltstellung befinden.
- Sind mehrere Fahrstraßen zu bilden, dürfen keinesfalls
  - a) zwei Fahrten in das selbe Bahnhofgleis
  - b) zwei Fahrten über die selbe Kreuzung gleichzeitig zugelassen werden.
- Zusätzliche Bestimmungen sowie allenfalls eine Festlegung bestimmter Bereiche können in der Bf-Do enthalten sein.

Die Umstellung bestehender Anlagen wird schrittweise erfolgen.

## DB 602, Sammlung betrieblicher Drucksorten

Zwei neue Drucksorten werden aufgelegt:

- Fernsprech-/Vorausmeldevormerk  
Fernsprechvormerk und Vorausmeldevormerk wurden so kombiniert, daß jeweils auf der linken

Seite der Vorausmeldevormerk, auf der rechten Seite der Fernsprechvormerk erscheint. Dies soll vor allem den örtlich Aufsichtführenden der gefährdeten Rotten ihre Arbeit erleichtern.

- V-Befehlsmuster ohne Vordruck  
Das neue Befehlsmuster ermög-

licht die Herstellung hektographierter Vorsichtsbefehle.

Über die Tätigkeit des Vorschriftendienstes, über weitere Erprobungen und geplante Vorschriftenänderungen wird in den nächsten Folgen berichtet werden.

## Erläuterungen und Auslegungen zu Betriebsvorschriften

### 7. zu DV V 2, § 13 (9)–(14) und § 23 (11)–(13)

In einzelnen Fällen konnten Kombinationen mehrerer Signale nicht auf der vorgeschriebenen Seite aufgestellt werden. Die sich daraus er-

gebende Notwendigkeit zur Aufstellung von Signalhinweisen würde zur Häufung dieser Hinweise führen.

Es wird daher entschieden:

Treffen mehrere Signalhinweise auf eine Kombination mehrerer Signale am selben Standort zusammen, so wird nur der jeweils höchstwertige Signalhinweis aufgestellt.

Zum Beispiel:

Muß ausnahmsweise ein Zwischensignal mit Versubsignal links statt – wie vorgeschrieben – rechts aufgestellt werden, befindet sich dort, wo das Haupt-/Versubsignal stehen sollte, nur der Hauptsignal-

hinweis. Der Versubsignalhinweis entfällt diesfalls.

### 8. zu DV V 3, § 26 (8)

Bis zu einer – derzeit in Ausarbeitung befindlichen – Änderung darf das Handbremsgewicht der Triebfahrzeuge zur Deckung des Festhaltebremsgewichtes mit herangezogen werden. Das Dienstgewicht der Triebfahrzeuge muß diesfalls in das Wagenzuggewicht zur Ermittlung des Festhaltebremsgewichtes eingerechnet werden! Besondere Vorsicht ist bei solchen Zügen beim Abstellen oder der Beigabe weiterer Triebfahrzeuge sowie beim Triebfahrzeugwechsel vonnöten

## Zum Thema Vorlegestangen

Das Ereignis liegt schon einige Zeit zurück, ein diesbezüglicher Gerichtsentscheid vom 6. 3. d. J. setzte nunmehr den Schlußpunkt unter mehr als 1½ Jahre Erhebungen und Verhandlungen.

Eine Reisende befand sich auf der Fahrt nach Hause. Während der benutzte Personenzug – bestehend aus zweiachsigen, mit Vorlegestangen ausgerüsteten Wagen (Biho) – in den Weichenbereich ihres Zielbahnhofes, nämlich im Bf Enns, mit ungefähr 60 km/h einfuhr, hatte sich die Reisende bereits auf die Plattform des Wagens begeben, wobei sie in der Hand eine Tasche trug. Ob die auf ihrer Ausstiegseite befindliche Vorlegestange zu diesem Zeitpunkt schon offen war oder ob sie die Reisende sogleich nach dem Austreten auf die Plattform geöffnet hatte, läßt sich nicht

mehr eindeutig klären, da sich weder die Reisende selbst daran erinnern kann noch ein namentlich bekannter Zeuge des Vorfalles, der sich wegen Platzmangels auf der gegenüberliegenden Plattform des vorderen Wagens aufhielt, hierüber zweifelsfreie Aussagen machen kann. Seinem Erinnerungsvermögen nach soll jedoch die Vorlegestange in Fahrtrichtung rechts bereits ab Asten-St. Florian nicht geschlossen gewesen sein. Der Schaffner behauptet hingegen, daß er in Asten-St. Florian sämtliche offene Vorlegestangen geschlossen und sich vom Geschlossenein der restlichen Vorlegestangen überzeugt hätte.

Vermutlich infolge einer Schlingerbewegung bzw. durch einen Ruck des Zuges beim Befahren der Weichenverbindung von Gl 1 auf Gl 3, verlor die Reisende plötzlich das Gleichgewicht (den genauen Hergang kann weder der Zeuge angeben noch kann sich die Reisende daran erinnern) und stürzte in der Folge – in der Fahrtrichtung rechts – kopfüber aus dem

Wagen. Dabei zog sie sich schwere Verletzungen zu. Von der Zugmannschaft blieb der Unfall unbemerkt.

Das Bezirksgericht in der Erstverhandlung am 14. 10. 1980 und das Kreisgericht in der Berufungsverhandlung am 6. 3. 1981 erkannten **Schuldhaftigkeit im dienstlichen Verhalten des Schaffners des Personenzuges**. Er wurde wegen Vergehens der fahrlässigen Körperverletzung nach § 88 Abs. 1 und 4 (1. Fall) StBG zu einer Geldstrafe von S 4800,– (60 Tagessätze zu je S 80,–), im Falle der Uneinbringlichkeit zu 30 Tagen Ersatzfreiheitsstrafe rechtskräftig verurteilt.

Wiewohl Reisezugwagen mit Vorlegestangen durch Ersatz und Ausmusterung mehr und mehr in den Hintergrund treten, kann nicht darüber hinweggesehen werden, welch große Verantwortung sich für den Schaffner aus den Bestimmungen der DV V 3, Pkt. 466, noch immer ableitet. Erläuternd wurde dieser Punkt bereits im VUB 12/1962 und im IdB 3/1977 behandelt.



Im IdB 2/1981 haben wir uns mit dem Thema „Bedienen von Schranken- und Blinklichtanlagen“ befaßt. Dabei haben wir daran erinnert, daß die Vorausmeldung jener Bestandteil der Zugmeldungen ist, der für den Schrankenwärter die wertvollste Information bedeutet. Nicht nur für den Schrankenwärter oder im Zusammenhang mit EK.

Schauen wir uns den Punkt 221 der DV V3 noch einmal an:

„Vorauszumelden ist

- a) wenn sich auf der Strecke von Bahnhof- oder Streckenbediensteten zu bedienende Schranken- oder Blinklichtanlagen befinden (Bf-DO)
- b) wenn EK örtlich bewacht werden“.

Soweit also EK betreffend. Weiter heißt es:

„c) auf Dauer der Anmeldung einer gefährdeten Rotte auf der Strecke“.

Wieder geht es um Leben oder Tod, Gesundheit oder vielleicht lebenslanges Siechtum. Der zum Vorausmelden verpflichtete Fdl hat es in der Hand, besser gesagt im Gehirn, jeweils das Erstere — Leben und Gesundheit — seiner Kollegen zu garantieren.

Einige Vorschriftenbestimmungen (DV V3) zum Thema „Vorausmelden“:

Pkt. 221.

„Vorausmeldung ist die Bekanntgabe der voraussichtlichen Ab-(Durch-)fahrtszeit vor Zulassung der Zugfahrt.“ Im Fall c), den wir heute besonders behandeln, ist das Vorausmelden an Stelle des Abmeldens durch den Fahrdienstleiter des dem Anfangspunkt näher gelegenen Bahnhofes einzuführen und bei Wegfall des Grundes aufzuheben. Ergänzend ist zu bemerken, daß im Fall a) das Vorausmelden ohnehin immer besteht; im Fall b) sind hingegen, wie bei c), Einführung und Aufhebung notwendig. Wichtige Tips dazu gibt es im IdB 1/80.

Wir legen Ihnen ans Herz, die Auflagen über die Führung des Zugmeldebuches — Eintragung von Einführung und Aufhebung mit Rotstift unter „Bemerkungen“ — und die Anbringung des Hinweisschildes „Vorausmelden“ am Zugmeldefernsprecher und am Blockapparat genau zu erfüllen. Die Bestimmungen sind nicht dazu geschaffen worden, um Kontrollorganen einen Grund mehr zur Beanstandung zu geben, wenn eine Nichteinhaltung vorliegt. Vielmehr soll Ihnen die so notwendige Gedächtnisstütze geboten werden. Eine Vernachlässigung des Anbringens des Hinweisschildes ist sträflicher Leichtsinns.

Gab es einen Anstoß, das Thema diesmal zu behandeln?, werden Sie sich fragen. Leider ja! In Kürze werden zwei Ihrer Kollegen vor einem Gericht in Kärnten auf der Anklagebank sitzen. Sie werden verdächtigt, die schwere Verletzung eines Gleismeisters verschuldet und andere Menschen in Gefahr gebracht zu haben.

Am 11. 5. 1981 wurde Z 84518 von Lavamünd nach St. Paul abgefertigt. In diesem Abschnitt war eine gefährdete Rotte, bestehend aus dem Gleismeister, dem Sicherungsposten und acht Gleisfacharbeitern, tätig. Während der Sicherungsposten noch das Gespräch über die Abfahrt des Zuges (Vorausmeldung???) entgegennahm, nahte dieser auch schon heran. Die Sicht war wegen des bestehenden Bogens für die Angehörigen der Rotte und den Tzf-Führer stark eingeschränkt. Ein Rottenwarnsignal konnte nicht mehr gegeben werden. Die Arbeitstoben, die verwendeten Stopfgeräte noch rettend, aus dem Gleisbereich. Im Gleis zurückgelassen wurden hingegen acht Gleisbewindungen. Unbemerkt durch den Tzf-Führer wurden diese Geräte beschädigt und abgeschleudert. Durch eines davon wurde der Gleismeister am Kopf getroffen und so schwer verletzt, daß eine Krankenseinlieferung mit Einsatz des Rettungshubschraubers erfolgen mußte.

Nach Freigabe durch die Gendarmerie wurde von St. Paul ein Motorbahnwagen bis zur Ereignisstelle und zurück in Verkehr gesetzt, der für den Abtransport der Geräte und Werkzeuge bestimmt war. Ohne davon verständigt zu sein, traf die KI-Fahrt auf dem Rückweg einen Schranken in offenem Zustand an. Es dürfte sich um einen unzulässigen Hausbrauch gehandelt haben, der durch die Dion sofort abgestellt wurde.

Es ist sehr verständlich, daß sich auch die Gewerkschaft der Eisenbahner angesichts des geschilderten Ereignisses und in Anbetracht der möglich gewordenen schwereren Folgen um die Sicherheit der Mitarbeiter des Baudienstes bei Arbeiten im Gleisbereich größte Sorgen macht. Vom Betriebsdienst wird selbstverständlich alles unternommen, daß Gefahrensituationen, die zu ähnlichen Unfällen führen könnten, keineswegs mehr heraufbeschworen werden. Diese Zusicherung wurde in Ihrem Namen von uns bereits abgegeben.

„Zug . . . voraussichtlich ab . . .“ — ein lebensschützender Wortlaut. Bitte nie darauf vergessen!

## Entwicklung der Vorsorge-maßnahmen

für außergewöhnliche Ereignisse bei den ÖBB anlässlich der Einbeziehung des Ofenauer Tunnels (FF Golling) in diese Maßnahmen

In den siebziger Jahren wurde an Hand der von den Österreichischen Bundesbahnen durchgeführten Probealarmen festgestellt, daß die Ausrüstung der örtlichen Feuerwehren für Tunnelleinsätze völlig unzureichend war. Es standen damals, von wenigen Ausnahmen abgesehen, für außergewöhnliche Ereignisse in Tunnels nur Preßluftatmer, und diese nur in geringer Anzahl, zur Verfügung. Mit diesen Geräten sind nur Einsätze bis zu 30 Minuten möglich, wobei in dieser Zeitspanne der Anmarsch und der Rückweg inbegriffen ist.

Durch die Zunahme und Verlagerung der Transporte von Mineralölprodukten und Chemikalien (gefährliche Güter) von der Straße auf die Schiene war es notwendig, Vorsorgemaßnahmen für allfällige außergewöhnliche Ereignisse, insbesondere mit Rücksicht auf die allenfalls damit verbundene Verschmutzung des Grundwassers bzw. Gefährdung menschlichen Lebens, zu veranlassen.

Neben der laufenden Schulung des Personals und der Versorgung von zahlreichen Bahnhöfen mit Ölbindemitteln, Dichtstiften, Auffanggefäßen, Auffangbehältern u. ä. wurde damit begonnen, vorerst die vier längsten Tunnel der Österreichischen Bundesbahnen (Arlberg-, Tauern-, Bosruck- und Karawanken-Tunnel) mit Langzeitatemschutzgeräten (vierstündige Einsatzdauer) zu versorgen. Diese Geräte wurden den jeweils in Betracht kommenden Freiwilligen Feuerwehren überantwortet.

Neben dieser Erstversorgung der genannten Tunnel wurden drei Ölwehrtzüge (Salzburg, Innsbruck, Villach) eingerichtet und die Ölwehrrgeräte in bestimmten Bahnhöfen erweitert. In großen Verschiebebahnhöfen wurden gereinigte Kesselwagen hinterstellt, um bei Schäden an Kesseln mit leicht brennbaren Flüssigkeiten oder gesundheitsgefährdenden Chemikalien ein rasches Umpumpen zu ermöglichen.

In der Zwischenzeit wurde der Ausrüstungsstand der Freiwilligen Feuer-

wehren beiderseits der bereits angeführten Tunnel durch die Österreichischen Bundesbahnen sukzessive erweitert.

In weiterer Folge konnten auf Grund des Langzeitprogrammes auch die FF Semmering und Spital am Semmering, FF Aspang und Tauchen (großer Hartbergtunnel, 2477 m lang), sowie die FF Ebensee und Traunkirchen (Sonnsteintunnel, 1428 m lang) mit Langzeitatemschutzgeräten und Gaschutzanzügen versorgt werden.

Die Wartungskosten für die Langzeitatemschutzgeräte werden von den Österreichischen Bundesbahnen getragen.

Darüber hinaus wurden bereits zwei Unimog-Zweiwege-Fahrzeuge ange-

schafft, die bei den Bahnmeisterposten Mallnitz und St. Anton am Arlberg stationiert und im Einsatz sind.

Auch für den Bahnmeisterposten Semmering ist ein gleichwertiges Fahrzeug in Auftrag gegeben, das noch heuer ausgeliefert werden wird. Diese Fahrzeuge ermöglichen einen raschen Transport für Hilfsmannschaften und Geräte in den Tunnel sowie das Abziehen von Wagengruppen.

Zu diesen Vorsorgemaßnahmen ist auch die mit Juli d. J. in Betrieb genommene und in Berichten zahlreicher österreichischer Zeitungen besonders anerkannt erwähnt und als richtungweisend bezeichnete **Beleuchtung des Sonnsteintunnels** zu rechnen.

Übersicht über den Ausrüstungsstand von FF, Bm, Flm im Bereich langer Tunnels

	UNIMOG Zweiwege- fahrzeug	Atem- schutz- geräte	Gas- schutz- anzüge	Meßgeräte	
				A2	T2
<b><u>Arlbergtunnel:</u></b>					
Westportal FF Klösterle		6	3	1	
Bm Langen a.A.		1	1		1
Ostportal FF St. Anton a.A.		6	-	1	
Bm - " v	1	1	1		1
<b><u>Tauernntunnel:</u></b>					
Nordportal FF Badgastein		12	3	1	
Bm Mallnitz		1	1		1
Flm Dorfgastein		1	1		
Südportal FF Obervellach		12	3	1	
Bm Mallnitz	1	1	1		1
Flm - " -		1	1		
<b><u>Karawankentunnel:</u></b>					
Nordportal FF St. Jakob		6	3	1	
Bf/Bm Rosenbach		10	1		1
<b><u>Bosrucktunnel:</u></b>					
Nordportal FF Spital a.P.		6	6	1	
Südportal FF Ardning		6	6	1	
<b><u>Semmeringtunnel:</u></b>					
Nordportal FF Semmering		6	3	1	
Südportal FF Spital a.S.		6	3	1	
<b><u>Großer Hartbergtunnel:</u></b>					
Nordportal FF Aspang		3	3	1	
Südportal FF Tauchen		3	3	1	
<b><u>Sonnsteintunnel:</u></b>					
Nordportal FF Traunkirchen		3	3	1	
Südportal FF Ebensee		3	3	1	
	2	94	49	13	5

Diese zuggeschaltete, aber auch manuell schaltbare Beleuchtungsanlage wird von eminenter Wichtigkeit für Rettungsmaßnahmen anlässlich außergewöhnlicher Ereignisse sein; verbesserte Arbeitsbedingungen bei Gleisbau-, Fahrleitungs- oder Tunnel-sanierungsarbeiten sowie für den Streckenbegeher waren maßgebliche Gründe zur Verwirklichung dieser Einrichtung, deren Betrieb (Stromkosten) nicht mehr als S 6000,- jährlich kosten wird.

In Verfolgung des Langzeitprogrammes für Vorsorgemaßnahmen und unter Berücksichtigung der Zunahme von Transporten mit gefährlichen Gütern konnten heuer auch Vorsorgemaßnahmen für den Ofenauer Tunnel (FF Golling) ins Auge gefaßt werden.



## Freiwillige Feuerwehr Golling

Die Freiwillige Feuerwehr Golling ist die zweitälteste Wehr des Tennengaus, deren Aufgabe seit ihrem Bestehen es immer und überall ist, direkt und unbürokratisch zu helfen.



Die Gründer dieser Freiwilligen Feuerwehr waren auch die Mitbegründer des Salzburger Feuerwehrverbandes. Sie haben vor über 100 Jahren erkannt, daß eine solche Organisation

sich nur dann weiterentwickeln kann, wenn der Blick der Verantwortlichen über die Grenzen der eigenen Gemeinde hinausgeht.

Feuerwehrgeschichtlich interessant ist die letzte erhaltene, auf einem Messingschild eingravierte Anweisung des Bezirksamtes Golling vom 1. Jänner 1857, in der angeführt ist, welche Requisiten und wieviel Pferde und Mann im Brandfalle vom Brennerhofwirt (heute Gasthof Voggenhuber) zu stellen waren.

Im Jahre 1878 wurde die Freiwillige Feuerwehr Golling von 21 Gründungsmitgliedern unter ihrem ersten Kommandanten Friedrich Geißler gegründet. Bis heute standen der Wehr 13 Kommandanten vor.

Die Gründung der Freiwilligen Feuerwehr Golling erfolgte auch nicht lange nach der Führung der Eisenbahn bis Golling (1872-1874).



In den Jahren 1963 bis 1965 veranlaßte die schlechte und unzuweckmäßige Unterbringung der Freiwilligen Feuerwehr im Hause Markt 31 die Gemeinde Golling, eine neue, den Anforderungen der Zeit entsprechende Zeugstätte zu errichten. Der Kostenaufwand dafür betrug 1,5 Millionen Schilling. Im Jahre 1971 wurde eine Schlauchwaschanlage, und anlässlich







des 100-Jahr-Gründungsfestes wurde der erdgeschossige Anbau zur Unterbringung eines neuen Schlauchwagens, dem Jubiläumsgeschenk der Gemeinde Golling, errichtet.

Die Freiwillige Feuerwehr Golling zählt derzeit einen Mitgliederstand von 70 Aktiven und 35 Reservisten.

An Einsatzfahrzeugen verfügt die Wehr über ein Tanklöschfahrzeug 2000, ein leichtes Löschfahrzeug, Marke Ford, einen Schlauchwagen, Marke Unimog, und ein Ölalarmfahrzeug, Marke Ford.

Immer mehr wird deutlich, daß in zunehmendem Maße eine Verlagerung vom ursprünglichen „Nur-Feuer-Löschen“ zu technischen Einsätzen und Hilfeleistungen erfolgt. Der Ausbildung der Wehrmänner und der Beistellung der erforderlichen technischen Hilfsmittel ist daher immer größerer Wert beizumessen.

Gerade die nahe gelegenen Tunnels der Westbahn und der Tauernauto-

bahn legen der Freiwilligen Feuerwehr Golling besondere Verpflichtungen auf.

Im Jahre 1979 wurde eine Atemschutzwerkstätte fertiggestellt. Sie wurde vom Landesfeuerwehrverband Salzburg finanziert und steht auch den Nachbarfeuerwehren zur Verfügung. Es werden dort die Atemschutzgeräte überprüft und die Preßluftflaschen neu gefüllt.

Atemschutzmasken werden nach Gebrauch gereinigt, desinfiziert und in einem Nylonsack luftdicht verschweißt.

Derzeit ist die Feuerwehr Golling mit folgenden Atemschutzgeräten ausgestattet:

#### Tankwagen:

- 6 Stück schwerer Atemschutz, Type Auer BD 73/1800
- 6 Stück Reserveflaschen 300 bar
- 12 Stück Atemschutzmasken
- 2 Stück leichter Atemschutz

#### Schlauchwagen:

- 4 Stück schwerer Atemschutz, Type Auer BD 73/1800
- 4 Stück Reserveflaschen 300 bar
- 8 Stück Atemschutzmasken
- 1 Stück leichter Atemschutz

#### Pumpe:

- 6 Stück schwerer Atemschutz, Type Auer BD 73/1800
- 6 Stück Reserveflaschen 300 bar
- 12 Stück Atemschutzmasken
- 1 Stück leichter Atemschutz

#### Rüstfahrzeug:

- 3 Stück leichter Atemschutz.

Im Jahre 1978 konnten außerdem 30 Mann mit einem Pager (Meldeempfänger) ausgerüstet werden. Es ist geplant, alle Feuerwehrmänner von Golling mit einem Pager auszurüsten, um zur stillen Alarmierung übergehen zu können (Entfall der Sirene = kein lästiger Lärm zur Nachtzeit und vor allem weniger Schaulustige).

Der Bruch eines Monoblockrades bei einem ÖBB-Privatkesselwagen war ursächlich für die folgenschwere Entgleisung des Z 44005 zwischen den Bf Mitterdorf-Veitsch-Wartberg im Mürztal am 1. 7. 1981.

Die Südbahnstrecke war vom 1. 7. 1981, 16.05 Uhr, bis 2. 7. 1981, um 20.40 Uhr, unterbrochen, weiträumige Umleitungsmaßnahmen im Reise- und Güterzugverkehr waren notwendig.

Gesamtschaden: über S 20 Mio.

Ca. 150.000 Liter Superbenzin und Dieselöl flossen aus. Die Dekontaminierung des verseuchten Gleiskörpers dauerte mehrere Wochen und bedingte eingleisige Betriebsabwicklung.



## Von der Zugüberwachung zur Dispositionsstelle

Infrastrukturelle Veränderungen veranlassen die europäischen Eisenbahnen geradezu zwangsläufig, im Rahmen der ihnen zukommenden verkehrspolitischen Aufgabenstellungen aus wirtschaftlichen Überlegungen entsprechende Aktivitäten zu setzen bzw. sich laufend anzupassen.

Auch die Österreichischen Bundesbahnen versuchen mit einer Fülle von, im Unternehmens- und Betriebskonzept festgelegten, Maßnahmen unter Beachtung rationeller Grundsätze kontinuierlich die Beförderungskapazität, vor allem aber die Beförderungsqualität, zu heben und dies der Öffentlichkeit durch intensive Kundenbetreuung und gezielte Werbung zu offerieren.

Diesen Vorgaben Rechnung tragend, muß eine moderne und zukunftsorientierte Betriebsführung im Rahmen

ihrer Aufgabenstellung in der Lage sein, unter Bedachtnahme auf Pünktlichkeit, Flüssigkeit und Wirtschaftlichkeit eine möglichst optimale Beförderungsqualität zu erreichen. Es ist daher dringend notwendig, bei den mit der Betriebsüberwachung befaßten Stellen Zentralen einzurichten, die es ermöglichen, direkt, rasch und ziel führend in den unmittelbaren Betriebsablauf eingreifen zu können. Hier war aus verschiedenen Gründen bei den Österreichischen Bundesbahnen ein großer Nachholbedarf gegeben.

Dion	Dispo Nr.	bereits eingerichtet	lt Dispokzept
Wien	W 1	Wien Westbf-St.Pölten Hbf	unverändert
	W 2	St.Pölten Hbf-St.Valentin	unverändert
	W 3	-	-
	W 4	Meidling-Gänserndorf, Floridsdorf-Stockerau-Hollabrunn	Liesing-Gänserndorf, Floridsdorf-Stockerau-Hollabrunn, Süßenbrunn-Mistelbach Abzw. Wien Aspang-Flughafen Wien-Schwechat
	W 5	-	-
	W 6	-	-
	W 7	-	-
	W 8	Meidling-Mürzzuschlag ohne Fernsteuerstrecke	Liesing-Mürzzuschlag ohne Fernsteuerstrecke
Linz	L 1	Derzeit 2 Dispo mit folgenden Bereichen St. Valentin-Attnang P., Attnang P. - Schwarzach St.Veit	unverändert
	L 3		
	L 4		
	L 2	-	-
	L 5	-	-
Innsbruck	I 1	-	-
	I 2	Kufstein - Brennero/Br.	unverändert
	I 3	Innsbruck Hbf-Feldkirch	Innsbruck Hbf-Bludenz
	I 4	-	Bludenz - Bregenz, Feldkirch - Buchs SG
Villach	V 1	-	Mürzzuschlag - Spielfeld-Str.
	V 2	Bruck a.d.M. - Selzthal	unverändert
	V 3	derzeit St.Michael - Tarvisio C.	unverändert
	V 4	1 Dispo	
	V 5	Schwarzach St.V. - Jesenice	unverändert

Mit den herkömmlichen, teilweise 30 und 40 Jahre alten Zugüberwachungseinrichtungen, die noch dazu nur für einen bescheidenen Prozentsatz unserer Hauptstrecken vorhanden waren, konnte keinesfalls das Auslangen gefunden werden. Deshalb wurde das seinerzeit bestehende Überwachungssystem einer Neubetrachtung unterzogen, neu konzipiert und versucht, dieses Konzept, als Dispokzept bezeichnet, auch unter Inkaufnahme von Provisorien, möglichst rasch zu realisieren. Mit der Erweiterung der damals als Zugüberwachung (ZÜ) bezeichneten Stellen von 5 auf 13 Dispositionsstellen (Dispos), die, bei den Zugleitungen (ZI) der vier Bundesbahndirektionen eingerichtet, zur unmittelbaren Einflußnahme auf den Betriebsablauf vorgesehen sind, wurde Anfang 1978 begonnen.

Von den in diesem Dispoprogramm vorgesehenen Dispostellen sind die Dispo Vorarlberg für den Streckenbereich Bludenz-Bregenz bzw. Feldkirch-Buchs (SG) und die Dispo Villach Ost für den Streckenbereich Mürzzuschlag-Spielfeld-Straß noch nicht eingerichtet.

Die vom Fernmeldedienst vorgesehene Ausstattung aller Dispostellen mit modernen, den Anforderungen entsprechenden Geräten konnte erst bei der Dispo West 1 der BBDion Wien (ab Februar 1981) vorgenommen werden, nachdem die von der Industrie angebotenen technischen Einrichtungen zunächst ÖBB-gerecht entwickelt und erprobt werden mußten. Demnächst wird mit der Installierung weiterer moderner Einrichtungen anstelle der derzeit in Verwendung befindlichen Provisorien und veralteten Anlagen zu rechnen sein. Als nächstes wird die Dispo Vorarlberg im Herbst 1981, noch vor, zumindest aber gleichzeitig mit dem zugehörigen Zugfunk den Betrieb aufnehmen.

Berücksichtigt man die inzwischen mit den teilweise unzureichenden Provi-

sorien gemachten Erfahrungen, die mehr und mehr absehbare Aufgabenstellung im Rahmen der einzurichtenden Nahverkehre, den bereits feststehenden Einflußbereich der SB-Verkehrslenkungszentrale (hinkünftig Dispo Schnellbahn) und die abschätzbare Inbetriebnahme des Zvbf Wien, so ergibt sich neuerdings die Notwendigkeit, das bestehende Dispo-konzept einer weiteren Neubetrachtung zu unterziehen. Daß zweckmäßig eingerichtete und der organischen Struktur ihres Bereiches angepaßte Dispostellen ein wichtiges Instrumentarium der Betriebslenkung sind, auf das ein modern ausgerichteter Betrieb nicht verzichten kann, ist unbestritten und durch ähnliche Modelle bei anderen Bahnen bewiesen. Dem Rechnung tragend, ist es daher notwendig,

- das bestehende Dispokonzept zu erweitern,
- vorhandene Lücken, wie z. B. die Strecke Schwarzach-St. Veit-Wörgl, zu schließen,
- zu große Dispobereiche zur Erreichung einer besseren Effizienz dem Arbeitsanfall angepaßt entsprechend aufzuteilen,
- auf Strecken mit dichtem Zugverkehr bzw. auf im Takt befahrenen Nahverkehrsstrecken mit kurzen Fahrplanintervallen Disposysteme mit technisch hochwertigen Geräten zu installieren. Rechnergesteuerte bzw. rechnerunterstützte Dispostellen, sogenannte RZÜ, sollen dort unterstützend eingerichtet werden, wo der Mensch phy-

sich und psychisch an seiner Leistungsgrenze angelangt ist.

Welche Dispostellen bereits provisorisch eingerichtet bzw. nach dem 1. Dispokonzept geplant sind, ist der Übersicht zu entnehmen.

Abschließend wäre anzuführen, daß als erste rechnerunterstützte Zugüberwachungsstelle (RZÜ) bei den Österreichischen Bundesbahnen die SB-Verkehrslenkungszentrale, hinkünftig als Dispo-Schnellbahn bezeichnet, voraussichtlich bis 1. Mai 1983 fertiggestellt sein wird. Sie wird den Bereich der Wiener Schnellbahnstammstrecke mit gewissen Zulaufstrecken umfassen, ist nach dem letzten Stand der modernen Technik konzipiert und hat, zentral erfaßbar, dispositive und informative Aufgaben.

## Notbremseinrichtungen in Reisezugwagen

Es ist allgemein, also auch den Reisenden, bekannt, daß in den Reisezugwagen Betätigungsmöglichkeiten für die Notbremse bestehen. Auch für Gepäckwagen ist das Vorhandensein und die Tauglichkeit der Notbremseinrichtung bindend vorgeschrieben.

Die Handgriffe der Notbremse sind für den Reisenden meist leicht auffindbar. Auch ist es vorgeschrieben, daß sich, um im Gefahrenfall unverzüglich handeln zu können, die Zugbegleitmannschaft vor Antritt der Fahrt Kenntnis darüber zu verschaffen hat, wo in den Fahrzeugen die Notbremse betätigt werden kann. Letzteres gilt übrigens auch bezüglich der Handbremse.

Da die Zugbegleitmannschaft auf den wenigen Strecken mit saugluftgebremsten Zügen mit den Einrichtungen der immer wieder von ihnen zu begleitenden Fahrzeuge bestens vertraut ist, können wir uns auf die Besprechung von druckluftabhängigen Einrichtungen beschränken.

Die Handgriffe der Notbremse sind nicht zu verkennen. Stets ist die Anschrift, wonach mißbräuchliche Benützung strafbar ist, meist mehrsprachig, an der Einrichtung selbst oder unmittelbar daneben angebracht. Der Griff ist mit einem Spagat **einfach** festgebunden, außerdem ist eine Plombe angelegt. Das Anlegen der Plombe

nimmt die Werkstätte oder der technische Wagenaufsichtsbedienstete vor. Die Schnur muß eine Zugfestigkeit von 4 bis 7 kg aufweisen. Das heißt, mit der jedermann zumutbaren Kraftanwendung von um die 5 kg kann die Notbremse betätigt werden. Zumutbar deshalb, da ja auch einem Kind oder einer schwächlichen Person das unterschiedliche höhere eigene Körpergewicht zur Verfügung steht. Wie ist das nun genauer mit dem Handgriff? Mindestens einen solchen Handgriff finden Sie in jedem Wagen. Die Notbremszuggriffe sind so angebracht, daß sie die Reisenden leicht sehen und, ohne eine Tür zu durchschreiten, erreichen können. Daher befindet sich in jedem Abteil und in den Seitengängen ein Notbremszuggriff.

Bei Betätigung eines Notbremszuggriffes wird die Hauptluftleitung über einen großen Querschnitt schnell entlüftet und damit der ganze Zug eingebremst. Diese Wirkung kann durch zwei unterschiedliche Systeme erreicht werden. Es gibt mechanische und pneumatische Systeme, die sich im Rückstellen einer gezogenen Notbremse wesentlich unterscheiden:

Beim mechanischen System ist jeder Notbremsgriff mittels eines Seilzuges, der in dünnen Rohren verlegt ist, mit dem Notbremsventil verbunden. Dieses ist manchmal an einem Ende des Seitenganges, oft im Abortraum angebracht. Ein roter Ring weist darauf hin. Wird ein Handgriff gezogen, so geschieht nichts anderes, als daß über den Seilzug eine Klappe aufgerissen

wird und Luft aus der Hauptleitung über einen großen Querschnitt in die Atmosphäre entweicht. Im Gepäckwagen ist meist ein plombierter Hebel zum direkten Öffnen der Klappe angebracht.



Ist die Bremsung vollzogen und besteht die Absicht, den Druck in der Hauptluftleitung wieder aufzubauen und in weiterer Folge die Bremsen vom Tzf aus wieder zu lösen, so ist es zunächst notwendig, die Klappe wieder zu verschließen. Nachdem durch das Geräusch der ausströmenden Druckluft der Wagen, von wo aus die Bremsbetätigung erfolgt ist, geortet wurde, wird vorübergehend die Luftzufuhr unterbrochen. Es ist dann ganz leicht, die Klappe wieder zu schließen. Das Plombieren des gezogenen Handgriffes erfolgt später.

Sie können sich vorstellen, wie unangenehm es bei den älteren Wagen ist,

die Seilzüge und Rollen zu verlegen und zu warten. Gehört doch zum verlässlichen Funktionieren über eine lange Betriebsdauer auch ständiges Schmieren, weil die Reibung möglichst gering gehalten werden muß.

Beim pneumatischen System sind die Notbremszugkästen mit einer Druckluftsteuerleitung mit dem pneumatisch betätigten Notbremsventil verbunden. Wird ein Handgriff gezogen, so wird diese Steuerleitung entlüftet und das zugehörige, meist unter dem Wagen befindliche Notbremsventil entlüftet die Hauptluftleitung. Soll in der Hauptluftleitung wieder zum Lösen der Druck erhöht werden, muß erst die entlüftete Steuerleitung verschlossen werden. Dazu muß wieder der „Tatort“ ermittelt werden. Durch das Geräusch der ausströmenden Druckluft wird der Wagen geortet. Jetzt kann aber beim Notbremsventil, an dem Sie Luft ausströmen hören, nicht rückgestellt werden, sondern nur bei dem Zugkasten, von wo aus die Betätigung erfolgte. Die Rückstelleinrichtung am Notbremszugkasten ist mit einem roten Ring, auf dem sich ein schwarzer Pfeil be-

findet, gekennzeichnet und wird unmittelbar durch den Vierkantschlüssel betätigt. Den gezogenen Handgriff können Sie durch die fehlende Plombe, den tieferliegenden Handgriff und auch an einem leisen Ausströmgeräusch der Steuerleitung erkennen. Wir wollen aber nicht verschweigen, daß die Plombenschnur locker gebunden sein kann und einen geringen Weg des Handgriffes, der aber bereits die Bremsung auslöste, zuließ und die geringe Absenkung des Handgriffes schwer bemerkt wird und das leise Ausströmen der Steuerluft im allgemeinen Lärm nicht gehört wird. Was nun? Da empfehlen wir als sicherstes und meist schnellstes Mittel einfach an jedem Notbremszugkasten des betreffenden Wagens die Rückstelleinrichtung mit dem Vierkantschlüssel zu betätigen. Sicher wird — Tücke des Objektes — der zuletzt überprüfte Zugkasten die Bremse ausgelöst haben, aber das ist noch immer viel schneller als ein Konzil der Zugmannschaft vor dem munter weiterblasenden Notbremsventil.

Die Bauform der pneumatischen Notbremszugkästen ist verschieden, da jede namhafte Bremsfirma solche Geräte liefert —, eines ist aber allen gemeinsam, sie besitzen die Rückstellmöglichkeit für Vierkantbetätigung. Und daß fallweise die Kennzeichnung mit dem roten Farbring und schwarzen Pfeil um den Vierkant der Rückstelleinrichtung fehlt, wollen wir — bei ausländischen Wagen — vornehm übersehen.

In jedem Fall wird das Plombieren des Handgriffes in gewohnter Weise veranlaßt (Eintragung in Muster X).

Die neuen Notbremseinrichtungen, die wir Ihnen jetzt vorgestellt haben, sind ein Stück Technik, das unserem Zugpersonal die Arbeit leichter und vor allem sauberer macht. Nur den Vierkantschlüssel müssen Sie in die Hand nehmen und brauchen nicht mehr ein verschmutztes Notbremsventil an meist wenig ansprechenden Stellen zu verschließen.

Das Wissen im vorstehenden Umfang genügt für die Zugbegleiter vollauf, um dieses Stück Technik zu beherrschen.



## Einsatzzentrale Linz

Vor geraumer Zeit wurde in Linz eine nach modernsten Gesichtspunkten konzipierte und ausgestattete Einsatzzentrale des Österreichischen Roten Kreuzes ihrer Bestimmung übergeben.

Dieser Stelle ist es möglich, jederzeit mit jedem der in Betrieb befindlichen Rettungsfahrzeuge im Land Oberösterreich in Verbindung zu treten.

Was sind die Vorteile, die durch die Zwischenschaltung der Landeszentrale gegeben sind? Oder umgekehrt gefragt: Welchen Schwierigkeiten des konventionellen Anforderungssystems kann mit Hilfe der Zentrale entgegen gewirkt werden? Einerseits ist ein wirtschaftlicher Einsatz der lebensrettenden Fahrzeuge möglich, was aber andererseits viel, viel schwerer wiegt: Es

kann im Notfall eine Menge Zeit gewonnen werden. Denken Sie jetzt nicht an unsere Großstädte. Dort bestehen Einsatzzentralen meist ohnehin schon lange. Weiters ist die Erreichbarkeit der Fahrzeuge im Stadtbereich besser gegeben und sind die zu überbrückenden Entfernungen erheblich geringer.

Wie ist es aber in einem Dorf, auf dem Lande? Keineswegs immer so, daß gleich nach dem Anruf ein Fahrer, womöglich begleitet von einem Arzt, aufsitzt und zur Ereignisstelle losbraust.



Da kann es sein, daß niemand den Telefonhörer abhebt. Des Rätsels Lösung ist nicht schwer. Der Wagen ist irgendwohin unterwegs. Vielleicht meldet sich ein Familienangehöriger und verspricht, die Nachricht so bald wie möglich weiterzugeben. Und die Zeit läuft und läuft — wertvollste Zeit! Dann wird noch in einen Nachbarort telefoniert und so weiter.

Bei der neuen Zentrale ist das ganz einfach. Der Diensthabende weiß jederzeit Bescheid, wo sich gerade ein einsatzbereiter Rettungswagen befindet. Ist ein Unfall eingetreten, so wird die Hilfe ausschließlich bei der Zentrale angesprochen. Über Funk wird von dort mit jenem Wagen Kontakt aufgenommen, der nächst der Ereignisstelle stationiert ist oder der auf einer ausnützbarsten Fahrt in kürzest-

möglicher Zeit den anzufahrenden Ort erreichen kann. Die Modalitäten über Arztbeziehung, Krankenhauszuweisung etc. werden vorbereitend erledigt.

Dazu kommt, daß die Einsatzzentrale über Direktleitungen zur Polizei, Gendarmerie und Feuerwehr verfügt, so daß ein koordinierter Einsatz im Katastrophenfall rasch und sicher eingeleitet werden kann. Heiße Drähte gibt es auch zu den Großbetrieben, wie VOEST-Alpine oder Chemie-Linz AG.

Es war naheliegend, daß die ÖBB dem Angebot des Landesverbandes vom Roten Kreuz Oberösterreich, von dieser Einrichtung Gebrauch zu machen, gerne nachkam. Es wurde ungesäumt die Installierung eines Basaanschlusses in Angriff genommen. Ab dem

Zeitpunkt der Inbetriebnahme dieses Anschlusses ist für die Unfallbereichsbahnhöfe im Bundesland Oberösterreich eine Änderung im Meldewesen eingetreten. Die Anforderung des Rettungsdienstes wird seit 1. 8. 1981 direkt bei der Linzer Zentrale (Basa Linz 1777) vorgenommen. Zweifellos wieder eine Erleichterung für die Unfallbereichsbahnhöfe.

PS: Beim Zusammenstoß des „Donau-Kurier“ mit einem Güterzug im Bf Wels am 27. 8. 1981 hat sich der Kontakt zu der Rettungszentrale schon bestens bewährt. Binnen kürzester Zeit waren außer den Welsener Rettungsfahrzeugen per Funk zudirigierte Wagen aus Eferding, Neuhofen a. d. Krems, Grieskirchen, Traun, Linz, Leonding, Lambach, Hartkirchen und Gmunden am Unfallort.

## Wir freuen uns ...

Nachdem wir im letzten IdB aus Platzgründen den Stoß eingegangener Briefe nicht abbauen konnten, stehen uns diesmal wieder eine Menge Zuschriften zu Auswahl, darunter:

Als Opfer unserer Pünktlichkeit bezeichnet sich Herr Bucek von der Bundesparteilitung der ÖVP in einem Schreiben an den Herrn Generaldirektor-Stellvertreter. Er berichtete wörtlich:

„Ich habe gestern, Sonntag, dem 18. 1. 1981, den planmäßig um 20.07 Uhr von Attnang-Puchheim abfahrenden Zug nach Wien um zwei Minuten verfehlt. Nachdem dies der letzte Zug Richtung Wien war, habe ich mich bereits mit meinem Schicksal, bis drei Uhr früh warten zu müssen, abgefunden. Dennoch bestieg ich auf Anraten des dortigen Stationsvorstehers einen Personenzug in Richtung Wels. Nachdem ich mein Leid dem Schaffner dieses Personenzuges mitgeteilt hatte, harrte ich der Dinge, die mich in Wels erwarten würden. Ich war angenehm überrascht, als nach einer halben Stunde jener Schaffner erschien und mir mitteilte, daß ein **Sonderzug**, der in einem Abstand von fünf Minuten hinter dem Personenzug folgte, in Wels anhält und ich die Chance hätte, mit diesem Zug noch zu einer halbwegs christlichen Zeit Wien zu erreichen. In Wels angekommen, setzte ich mich umgehend mit dem dortigen Bahnhofsvorstand in Verbindung, welcher wiederum mit dem Zugbegleitpersonal des Stock-Holiday-Express-Zuges Kontakt herstellte und ich tatsächlich mit dieser „rollenden

Discothek“ auf äußerst angenehme Weise den Wiener Westbahnhof erreichte.

Ich war erstaunt, wie hilfsbereit die beteiligten Stationsvorsteher und Zugbegleiter sich meines Problems annahmen und mir tatsächlich helfen konnten.

Ich darf Sie herzlich bitten, meinen Dank an diese Herren weiterleiten zu wollen.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben sich mir gegenüber in einer Art und Weise verhalten, wie ich es vorher nicht für möglich gehalten hätte. In diesem Sinne wünsche ich weiterhin eine gute Fahrt und viele planmäßige Züge.“

...

Die nächsten zwei Briefe beschäftigen sich mit einem Zugführer:

„Der diensttuende Zugführer“, so schreibt Herr Walther Kutschera aus Wien, „fiel durch seine Höflichkeit und Liebesswürdigkeit gleichermaßen auf, wie durch seine korrekte Sprache und präzise Angabe der jeweiligen Anschlußmöglichkeiten. Seine Uniform war so mustergültig und untadelig, daß ich mich in einem Schweizer Zug wähnte. Dies stellten spontan auch die anderen im Abteil befindlichen drei Mitreisenden fest. Ich gratuliere Ihnen, daß Sie mit Ihrem Personal auf dem Weg zu überdurchschnittlichem Niveau sind“ (6. 3. 1981, Z 191)

...

Der zweite Briefschreiber deklariert sich als „gelegentlicher Zugfahrer auf weiteren Dienstfahrten“. Es ist der

Prokurist und Technische Leiter eines Werkes in Puchberg am Schneeberg.

„Auf der Reise mit dem TS 191 von Leoben nach Wien am 13. 2. 1981 begrüßte uns der Zugführer anlässlich der Fahrscheinkontrolle mit einer Höflichkeit, die wir Fahrgäste anschließend nur mit Freude und Staunen zur Kenntnis nahmen. Ich kann nur hoffen, daß dieser kundenorientierte Stil bei den ÖBB weiter um sich greifen wird, zum Vorteil der ÖBB und der Fahrgäste. Es wäre auch im Sinne meiner mitreisenden Kollegen, könnten Sie besagtem „Sunny ÖBB-Boy“ ein Kundenlob aussprechen.“

Erfahrene IdB-Leser werden vermuten, es könnte sich in beiden Fällen um den Villacher Oberzugführer Alfred Staber handeln. Ihre Vermutung ist richtig!

...

Ing. Hermann Schmied, der in Wien eine Handelsagentur betreibt, reiste am 9. 3. per „Orient-Express“ nach Paris, wo er eine geschäftliche Vereinbarung hatte.

Z 262 verließ den Wiener Westbahnhof planmäßig um 15.00 Uhr. Eine halbe Stunde später landete ein Telex auf dem Tisch von Frau Schmied, der Gattin unseres Reisenden, in dem es hieß, der Geschäftspartner hätte einen Autounfall erlitten und sei in ein Spital eingeliefert worden. In ihrer Not, so schreibt Frau Schmied, rief sie die Vermittlung der ÖBB an. Durch die Hilfe der Dame in der Vermittlung und des Fahrdienstleiters in Wien Westbf, deren Freundlichkeit am Telefon Frau Schmied ausdrücklich lobt, sowie des FdL Linz und der Zug-

begleitet im Z 262 war es möglich, Ing. Schmied zum Verlassen des Zuges in Wels zu veranlassen. „Um 19.45 Uhr war er bereits wieder in Wien. So war nur ein halber Tag verloren und nicht drei Tage. Ein Hoch den ÖBB und deren wirklich vorzüglichen Dienst am Kunden.“

\* \* \*

Familie Stuchlik aus Wien fuhr am 22. 3. 1981 mit Zug 2649 von Simmering Ostbahn nach Bruck an der Leitha. Zur Familie gehörten auch zwei Kleinkinder. Kaum war die Familie in den Triebzug eingestiegen, bemerkte man, daß dem zweijährigen Herrn Sohn ein Schuh fehlte. Seltsam; gerade hatte er ihn ja noch an. Von Bruck an der Leitha aus startete der FdI eine Suchaktion, an der sich die Bahnhöfe Simmering Ostbahn und Neusiedl am See, der Endbahnhof des Zuges, beteiligten. Der Schuh war auf dem Trittbrett der vom Führerstand aus bedienten Seitentüre gelegen und durch die Abdeckung nicht sichtbar gewesen. In Simmering Ostbahn wurde abends der Schuh dem heimkehrenden kleinen Verlustträger — sozusagen von Hand zu Fuß — übergeben. Herr Stuchlik dankt den ihm namentlich nicht bekannten ÖBB-Bediensteten, daß sie sich wegen des kleinen, aber doch wichtigen Gegenstandes so viel Mühe gemacht haben.

\* \* \*

Bereits von seiner Urlaubsadresse in Salzburg schrieb Herr Peter Johnson aus Killara in Neusüdwest (Australien). Für eine gemeinsame Europareise mit seiner Frau hatte er, anhand der von den tüchtigen Mitarbeitern des österreichischen Touristikbüros in Sydney erteilten Auskünfte, am 31. 3. 1981 eine Reise von Venedig nach Salzburg angetreten. Von Venedig ging es im Z 230 bis Villach und von dort weiter mit Z 66050, der Salzburg um 23.41 Uhr erreichen sollte.

Das Ehepaar machte es sich in diesem Zug bequem. Der GmP führt zwar keine 1. Klasse, doch reichte der Komfort der 2. Klasse durchaus dafür aus, in den voraussichtlich 4½ Stunden Fahrzeit ein gepflegtes Schläfchen zu absolvieren. Plötzlich kam der Schaffner und fragte nach den „englischen Leuten“. Den schwersten Koffer schleppe und schreiend: „einen Moment bitte“, rannte der Schaffner mit den Ausländern auf einem Unterwegsbahnhof zum noch dort stehenden „Akropolis“. Der Schaffner dieses Zuges schrie ebenfalls „Bewegung, Bewegung“ und hievte das Gepäck in seinen Zug. Der „Akropolis“ war nämlich

wegen einer im Tauerntunnel aufgetretenen Fahrleitungsstörung eine Stunde verhalten worden. Das Ehepaar kam so wesentlich früher nach Salzburg und nahm den besten Eindruck über „die österreichischen Eisenbahner“ mit nach Hause. Herr Johnson bittet um Weitergabe des Dankes an den Schaffner des Z 66050.

\* \* \*

Unersetzlich ist für Herrn Universitätsprofessor Dr. Hans Czermak aus Wien ein Buch, aus dem er während der Heimfahrt von Aspang im Z 2704 am 10. 1. gelesen hat. Und gerade dieses Werk vergaß er im Waggon, als er in Wiener Neustadt umstieg. Einige Tage später ging ihm auf dem Postweg ein Paket, Inhalt: Buch, zu. Dabei ein Zettel mit ein paar netten Worten, unterzeichnet mit „Ihr Schaffner“. Der Schaffner hätte die Anschrift des Verlustträgers im Buch vorgefunden. Prof. Czermak zeigte sich über dieses Verhalten sehr erfreut und benachrichtigte darüber das Büro des Herrn Generaldirektors.

\* \* \*

Um das Zurücklassen von Gegenständen geht es auch in einem Brief der ÖVP. Frau Sigrun Rädler hatte in einem Zugabteil — nähere Daten sind uns leider nicht bekannt — die Handtasche mit Ausweis, Scheckheft und Brieftasche liegengelassen. Als sie eine halbe Stunde später die Hilfe unserer Mitarbeiter in Wien Südbahnhof in Anspruch nahm, wurde sie nicht enttäuscht. Frau Rädler bedankt sich für den Einsatz des „hilfreichen Personals“. Der Vorfall dürfte sich um den 1. Feber abgespielt haben. Für unsere Mitarbeiter ein Dutzendfall, für einen betroffenen Reisenden aber durchaus nicht selbstverständlich.

\* \* \*

Zeitlich nahe zum vorigen Absatz ist auch die nächste Geschichte angesiedelt, von der wir aus der Rubrik „Menschlich betrachtet“ einer Tageszeitung erfahren haben. Ein achtjähriger Bub sollte nach Vereinbarung mit dessen Mutter von seiner Großmutter im Bf Neunkirchen NÖ. bei Z 2937 abgeholt werden. Dieser Zug fährt ab Wien Südbf als Eilzug 657. Die Mutter schenkte dem keine Beachtung und traf um etwa 19 Uhr, kurz vor der planmäßigen **Durchfahrt** des Zuges, mit dem Kind im Bf Meidling ein. Große Aufregung. Mit keinem Verkehrsmittel würde es gelingen, noch rechtzeitig zum Südbahnhof zu gelangen. Wörtlich aus der Zeitung: „Der Mann mit der roten Kappe hatte einen roten

Kopf. Es hatte ihn gerade ein Reisender wegen einer Verspätung ziemlich barsch beschimpft, und jetzt stand da ein Bub und wollte in einen Zug einsteigen, der durchfährt!“ Mit Zustimmung der Zugleitung konnte der Zug schließlich angehalten werden und alles ging gut aus. Der Glossist meint: „Wir sollten alle so nett sein zu Kindern, die auf Reisen sind.“

\* \* \*

79 Jahre ist unser Reisender, Dr. Rudolf Zeidler aus Wien, schon alt. Er wartete am 6. 2. 1981 im Bahnhof Semmering auf den D 252, um nach Meidling zu reisen, wo er von seinem Sohn erwartet werden sollte. Aus der Lautsprecherdurchsage erfuhr Doktor Zeidler, daß, wegen verspäteter Übergabe an der Grenze, der Zug etwa 60 Minuten später ankommen werde. Es wurde aber veranlaßt, daß die Reisenden mit dem außerplanmäßig angehaltenen TS 136 „Carinthia“ abreisen konnten und somit fast kein Zeitverlust eintreten werde. Der alte Herr war nun besorgt, wie er mit dem auf ihn in Meidling wartenden Sohn zusammenkommen werde. Der Zugführer nahm sich der Sache an. Er erörterte mehrere Möglichkeiten der Verständigung. Doch schon in Wiener Neustadt teilte er Herrn Dr. Zeidler mit, daß der Zug in Meidling außerplanmäßig anhalten werde. Damit war alles in Ordnung. Dr. Zeidler spricht „den ÖBB und besonders dem liebenswürdigen Zugführer“ seinen Dank aus.

\* \* \*

Schon der nächste Brief, geschrieben von Frau Ise Palm aus Graz, führt uns wieder zum Außendienst. Sie erwartete am Ostersonntag ihren Enkelsohn, der nach 10 Tagen Englandaufenthalt heimkehren sollte. Vorgesehen war die Ankunft in seinem Wohnort Neumarkt in Steiermark mit Z 4205, zu dem aus TS 190 in Unzmarkt umgestiegen werden mußte. Große Aufregung herrschte, als der Bub nicht ausstieg. Frau Palm bedankt sich für die rührende Hilfe des Fahrdienstleiters, der alles nur Mögliche veranlaßte, um den Verbleib des Kindes aufzuklären; die Dame schildert das alles sehr ausführlich. Schließlich wurde bekannt, daß der durch die lange Reise erschöpfte Bub es vorgezogen hatte, bei einem Schulfreund zu übernachten. Frau Palm lobt nicht nur die Hilfe, sondern auch die menschlichen Trost- und Bescheidenheit des Fahrdienstleiters von Neumarkt und bringt in dem Brief ihren Dank zum Ausdruck.

# Arbeitnehmerschutz

**A  
N  
S**

## Aus der Sicht des Schulungsbeamten

Ein bewährter „Schulmann“, Herr Karlheinz Dewath, wurde von uns gebeten, zum Thema Unfallverhütung seine Meinung zu äußern. Herr Dewath hat als Schulungsbeamter für den Betriebsdienst und Sicherheitsbeamter III, zuletzt beim Bf Knittelfeld, reiche Erfahrung sammeln können. Viele Anhänger sind sozusagen durch seine Hände gegangen. Im dienstlichen Umgang mit den Mitarbeitern aller Sparten des ausführenden Betriebsdienstes gewinnt seine Meinung und seine Vorgangsweise in bezug auf den Arbeitnehmerschutz natürlich große Bedeutung:

„In nahezu sieben Jahren SIBE-Tätigkeit habe ich viele Erfahrungen gemacht — gute und schlechte —, ich

habe so manche Stunde neue Mitarbeiter mit der Unfallverhütung vertraut gemacht und habe im Rahmen meiner Tätigkeit als Schulungsbeamter das Thema Unfallverhütung oftmals behandelt und glaube auch aufgrund sinkender Unfallraten von einem gewissen Erfolg sprechen zu dürfen.

Aber nach meinen Erfahrungen gibt es keine wirksamere Methode in der Unfallverhütung als die folgende:

Sobald ein Mitarbeiter gegen die Unfallverhütungsvorschrift verstößt, muß er sofort an Ort und Stelle zur Rede gestellt, belehrt und ermahnt werden!

Wir alle sind vergeblich, und wenn man einen Mitarbeiter erst nach Stunden, vielleicht erst nach Tagen wegen eines Verstoßes, den er vielleicht mehrmals gedankenlos und gewohnheitsmäßig begeht, zur Rede stellt, so wird die Wirkung dieses Gesprächs nur sehr gering sein.

Nur das unmittelbare Aufeinanderfolgen von Verstoß und Belehrung führt zu einer entsprechenden Gedanken-

verbindung und damit auch zum Erfolg.

Wir alle sollten es nie versäumen, die Gelegenheit zur sofortigen Beeinflussung unserer Mitarbeiter zu ergreifen, und wir alle sollten uns nicht scheuen, auch den Vorgesetzten, der ja beispielgebend sein müßte, gegebenenfalls auf sein Fehlverhalten aufmerksam zu machen; und der wäre ein schlechter Vorgesetzter, der einen solchen ‚Verweis von unten‘ seinem Mitarbeiter im negativen Sinne nachtragen würde. Die Unfallverhütung ist zu wichtig, als daß sie nur als Einbahnstraße von oben nach unten betrachtet werden dürfte!

Nur wenn jeder bereit ist, auf jeden — sei's nun der Untergebene, der Gleichgestellte oder der Vorgesetzte — im Sinne der Unfallverhütungsvorschrift jederzeit einzuwirken, werden wir Erfolg haben in unserem Bestreben, persönliche Unfälle und damit Schmerz und Leid zu verhindern.“

Wir sind überzeugt, daß auch Sie sich mit den Ausführungen des Herrn Dewath einverstanden erklären können.

## Gute Ideen

Bei den Internationalen Eisenbahner-Arbeiterschutzwochen 1981 bot sich, obwohl der Schwerpunkt der Aktion diesmal doch nur am Rande unseres Aufgabenbereiches angesiedelt war, wieder willkommene Gelegenheit zu konzertiertem Vorgehen gegen Unfallquellen und -ursachen aller Art. In vielen Bahnhöfen ist die Absicht, jeden Mitarbeiter vor körperlichem Schaden zu bewahren, mit Mühe, Fleiß und oft auch auf originelle Art an den Mann getragen worden.

Als Beispiel greifen wir den Bahnhof Amstetten heraus. Dort konnten sich alle Mitarbeiter an einem Preisrätsel beteiligen, bei dem es darum ging, das Wissen um einige für die persönliche Sicherheit, gleichzeitig aber auch für die Sicherheit anderer Personen wichtiger Vorschriftenbestimmungen nachzuweisen. Allein beim Knacken

dieser Nüsse haben viele der Teilnehmer ihr Wissen aufgefrischt und sich wichtige Dinge nachhaltig eingeprägt.

Na, und was sagen Sie zu dem ebenfalls in Amstetten hergestellten Unfallverhütungsbild?

Wieviel Wahrheit ist doch darin enthalten! Ursachen, auch solche, an die

später gar nicht mehr gedacht wird, Fehlhandlungen und auch das sich bereits anbahnende Unheil sind treffend dargestellt. Schmunzeln, nachdenken, sich selbst noch besser beobachten — unfallfrei den Dienst versehen. Gute Ideen begabter Mitarbeiter können uns allen dabei helfen.



## Besondere Kennzeichnung des Signales „Fahrwegende“

Das ab 1. 6. 1980 eingeführte Signal „Fahrwegende“ findet in vielen Bahn-

höfen und in großer Anzahl Verwendung. Zwecks besserer Sichtbarkeit der durch den Mast gegebenen Gefahrenstelle wurde verfügt, ehestmöglich eine gut sichtbare Kennzeichnung anzubringen.

Die Masthöhe für das Signal „Fahrwegende“ beträgt von Schienenoberkante bis zur Unterkante des Signalbildes durchschnittlich 3,20 m. Unter

Berücksichtigung der am Verschieberbahnsteig sich bewegenden und auf Fahrzeugen mitfahrenden Verschieberbediensteten wurde festgelegt, die Signalmaste mit einer schwarz-gelb gestreiften Folie von mindestens 1 m Breite — von 2,30 m Höhe über Schienenoberkante nach unten — zu versehen. Die Durchführung obliegt dem Sicherungsdienst; die Bahnhöfe werden notwendige Kontakte herstellen.

## Tödlicher Unfall im Bahnhof Floridsdorf

Und wieder trauern wir um einen jungen Mitarbeiter: Bahneintritt im Bf Wien Nord am 21. 7. 1980; am 20. 2. 1981 Zuordnung zum Bf Floridsdorf als Transiteur; Einschulung; ab 3. 3. 1981 selbständiger Dienst als Transiteur im Bf Floridsdorf Fbf. Und am 15. 4. 1981, etwas mehr als ein Monat danach, ist er tot. Wie konnte es dazu kommen?

Im Bf Floridsdorf Fbf sind die Gleise in die Gruppen 206—214 und 226—250 (untere Gruppe) unterteilt. Zug 72656 fährt Strecke Wien Nord Fbf—Stadlau und fährt in Bf Floridsdorf Fbf planmäßig auf Gleis 214 (Ankunft 20.17 Uhr) ein. Die Wagenbeigabe für diesen Zug (45 Güterwagen) wurde auf Gleis 212 bereitgestellt. Gleis 230 ist als Sammelgleis vorgesehen und liegt im Unfallbereich in der Geraden. Die Verschiebarbeiten wurden vom südlichen Bereich aus (Stw 1) durchgeführt. Der Aufenthaltsraum des Transiteurs befindet sich in der Verschiebunterkunft, nächst dem Stw 1 im km 5,933. Er hatte den Nachtdienst nach Meldung beim Fdi-Außendienst um 17.00 Uhr planmäßig angetreten.

Nachdem keine Augenzeugen des Unfalls vorhanden sind, wurde aufgrund eingehender Erhebungen folgender Tatbestand festgestellt:

Der Transiteur hatte in der Zeit zwischen 19.30 und 20.30 Uhr das Gleis 230 vermutlich zwischen zwei knapp hintereinander stehenden Güterwagen überschritten und wurde dabei von einer Verschiebbewegung in nördlicher Richtung überrascht. Dabei wurde er



von der linken Stirnseite oder Puffer des Wagens 0183 5010 839-7 erfaßt und zu Boden gedrückt, von beiden Achsen des Wagens und von der ersten Achse des nachfolgenden Wagens 0180 1501 173-9 überrollt und getötet. Bei erstgenanntem Güterwagen wurden Teile einer int. Wagenliste für Güterzüge mit der eingetragenen Zugnummer des Zuges 72656 vorgefunden.

Als um etwa 20.45 Uhr der Zugführer des Zuges 72656 beim Verschiebleiter in der Verschiebunterkunft bezüglich der Wagenpapiere fragte, wurde das Fehlen des Transiteurs festgestellt und die Suche aufgenommen. Der Verschiebleiter hatte den Transiteur um etwa 19.15 Uhr letztmalig gesprochen, als dieser fragte, ob er mit der Wagenaufschreibung für Zug 72656 auf

Gleis 212 schon beginnen könne. Aufgrund der eingeleiteten Suche wurde der Transiteur um 21.25 Uhr über den linken Schienenstrang des Gleises 230 in Rückenlage zum Gleis 228 liegend, durch einen Verschieber leblos aufgefunden. Warum sich der Transiteur in der Gleisgruppe 226—250 (untere Gruppe) aufgehalten hatte, konnte nicht festgestellt werden, weil keine sichtbare dienstliche Notwendigkeit vorgelegen war.

Wir können nur unser Anliegen wiederholen: Lenken Sie Ihr Augenmerk besonders auf die Tätigkeit von noch unerfahrenen Mitarbeitern! Nachtdienst, allein zu verrichtende Arbeiten im Verschiebbereich u. a. sind für den Neuen besonders gefährlich. Gewähren Sie ihm Ihre Beratung und Unterstützung!