



Verkehrs-Unterrichtsblatt

11. Stück

Wien, am 1. November 1969

Jahrgang 1969

Inhalt: 57. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr mit oder ohne Folgen
58. Verhalten bei Austritt gefährlicher Stoffe aus Kesselwagen (2. Fortsetzung)
59. Etwas für jeden ✓
60. Kundendienst
61. Unfallverhütung
62. Lösung des 37. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Das ist das Ergebnis

(Zusammenstoß eines durchfahrenden Lz mit Tfz eines nach Verschubarbeiten auf der Ausfahrseite nicht grenzfrei stehenden Güterzuges. Entgleisung eines Tfz mit allen Achsen. Verletzung von drei Bediensteten. 5-stündige Unterbrechung des durchgehenden Verkehrs. Sachschaden: zirka 1,5 Millionen Schilling!),



wenn

ein Fdl — noch dazu bei dichtem Nebel — die Fahrstraßenprüfung unterläßt!

57. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr mit oder ohne Folgen

a) Entrollen und schwere Beschädigung eines Wagens beim Verschub

Bf M. liegt ab der Verschubhalttafel im km 23,097 bis km 23,230 in einer Steigung von 29,5 ‰, dann auf 170 m in einer Steigung von 0,5 ‰, an die sich Steigungen von 2,5 und 28,5 ‰ anschließen. Laut Tafel B 3 a des Besonderen Anhangs liegt der an den Bf M. in Richtung Bf F. anschließende Streckenabschnitt in einem maßgebenden Gefälle von 17 ‰.

Nach Ankunft eines Bezirksgüterzuges von F. beauftragte der Fdl den Zugführer, die auf dem Magazinsgleis 5 befindlichen 4 Wagen so umzureihen, daß ein dem Bezirksgüterzug der Gegenrichtung beizugebender, mit Getreide beladener Wagen nur abzuholen gewesen wäre. Nachdem dieser Wagen im Gleis 5 abgestellt und von einem Schaffner mit einem Unterlagskeil gegen Entrollen gesichert worden war, wurden weitere 7 Wagen nach Gleis 5 geschoben.

Als sich der Verschubteil dem abgestellten Wagen näherte, sprang der Spitzenverschieber ab und trat ins Gleis, während der in Höhe des abgestellten Fahrzeuges befindliche Verschubleiter (Zugführer) die entsprechenden Signale gab. Der Versuch des Schaffners, den anrollenden Verschubteil mit der Schraubenkupplung des ersten geschobenen Wagens anzukuppeln, mißlang, da die Kupplung zu kurz war. Beim Anfahren wurde der Unterlagskeil abgeschleudert und der abgestellte Güterwagen in Bewegung gesetzt. Nach Aufschneiden einer gesperrten Weiche entrollte er auf das Streckengleis in Richtung Bf F. Sowohl Verschubleiter als auch Schaffner versuchten vergeblich, den Wagen mit Hemmschuhen anzuhalten.

Der Fdl veranlaßte nunmehr die Sperre des Streckengleises und beauftragte, ohne auf die ihm bekannte wechselnde Neigung der Strecke zu achten, die Zugbegleitmannschaft, sofort mit dem Zug-Tfz dem entrollten Fahrzeug nachzufahren. Dieses war unterdessen zwischen den Bf M. und F. in einer Gegensteigung von 10,7 ‰ zum Stillstand gekommen und hatte sich wieder in Richtung Bf M. in Bewegung gesetzt. Infolge eines Bogens und Sichtbehinderung durch

Gebäude nahm der Tfz-Führer den zurückrollenden Wagen erst auf kürzeste Entfernung wahr; obwohl er sofort Schnellbremsung einleitete, konnte nicht verhindert werden, daß das entgegenkommende Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von zirka 40 km/h an das eben zum Stillstand gekommene Tfz prallte und daraufhin zirka 100 m zurückrollte. Durch den Zusammenstoß wurden die Langträger des Wagens verbogen und die Stirnwand eingedrückt, wobei 7870 kg Weizen auf den Bahnkörper rieselten.

Am Wagen entstand Sachschaden in der Höhe von S 170.000,—!, der Ladegutverlust betrug zirka S 14.000,—.

Hier haben der Verschubleiter und der Schaffner insbesondere gegen die Bestimmungen der Punkte 92, j), 115, 119 und 122 der DV V 3 verstoßen:

Der Verschubleiter (Zugführer) dadurch, daß er es unterließ, für besonders vorsichtige Durchführung des Vershubes Sorge zu tragen bzw. den abgestellten Wagen in Richtung gegen das Gefälle von mehr als 2,5 ‰ durch Unterlegen an zwei Achsen sichern zu lassen.

Der Verschieber (Schaffner) war mitschuldig, da er den Wagen nur durch einen Unterlagskeil sicherte, wiewohl ihm die Neigungsverhältnisse auf Grund seiner Ortskenntnis bekannt waren.

Die beiden Bediensteten haben sich auch nicht an die Bestimmungen des Punktes 92, j) der DV V 3 gehalten, die besagen, daß Fahrzeuge, an die angefahren wird, durch Bremsmittel gegen Entrollen gesichert sein müssen. Abschließend hierzu ist zu sagen, daß die Handlungsweise der beiden Bediensteten als grobfahrlässig bezeichnet werden muß, da ihnen die Folgen ihres unvorschriftsmäßigen Verhaltens genau bekannt sein mußten. Die zuständige Dion beantragte deshalb auch die Heranziehung der Schuldtragenden zum teilweisen Schadenersatz gemäß DO § 33.

Der Fdl ist insofern am Entstehen des Sachschadens mitschuldig, als er unbedacht das sofortige Nachfahren veranlaßte.

b) Abfahrt eines D-Zuges ohne Abfahrtauftrag

Im Bf G., der mit einem DrS-Zentralstellwerk ausgestattet ist, erfolgt die Abfertigung der Reisezüge in der Regel durch Lichtsignal 28 b. Dieses wird mit der Freistellung des Ausfahr- bzw. Deckungssignals gespeichert und nach Drücken einer Taste durch den Zugführer wirksam. Bei dieser Taste befinden sich Meldelampen, die die Freistellung des jeweiligen Ausfahr- bzw. Deckungssignals anzeigen. Bei Untauglichkeit der erwähnten Hauptsignale erfolgt die Abfertigung der Reisezüge nach den Bestimmungen der DV V 2 und V 3 durch den Fdl-Außendienst.

Wegen Sperre des Gleises 2 zwischen den Bf G. und GG. war am Ereignistag der mit

9 Min. Verspätung auf Gleis 6 eingefahrene D-Zug auf das falsche Gleis abzufertigen. Nach Aufleuchten des durch den Fdl eingeschalteten Lichtsignals 29 b am untauglichen Deckungssignal T 6 fuhr der Zug — ohne Abfertigung durch den Fdl-Außendienst — ab, gelangte auf das falsche Streckengleis und setzte, wiewohl er keine Verständigung über das Fahren auf dem falschen Gleis hatte, die Fahrt — ohne anzuhalten — bis zum Nachbarbf, wo er wieder auf das richtige Gleis geleitet wurde, fort.

Wenn auch das Fahren auf dem falschen Gleis zwischen dem Bf G. und GG. beabsichtigt war und daher im konkreten Fall folgenlos blieb,

lagen hier doch eine Reihe Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften vor.

Wie schon erwähnt, hätte bei Untauglichkeit des Ausfahr- bzw. Deckungssignals die Abfertigung des D-Zuges durch den Fdl-Außendienst erfolgen müssen. Dieser Bedienstete war jedoch hinsichtlich Ausfertigung und Ausfolgung des beizugebenden B-Befehles sowie der von ihm vorzunehmenden Abfertigung des Zuges zu säumig, wodurch er gegen die Bestimmungen der Punkte 181. 1. Abs., 182 und 336 der DV V 3 verstieß und im weiteren das geschilderte Ereignis mitverschuldete.

Der Zugführer des D-Zuges hatte es bei Herannahen der Abfahrzeit unterlassen, seine volle Aufmerksamkeit den Vorgängen beim Zug zu widmen, so daß er nicht einmal merkte, daß der Zug ohne Abfahrauftrag abfuhr. Trotzdem er

wahrnahm, daß das Deckungssignal T 6 untauglich war, achtete er nicht darauf, daß der Zug ohne Verständigung auf das falsche Gleis fuhr, sondern wendete sich Schreiarbeiten zu. Daß der Zug auf dem falschen Gleis gefahren war, bemerkte er erst beim Wechsel auf das richtige Gleis im Nachbarbf GG. Es lagen hier Verstöße gegen die Bestimmungen der Punkte 284, 370, 470 und 472 der DV V 3 vor.

Schließlich muß dem Tzf-Führer des D-Zuges vorgehalten werden, daß er ein vom ersten Schaffner gegebenes Signal 54 als übermittelten Abfahrauftrag auffaßte und sodann — ohne hievon verständigt worden zu sein — das falsche Gleis befuhr. Er verstieß dadurch ebenfalls gegen die Bestimmungen der Punkte 284, 370, 470 und 472 der DV V 3.

Der Herbstverkehr 1969

bedeutet wieder höchste Anspannung im Güterwagenverkehr und Spitzenleistungen in der Wagenstellung! Bestmögliche Beschleunigung des Wagenumlaufes und rationellste Ausnützung des vorhandenen Wagenladerraumes ist jetzt vornehmste und aller Pflicht!

Helft mit, den vielseitigen Ansprüchen der Bahnkunden gerade jetzt gerecht zu werden und damit eine Abwanderung der Gütertransporte zur Straße zu verhüten!

Jetzt „Dienst am Kunden“ zu üben, bringt doppelten Gewinn!

58. Verhalten bei Austritt gefährlicher Stoffe aus Kesselwagen (2. Fortsetzung)

Als zweite Fortsetzung zu den unter obiger Überschrift im Verkehrs-Unterrichtsblatt 9. Stück vom 1. September 1969 veröffentlichten Verhal-

tungsmaßnahmen folgen nachstehend aus der Gruppe der giftigen Stoffe und ätzenden Stoffe die Merkblätter für

Salzsäure,
Schwefelsäure und Oleum (rauchende Schwefelsäure),
Salpetersäure,
Ameisensäure (mind. 70 % reiner Säure),
Kalilauge (Kaliumhydroxydlösung), Natronlauge (Natriumhydroxydlösung),
Hypochloritlösungen (Bleilauge),
Formaldehyd (wässrige Lösungen von Formaldehyd, Formalin),
Phenol.

Schwefelsäure und Oleum (rauchende Schwefelsäure)

Gefahrkennzeichnung an
beiden Seiten des Wagens (Zettelhalter):



Gefahrzettel
Nr 5

Anschriftentafel: „Schwefelsäure“ oder „Säuren und Laugen“.

Merkmale: Flüssigkeit, ölig, entwickelt beim Erhitzen sichtbare Dämpfe.
 Farblos.
 Geruchlos.
 Flüssigkeit schwerer als Wasser, Dämpfe schwerer als Luft.

Gefährliche Eigenschaften: Reagiert mit Wasser unter starker Wärmeentwicklung, spritzt.
 Reagiert mit Metallen unter Entwicklung von Wasserstoff, Wasserstoff/Luft-Gemisch ist explosionsfähig.
 Stark ätzend, bewirkt Hautschäden,
 Dämpfe besonders auf Schleimhäute.

Gesundheitsschutz und Erste Hilfe: Augenschutz erforderlich.

Benetzen von Haut oder Kleidung vermeiden; benetzte Kleidung sofort ausziehen; Schutzkleidung, Schutzhandschuhe und Gummistiefel, wenn Berührung mit Flüssigkeit zu befürchten.

Betroffene Augen und Hautpartien mit viel Wasser spülen, anschließend zum Arzt.

Maßnahmen: Gefahrzone absperren.

Undichte Ventile und Flansche vorsichtig nachziehen;

Leckstellen an Behälterwänden mit geeigneten Dichtmitteln schließen; auslaufendes Ladegut nicht der Hitze aussetzen, mit Kalk (Karbid-schlamm) oder trockenem Sand abdecken oder mit viel Wasser verdünnen.

Salzsäure

Gefahrkennzeichnung an
beiden Seiten des Wagens (Zettelhalter):



Gefahrzettel
Nr 5

Anschriftentafel: „Salzsäure“ oder „Säuren und Laugen“.

Merkmale: Flüssigkeit, mit Wasser mischbar, konzentrierte Säure scheidet sichtbare Dämpfe aus.
 Farblos bis gelblich-grün.
 Stechender Geruch.
 Flüssigkeit schwerer als Wasser, Dämpfe schwerer als Luft.

Gefährliche Eigenschaften: Reagiert mit Metallen unter Entwicklung von Wasserstoff, Wasserstoff/Luft-Gemisch ist explosionsfähig.
 Ätzend, besonders auf Atmungsorgane.

Gesundheitsschutz und Erste Hilfe: Augenschutz erforderlich.

Annäherung mit dem Wind ohne Atemschutz möglich; Bei Belästigung Atemschutzgerät mit Filter benutzen bis zum Geruchdurchschlag;

Aufenthalt in höheren Konzentrationen nur mit Preßluftatmer.

Benetzen von Haut oder Kleidung vermeiden; benetzte Kleidung sofort ausziehen; Schutzkleidung, Schutzhandschuhe und Gummistiefel, wenn Berührung mit Flüssigkeit zu befürchten.

Betroffene Augen und Hautpartien mit viel Wasser spülen, anschließend zum Arzt.

Maßnahmen: Gefahrzone absperren.

Rauch- und Feuerverbot; Öffnungen und Schächte gegen Eintritt von Flüssigkeit abdichten.

Undichte Ventile und Flansche vorsichtig nachziehen;

Leckstellen an Behälterwänden mit geeigneten Dichtmitteln schließen; auslaufendes Ladegut mit Kalk (Karbid-schlamm) oder trockenem Sand abdecken oder mit viel Wasser verdünnen;

Dämpfe können mit Wassersprühstrahl niedergeschlagen werden.

Ameisensäure (mind. 70% reiner Säure)

Gefahrkennzeichnung an
beiden Seiten des Wagens (Zettelhalter): Keine

Anschriftentafel: „Ameisensäure“ oder „Säuren und Laugen“.

Merkmale: Flüssigkeit, mit Wasser mischbar, scheidet unsichtbare Dämpfe aus.
Farblos.
Stechender Geruch.
Flüssigkeit schwerer als Wasser, Dämpfe schwerer als Luft.

Gefährliche Eigenschaften: Brennbar.

Stark ätzend, Dämpfe besonders auf Haut und Schleimhäute wirkend, Blasen ziehend.

Gesundheitsschutz und Erste Hilfe: Augenschutz erforderlich.

Annäherung mit dem Wind ohne Atemschutz möglich; bei Belästigung Atemschutzgerät mit Filter benutzen bis zum Geruchdurchschlag; Aufenthalt in höheren Konzentrationen nur mit Preßluftatmer.

Benetzen von Haut oder Kleidung vermeiden; benetzte Kleidung sofort ausziehen; Schutzkleidung, Schutzhandschuhe und Gummistiefel, wenn Berührung mit Flüssigkeit zu befürchten.

Betroffene Augen und Hautpartien mit viel Wasser spülen, anschließend zum Arzt; bei Verdacht auf innere Vergiftung: Betroffene liegend und warm zugedeckt befördern, rasch ärztlicher Behandlung zuführen (Krankenhaus).

Maßnahmen: Gefahrzone (in Windrichtung erweitert) absperren;

Brennschneiden unter Beachtung der Sicherheitsregeln zulässig.

Brand mit Wassersprühstrahl bekämpfen.

Undichte Ventile und Flansche vorsichtig nachziehen; Leckstellen an Behälterwänden mit geeigneten Dichtmitteln schließen; auslaufendes Ladegut mit Kalk (Karbidschlamm) oder trockenem Sand abdecken oder mit viel Wasser verdünnen, notfalls unter Beachtung von Sicherheitsabständen abbrennen;

Dämpfe können mit Wassersprühstrahl niedergeschlagen werden.

Salpetersäure

Gefahrkennzeichnung an
beiden Seiten des Wagens (Zettelhalter):



Gefahrzettel
Nr 5

Anschriftentafel: „Salpetersäure“ oder „Säuren und Laugen“.

Merkmale: Flüssigkeit, mit Wasser mischbar, entwickelt beim Erhitzen bräunliche Dämpfe.
Farblos bis gelblich.
Stechender Geruch.
Flüssigkeit schwerer als Wasser, Dämpfe schwerer als Luft.

Gefährliche Eigenschaften: Wirkt entzündend auf organische Stoffe (Holz, Stroh usw.).

Entwickelt bei Berührung mit Metallen oder mit organischen Stoffen sehr giftige Gase; Dämpfe starkes Atemgift.

Stark ätzend, bewirkt Hautschäden.

Gesundheitsschutz und Erste Hilfe: Augenschutz erforderlich.

Annäherung mit dem Wind ohne Atemschutz möglich; bei Belästigung Atemschutzgerät mit Filter benutzen bis zum Geruchdurchschlag; Aufenthalt in höheren Konzentrationen nur mit Preßluftatmer.

Benetzen von Haut oder Kleidung vermeiden; benetzte Kleidung sofort ausziehen; Schutzkleidung, Schutzhandschuhe und Gummistiefel, wenn Berührung mit Flüssigkeit zu befürchten.

Betroffene Augen und Hautpartien mit viel Wasser spülen, anschließend zum Arzt; bei Verdacht auf innere Vergiftung: Betroffene liegend und warm zugedeckt befördern, rasch ärztlicher Behandlung zuführen (Krankenhaus).

Maßnahmen: Gefahrzone (in Windrichtung erweitert) absperren.

Undichte Ventile und Flansche vorsichtig nachziehen;

Leckstellen an Behälterwänden mit geeigneten Dichtmitteln schließen; auslaufendes Ladegut nicht der Hitze aussetzen, mit Kalk (Karbidschlamm) oder trockenem Sand abdecken oder mit viel Wasser verdünnen.

Hypochloritlösungen (Bleichlauge)

Gefahrkennzeichnung an

beiden Seiten des Wagens (Zettelhalter): Keine

Anschriftentafel: „Bleichlauge“ oder „Säuren und Laugen“.

Merkmale: Flüssigkeit, mit Wasser mischbar, scheidet Dämpfe aus.

Hellgelb.

Stechender Chlorgeruch.

Flüssigkeit schwerer als Wasser, Dämpfe schwerer als Luft.

Gefährliche Eigenschaften: Giftig, Atemgift.

Stark ätzend, bewirkt starke Hautschäden.

Gesundheitsschutz und Erste Hilfe: Augenschutz erforderlich.

Annäherung mit dem Wind ohne Atemschutz möglich; bei Belästigung Atemschutzgerät mit Filter benutzen bis zum Geruchdurchschlag;

Aufenthalt in höheren Konzentrationen nur mit Preßluftatmer.

Benetzen von Haut oder Kleidung vermeiden; benetzte Kleidung sofort ausziehen; Schutzkleidung, Schutzhandschuhe und Gummistiefel, wenn Berührung mit Flüssigkeit zu befürchten.

Betroffene Augen und Hautpartien mit viel Wasser spülen, anschließend zum Arzt.

Maßnahmen: Gefahrzone (in Windrichtung erweitert) absperren;

undichte Ventile und Flansche vorsichtig nachziehen; auslaufendes Ladegut mit viel Wasser verdünnen oder abdämmen und aufsaugen; Dämpfe können mit Wassersprühstrahl niedergeschlagen werden.

Kalilauge (Kaliumhydroxyd- lösung), Natronlauge (Natrium- hydroxydlösung)

Gefahrkennzeichnung an

beiden Seiten des Wagens (Zettelhalter):



Gefahrzettel
Nr 5

Anschriftentafel: „Kalilauge“ bzw. „Natronlauge“ oder „Säuren und Laugen“.

Merkmale: Flüssigkeit, seifig, mit Wasser mischbar.

Farblos bzw. farblos bis gelblich.

Geruchlos.

Flüssigkeit ist schwerer als Wasser.

Gefährliche Eigenschaften: Stark ätzend, bewirkt starke Augen- und Hautschäden.

Gesundheitsschutz und Erste Hilfe: Augenschutz erforderlich.

Benetzen von Haut oder Kleidung vermeiden; benetzte Kleidung sofort ausziehen; Schutzkleidung, Schutzhandschuhe und Gummistiefel, wenn Berührung mit Flüssigkeit zu befürchten.

Betroffene Augen und Hautpartien mit viel Wasser spülen, anschließend zum Arzt.

Maßnahmen: Gefahrzone absperren.

Undichte Ventile und Flansche vorsichtig nachziehen;

Leckstellen an Behälterwänden mit geeigneten Dichtmitteln schließen; auslaufendes Ladegut mit viel Wasser verdünnen oder abdämmen und aufsaugen.

Phenol

Gefahrkennzeichnung an
beiden Seiten des Wagens (Zettelhalter):



Gefahrzettel
Nr. 4

Anschriftentafel: „Phenol“.

Merkmale: Fester Stoff, kristallinisch, wird zum Füllen und Entleeren durch Aufheizen verflüssigt, Flüssigkeit mit Wasser nicht mischbar.
Schwach rosarot.
Stechender teerartiger Geruch.
Flüssigkeit so schwer wie Wasser.

Gefährliche Eigenschaften: Brennbar.

Stark ätzend, bewirkt starke Hautschäden.

Gesundheitsschutz und Erste Hilfe: Augenschutz erforderlich.

Benetzen von Haut und Kleidung vermeiden; benetzte Kleidung sofort ausziehen; Schutzkleidung, Schutzhandschuhe und Gummistiefel, wenn Berührung mit Flüssigkeit zu befürchten.

Betroffene Augen und Hautpartien mit viel Wasser spülen, anschließend zum Arzt.

Maßnahmen: Gefahrzone absperren.

Brennschneiden unter Beachtung der Sicherheitsregeln zulässig.

Brand mit Wasser bekämpfen.

Undichte Ventile und Flansche vorsichtig nachziehen; auslaufendes Ladegut, solange noch flüssig, abdämmen.

Formaldehyd (wässrige Lösungen von Formaldehyd, Formalin)

Gefahrkennzeichnung an
beiden Seiten des Wagens (Zettelhalter):



Gefahrzettel
Nr. 5

Anschriftentafel: „Formaldehyd“.

Merkmale: Flüssigkeit, mit Wasser mischbar, scheidet Dämpfe aus.
Farblos.
Stark stechender Geruch.
Flüssigkeit schwerer als Wasser, Dämpfe so schwer wie Luft.

Gefährliche Eigenschaften: Giftig, Atemgift.

Ätzend, bewirkt Hautreizung.

Gesundheitsschutz und Erste Hilfe: Augenschutz erforderlich.

Annäherung mit dem Wind ohne Atemschutz möglich, bei Belästigung Atemschutzgerät mit Filter benutzen bis zum Geruchdurchschlag;

Aufenthalt in höheren Konzentrationen nur mit Preßluftatmer. Benetzen von Haut oder Kleidung vermeiden; benetzte Kleidung sofort ausziehen.

Betroffene Augen und Hautpartien mit viel Wasser spülen, anschließend zum Arzt; bei Verdacht auf innere Vergiftung: Betroffene liegend und warm zugedeckt befördern, rasch ärztlicher Behandlung zuführen (Krankenhaus).

Maßnahmen: Gefahrzone (in Windrichtung erweitert) absperren.

Undichte Ventile oder Flansche vorsichtig nachziehen; auslaufendes Ladegut mit viel Wasser verdünnen oder abdämmen und aufsaugen, Dämpfe können mit Wassersprühstrahl niedergeschlagen werden.

59. Etwas für jeden

Verletzung eines Postbediensteten

Von der Generaldirektion der PTV erhielten wir folgende berechtigte Beschwerde:

„Am 29. Juli 1969 um 22.10 Uhr wurde im Bf G. eine Verschubgarnitur so sorglos verschoben, daß sie mit beträchtlicher Geschwindigkeit auf den in der Verladehalle stehenden und mit gelben Fahnen ‚Wagen besetzt‘ gekennzeichneten besetzten Bahnpostwagen 00 40 109 auffuhr. Fachinspektor D., der durch den Anprall zu Boden geworfen wurde, erlitt eine Prellung des Brustkorbes und mußte sich zur Untersuchung in ein Krankenhaus begeben.“

Im Interesse der Sicherheit unseres Bahn-Post-Personals und mit Rücksicht auf vermeidbare Beschädigung an unseren Bahnpostwagen sowie an den beförderten Postgütern bitten wir, ihr Verschubpersonal entsprechend anzuweisen.“

Die Erhebungen ergaben, daß vor dem erwähnten Bahnpostwagen 3 untereinander gekuppelte Postbeiwagen standen, an die mit dem Verschub-Tfz angefahren werden sollte. Dabei verfehlte der Kuppler den Zughaken des Tfz, so daß die 3 Wagen in Bewegung gerieten und an den besetzten Bahnpostwagen stark anfuhrten.

Hier lag wieder unterlassene Sicherung der anzufahrenden Wagengruppe sowie unterlassene Verständigung der im Bahnpostwagen befindlichen Bediensteten seitens des Verschubleiters, aber auch ein Verschulden des Kupplers vor, der gleichfalls keine Vorsorge gegen ein Entrollen der Wagengruppe getroffen hatte. Auch in diesem Fall lag somit ein Verstoß insbesondere gegen die Bestimmungen des Punktes 92. j) der DV V 3 vor. Wir machen alle bei derartigen Unfällen Beteiligten darauf aufmerksam, daß Verstöße dieser Art bei Postwagen hinkünftig ohne Rücksicht auf die Folgen als grob-fahrlässig zu werten sein werden.

Erste Hilfeleistung

Ein Fahrgast schrieb uns unter anderem folgendes:

„Am 17. August 1969 fuhr ich, wie fast jede Woche, von Retz nach Wien. In Zellerndorf stieg ein junger Mann zu, der sich beim Bierholen seine Hand zerschnitten hatte. Er bekam zwar vom Fdl ein wenig Verbandsmaterial und etwas Jod. Die beiden Schaffner und der Zugführer des Personenzuges hatten nichts und auch im Dienstwagen war man für solche Fälle nicht eingerichtet. Wir fuhren noch durch 2 Bahnhöfe, ohne daß dem Mann geholfen werden konnte. Nachdem ihm bereits schlecht geworden war, konnte er im dritten Bahnhof notdürftig verbunden werden... Ich finde diese Zustände nicht mehr zumutbar und wäre ihnen dankbar, wenn sie dieses Problem aufgreifen würden...“

Wenn auch die Erhebung ergab, daß die Mitteilungen des Fahrgastes nicht in allen Punkten

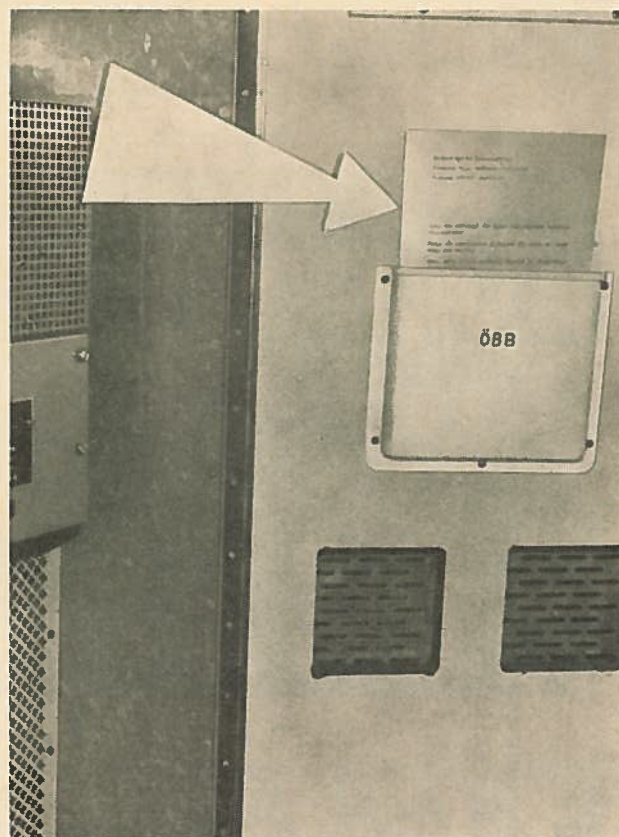
den Tatsachen entsprach, so lag dennoch unrichtiges Verhalten unserer Bediensteten vor. Wir haben bereits im Verkehrs-Unterrichtsblatt 10. Stück aus 1969 unter Punkt 54 anlässlich einer Beschwerde darauf hingewiesen, wie in solchen Fällen vorgegangen werden soll. Anbieten des „Pfiffikus“ oder Verwendung des am Tfz mitgeführten Rettungskastens!

Zugmeldeverfahren auf einer Nebenbahn!

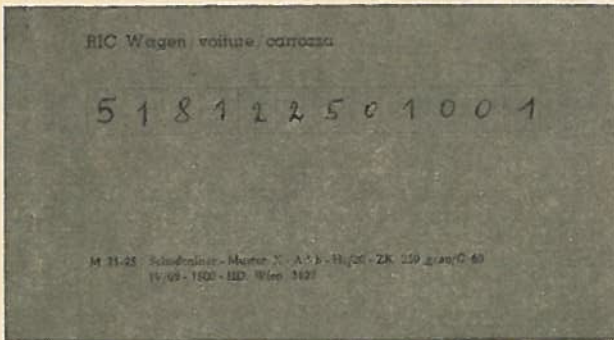
Am 4. September 1969 meldete der Fdl des Bf St. einen Personenzug an den Fdl des Bf G. ab und schloß daran die Worte:

„Wenn ich beim Anbieten des Zuges (Personenzug der Gegenrichtung) nicht gerade da bin, ist er auf alle Fälle angenommen.“ Der Fdl des Bf G. nahm dies widerspruchslos zur Kenntnis und gab deshalb auch nach Ankunft des Personenzuges keine Rückmeldung nach Bf St. ab. Er fertigte weiters bedenkenlos den Personenzug der Gegenrichtung trotz Abwesenheit des Fdl im Bf St. ab!

Kein Wunder, wenn es unter solchen Umständen zu Unfällen kommt!

Schadenliste — Muster X (Vordruck M 31-25)

Um den Komfort für den Fahrgast weiter zu heben, wurden in den im internationalen Verkehr eingesetzten Reisezugwagen Schadenlisten



(M 31-25) mit Nummerncode über Störungen und Schäden aufgelegt. Diese Schadenliste ist im Schaltschrank für elektrische Einrichtungen aufbewahrt, und zwar in einer Aufbewahrungstasche aus Kunststoff. Auch in den Wagen anderer Verwaltungen liegen bereits Schadenlisten auf.

Die Zugbegleitmannschaft hat hinkünftig Mängel, die sowohl in ÖBB-Wagen als auch in solchen fremder Verwaltungen während der Fahrt festgestellt werden, in die Schadenliste einzutragen. Dabei ist jedoch für meldepflichtige Gebrechen

neben der Eintragung in die Schadenliste wie bisher nach Punkt 71—74 der DV M 31 ein „Gebrechenvormerk“ (M 31-10) auszustellen. Die Wagenmeister haben anlässlich der Durchführung der Innenuntersuchung (Eingangs- bzw. Ausgangsuntersuchung) in die Schadenliste Einsicht zu nehmen und die gemeldeten Schäden nach Möglichkeit entweder sogleich selbst zu beheben oder für ihre Beseitigung zu sorgen.

Um den erwarteten Erfolg zu gewährleisten, ist gewissenhaftes Ausfüllen bzw. Beachten der Schadenliste von allen beteiligten Bediensteten erforderlich. Die Drucksorte enthält im vorderen Teil ein dreisprachiges Nummernverzeichnis über die einzelnen Störungen und Schäden.

Die entsprechende Codenummer sowie weitere erläuternde Angaben sind in die Spalte 3 des Musters X einzutragen, um die Auffindung und Behebung des Schadens zu erleichtern. Der Bedienstete, der den Schaden festgestellt hat, trägt in Spalte 5 unter Dienstort seine Heimatdienststelle ein. Die Spalte 6 wird in allen 4 Rubriken „a“ bis „d“ durch jenen Bediensteten (in einer Werkstätte eventuell durch den Werkmeister oder

Nummerncode über Störungen und Schäden

Die Nummern sind in Spalte 3 der Schadenliste einzutragen (Muster X)

Anlage VIII
(RIC, § 491.14)

	Code	
	Wagenseite Handkammer	Anderer Wagenseite
Laufwerk		
– unruhiger Lauf		101
– Flachstellen	111	112
– Drehgestelle (abnormaler Lärm)	122	122
Bremse		
– lärmende Gestänge		201
– Bromswirkung		211
– Notbremse		
selbständige Auslösung		221
andere Schäden		222
Kupplungen		
– Bremse	301	302
– Hochdruckleitung	311	312
– Dampfheizung	321	322
– Elektrische Heizung	331	332
– Lautsprecher – Türschliessung	341	342
Plattform		
– Einstiegtüre Seite WC		
Aufstieg	401	402
Schaden an der Türe	403	404
Undichtheit	405	406
Erschütterungen	407	408
– Einstiegtüre entgegengesetzte Seite WC		
Aufstieg	411	412
Schaden an der Türe	413	414
Undichtheit	415	416
Erschütterungen	417	418
– Stirnwandtüren		
Schaden	421	422
Erschütterungen	423	424
– Übergangsbrücken	431	432
– Faltenbelag – Gummiwulst	441	442
– Beleuchtung	451	452
– Heizung	461	462
– Schlusslicht	471	472
Aborte		
– Fenster	501	502
– Türe	511	512
– Wasserverlust	521	522
– Wascheinrichtung		
verstopft	531	532
Hahn – Fusshebel	533	534

	Code		Code
	Wagenseite Handkammer	Anderer Wagenseite	
– Abortschüssel			Abteil
verstopft	541	542	– Fenster
zurückstauend	543	544	Undichtheit
Wasserspülung	545	546	Selbständiges Öffnen
Sitz	547	548	schwergängig
– Verteiler			Erschütterungen
Seife	551	552	– Rollvorhänge – Vorhänge
Papier	553	554	des Fensters
Papierhandtücher	555	556	der Türe
– Behälter für gebrauchte Handtücher	561	562	des Seitenganges
– Steckdose für Rasierapparat	571	572	– Türe
– Beleuchtung	581	582	Schaden
– Heizung	591	592	Erschütterungen
Wascheinrichtungen			– Beleuchtung
– Türe	601	602	ohne
– Wasserverlust	611	612	ungenügend
– Wascheinrichtung			blinzeln
verstopft	621	622	Schalter
Hahn – Fusshebel	623	624	Fluoreszenzlampe
– Verteiler			Lesalampe
Seife	631	632	– Heizung – Klimaanlage – Lüftung
Papierhandtücher	633	634	ohne
– Steckdose für Rasierapparat	641	642	ungenügend
– Beleuchtung	651	652	übermässig
– Heizung	661	662	– Lautsprecheranlage
Seitengang			unbrauchbar
– Fenster			Lautsprecher
Undichtheit	701	702	– Sitz – Rücklehnen – Armlehnen
Selbständiges Öffnen	703	704	Liegeplatz
schwergängig	705	706	Leder
– Rollvorhänge – Vorhänge	711	712	– Abnormaler Lärm – Erschütterungen
– Aussentüre	721	722	Tisch
– Zwischentüre	731	732	Aschenbecher
– Beleuchtung	741	742	Gepäckhalter
– Heizung	751	752	Belüfter
– Klappsitz	761	762	Motor oder Generator
Dienstlokal			– Steckdose für Rasierapparat
– Türe	801	802	
– Sitz	811	812	Verschiedenes
– Gepäckträger	821	822	– Abnormaler Geruch
– Beleuchtung	831	832	– Lufteintritt durch Fussboden
– Heizung	841	842	– Ungeziefer

Werkführer) ausgefüllt, der den Schaden entweder behebt („A“ endgültig, „C“ provisorisch) oder feststellt, daß der Schaden nicht mehr besteht („D“). Der Buchstabe „B“ ist nur dann einzutragen, wenn es sich um einen Mangel handelt, der auch durch die Betriebswerkstätte ohne

größere Umbauarbeiten nicht behoben werden kann. Es hat daher ein Wagenmeister, falls er einen Wagen zur Behebung eines Schadens an eine Betriebswerkstätte weiterleitet, die Spalte 6 nicht auszufüllen.

1	2	3	4
Datum Date	Zug Nr. N° du train	Schaden Avarie	Abteil Compartment
		a Code Nr. ¹⁾ Code N° N° di codice	b Möglichkeit genauer Angaben Précisions éventuelles Eventuali Precisioni
19.8.69	221	932	1 Leichtstofftür eingefallen
25.8.69	162	527	Schwingung des Fußbodens
-	-	-	-
1.9.69	258	432	Belästigung Teilnehmer/queristen
18.9.69	304	942	Lüftung kalt eingebauen

¹⁾ Siehe Liste des Nummerncodes
Voir tableau de codification
Vedici il codice

Muster / Modèle / Modello X
(RIC. 5 174.0)

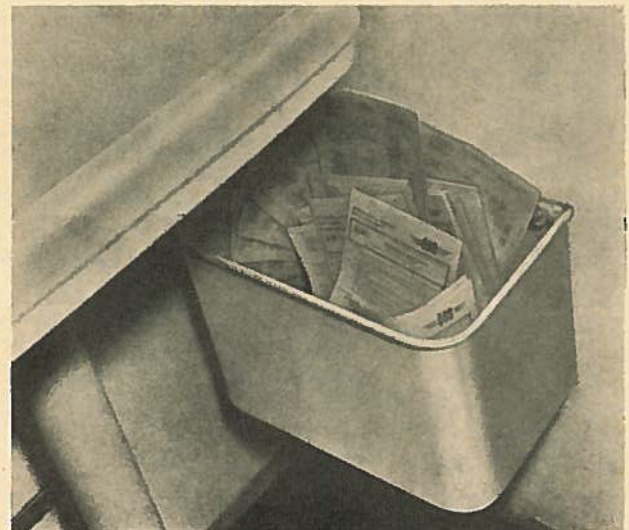
5		6			
Schaden festgestellt durch Avarie constatée par Avarie constatata da		Schaden behoben Avarie réparée Avarie riparata			
a Name des Bediensteten Nom de l'agent Nome dell'agente	b Dienstort Centre d'attache Posto di servizio	a) ¹⁾ Name des Bediensteten Nom de l'agent Nome dell'agente	c Ort Lieu Località	d Datum Date Data	
Schmittke	Vien Wroclaw	A Karl Weber	Zf Innsbruck	19.8.69	
Auten Büngel	Darm 500	C Bonhart Frank	Zürich	25.8.69	
		A Kurt Müller	Hannover	26.8.69	
Josef Bräuer	Vien Wroclaw	A Walter Bauer	Wien Wien	1.9.69	
Must Schmidt	Pl. Nürnberg	Pl. Franz Wacker	HW Lpz	23.9.69	

²⁾ A = ja / oui / sì
B = nein / non / no
C = provisorische Instandsetzung / réparation provisoire / riparazione provvisoria
D = bei der Prüfung nichts festgestellt / aucune constatation à l'examen / nessuna avaria constatata al momento del controllo

Fehlverwendung des Fahrplanauszuges „Ihr Zugbegleiter“



Anlässlich der Foto-Aufnahmen zu vorstehendem Artikel „Schadenliste — Muster X (Vordruck M 31-25)“ mußte leider eine bemerkenswerte Feststellung gemacht werden. Im betreffenden Schaltschrank, aber auch im benachbarten WC des Wagens fanden sich Stöße des Fahrplanauszuges „Ihr Zugbegleiter“!



Wir erinnern daran, daß der bei den Fahrgästen sehr beliebte Fahrplanauszug nicht nur durch die persönliche und in höflicher Form vorzunehmende Übergabe kundenwerbend wirken soll, sondern auch im Interesse der darin inserierenden Firmen verteilt werden muß!

Bf-Vorstände, Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst!

Ruft den Fdl die Bestimmungen der zum Thema „DV V 26; hier Ergänzung des Meldewesens gemäß den Richtlinien (Anlage 3 der DV V 26)“ ergangenen Weisungen in Erinnerung, wonach nach bestimmten Ereignissen oder bei Zutreffen bestimmter Voraussetzungen auch fernschriftliche Meldung an das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, Sektion II, zu erfolgen hat!

Meldewesen

Fast täglich muß festgestellt werden, daß Unfallbereichs-Bf bei außergewöhnlichen Ereignissen die in den „Richtlinien“ (Anlage 3 zur DV V 26) vorgeschriebene fernschriftliche Meldung überhaupt nicht bzw. stark verspätet oder gar erst über Aufforderung abgeben. Hier wäre es auch Aufgabe der Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst, an Hand von Beispielen die richtige Vorgehensweise bei der Handhabung der Richtlinien zu besprechen.

Manche Unfallbereichs-Bf sind der Ansicht, daß zum Beispiel eine an die zuständige BBDion gerichtete fernschriftliche Meldung nur dem Sachwalter für Erhebung zugeleitet wird. Diese Ansicht ist unrichtig. Es werden selbstverständlich auch die beteiligten Fachdienste, die Zugleitung usw. beteiligt. Bei der GD erfolgt in erster Linie Beteiligung des jeweiligen Fachdirektors und der mit dem Ereignis sonst befaßten Stellen, wie ZVÜ, Unfalldienst, E-Dienst, Sicherungsdienst usw., wie es nachstehendes Foto zeigt.

177 kmf

b nr 969 von st poelten 01/10 1905

an die gendion
obuion wien =

mi 01/10 16,17 zusammenprall z 5631 mit radfahrer auf
unabgeschränkter ekim km 70,610 (gemeindestrasse) zwischen
spratzern und st poelten abtenbhf.
lenker schwer verletzt. fahrrad besch.
betr folgen : verkehr 19 min unterbrochen. 5645 10 min
verhalten.
ursache : unachtsamkeit des radfahrers.
pol unfallkommando st poelten verstaendigt. =

bhf spratzern : holzweber +

fuer gd , gd-stv, 1, 1/7, 1/7 unf, zvue, Lokd, 4, 5 +

opuo L

Die fernschriftliche Meldung hat jedoch nur dann Wert, wenn sie innerhalb der vorgeschriebenen Frist abgegeben wird.

Liegewagenschaffner — Signal 54?

Anfragen beweisen, daß bezüglich der Funktion des Liegewagenschaffners beim Zug Unklar-

heiten bestehen. So glauben manche Fdl, der Liegewagenschaffner sei bei der Abfertigung des Zuges zur Abgabe des Signals 54 verpflichtet!

Wir rufen deshalb die „Bestimmungen für den planmäßigen Liegewagenverkehr“ (GD Z. 31038/53/59 vom 22. Mai 1969) in Erinnerung. Darin heißt es unter anderem:

„Der Liegewagenschaffner hat sich ausschließlich in dem ihm zugewiesenen Liegewagen aufzuhalten . . . , beim Aufenthalt im Bf ist ebenfalls vom Gang aus das Zu- und Aussteigen der Reisenden zu überwachen.“

Daraus geht eindeutig hervor, daß der Liegewagenschaffner den Wagen nicht verlassen darf und daher auch kein Signal 54 abgeben kann. Er hat beim Zug rein kommerzielle Aufgaben.

Zugbeobachtung

(Beitrag eines Erhebungsbeamten der BBDion Villach)

„Während der Gütereilzug G 663 am 30. Juli 1969 mit zirka 20 km/h aus dem Bf Zeltweg ausfuhr, bemerkte der am Platz anwesende Fdl Revident Wilhelm Russ, daß beim 10. Wagen an der vorderen linken Wagenfeder das Tragfederhauptblatt gebrochen war. Der Bedienstete erkannte sogleich die drohende Gefahr einer Wagenentgleisung. Er und der ebenfalls die Ausfahrt beobachtende Fdl-Einschüler Franz Lientscher versuchten mit Haltsignalen bzw. Lautsprecheraruf, den Zug zum Stillstand zu bringen. Als diese Maßnahmen erfolglos waren, sprang der Fdl-Einschüler auf den Schlußwagen

des schon rasch fahrenden Zuges und hielt diesen durch Betätigung der Notbremse an. Nach Zurückschieben und Ausreihen des Gebrochenwagens setzte Zug G 663 die Fahrt fort.

Durch das besonders aufmerksame und über den Rahmen des normalen Dienstes hinausgehende, folgerichtige und mutige Verhalten der

beiden Fdl wurde eine akute Betriebsgefahr abgewendet.

Es ist selbstverständlich, daß die beiden Fdl gelobt und vom Herrn Präsidenten der BBDion Villach auch belohnt wurden.

Informationsfahrt für Richter

(Beitrag eines Erhebungsbeamten der BBDion Villach)

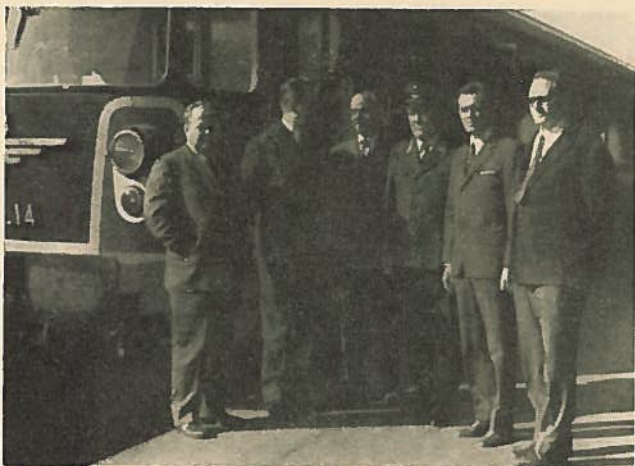
Die im unmittelbaren Bereich des Verkehrsknotens Villach amtierenden Richter haben in Gesprächen anlässlich von Gerichtsverhandlungen über Eisenbahnverkehrsunfälle den Wunsch vorgetragen, die Infrastruktur der Eisenbahn näher kennenzulernen. Mit Bewilligung der GD nahmen über Einladung der BBDion Villach vom 3. auf 4. Oktober 1969 vier Richter des Bezirksgerichtes Villach sowie ein Vertreter der Staatsanwaltschaft an einer Informationsfahrt von Villach nach Graz teil.

Den Teilnehmern wurden nach vorausgegangener Darstellung des organisatorischen Aufbaues bereits im Bf Villach Hbf vor der Abfahrt des benutzten Zuges alle für die Durchführung der Zugfahrt notwendigen Vorbereitungen an Hand

verkehrsdienstlicher Unterlagen ausführlich erläutert. Während der Fahrt wurde den Gästen auch Gelegenheit gegeben, die Dienstobliegenheiten des Zugpersonals kennenzulernen, wobei insbesondere die verantwortungsvolle Tätigkeit des Tfz-Führers besprochen wurde. Sowohl im Bf Bruck a. d. Mur als auch im Bf Graz Hbf konnten die Teilnehmer unter der fachkundigen Führung der Bahnhofvorstände augenscheinlich den Ablauf des Verkehrsgeschehens beobachten. Besonderen Eindruck erweckte die Funktion des Gleisbildstellwerkes im Bf Bruck a. d. Mur und des Zentralstellwerkes im Bf Graz Hbf.

Eine Exkursion zur Besichtigung der Anlagen der Zugförderungsleitung Graz brachte ebenfalls wertvolle Erkenntnisse. Abschließend wurde in Gruppengesprächen über das zur Diskussion gestellte Thema „Unfallgeschehen im Eisenbahnbetrieb“ debattiert, wobei von den Diskussionsteilnehmern bedeutsame Fakten zergliedert wurden.

Zur besonderen Freude konnte außergewöhnliches Interesse und diskussionsfreudiges Verhalten der Teilnehmer festgestellt werden, wodurch sicherlich die Vermittlung bester Eindrücke gelang.



Wie es nicht sein soll!

Aus einer Fernschrift: „ . . . Montag, den 1. 1. 1968, um 14.00 Uhr Zusammenstoß des Zuges 2787 mit PKW bei EK im km 47,007“

Bf O. Fdl F“

Hiezu unser Kommentar:

1. Es handelte sich um keinen Zusammenstoß, sondern einen Zusammenprall,
2. der Zusammenprall trug sich nicht „bei“, sondern „auf“ der EK zu,
3. die Angabe der Unfallursache fehlt,
4. die Unterschrift mußte „i. A.“ lauten.

Dem Fdl, der das Fernschreiben verfaßte, wäre ein Studium der DV V 26 dringend zu empfehlen!

60. Kundendienst

Aus den Beobachtungen eines Fachbeamten der
BBDion Villach:

„... Anlässlich einer Fahrt mit Zug D 195 am 26. September von Wien nach Villach konnte bei Oberzugführer Adj. Bruno Mock, Bf Wien Südbf, eine auch den guten Durchschnitt weit überragende Dienstauffassung festgestellt werden.

Obgleich der Wagensatz (Triebkopf + 5 Wagen) im Zugausgangsbef erst um zirka 16.00 Uhr eingeschoben wurde (eine Entschuldigung des FdI erfolgte mittels Lautsprechers), erledigte der Zugführer die Zugaufnahme so rasch, daß der Zug um 16.06 Uhr recht abfahren konnte.

Alle Aufenthalte wurden vom Zugführer ausnahmslos mit ausgesprochen angenehmer Mikrofonstimme angesagt. Als der Zug bei Wiener Neustadt bei einem haltzeigenden Signal verhalten wurde, erfolgte die Durchsage: „Bitte nicht aussteigen, der Zug hält aus Betriebsgründen“.

Zwischen den Bf Bruck a. d. Mur und Judenburg war der Zug mit Berufsfahrern stark besetzt, die ihrem Unmut über das Stehen im Zug gegenüber dem Zugführer zum Teil sehr kräftig zum Ausdruck brachten. Dennoch blieb der Zugführer zuvorkommend und beherrschte die Situation mit Charme, Humor und Überlegenheit. Er durchschritt seine beiden Wagen bis Villach etwa 20 mal und führte die Fahrkartenüberprüfung genauest und mit größter Höflichkeit durch. Jedes Vorbeigehen an im Gang stehenden Reisenden begleitete er mit einem „Darf ich bitten“ bzw. „Vielen Dank“.

Der Bedienstete wies zusammenfassend ein so vorzügliches Auftreten verbunden mit Höflichkeit, Wendigkeit und sehr gutem Benehmen auf, daß sich auch mehrere Fahrgäste sehr anerkennend über den Zugführer äußerten.“

Aus einer Wiener Tageszeitung

„... Am 31. August um 16.00 Uhr löste ich im Bf Tassenbach in Osttirol irrig vier Schnellzugzuschlagkarten, obwohl ich sie für den von mir benutzten Zug nicht benötigte. Und nun geschah etwas, was ich nie und nimmer erwartet hätte. Der Beamte in Tassenbach hatte den Irrtum bemerkt und Bf Lienz hievon verständigt, worauf der Schaffner meines Zuges von Abteil zu Abteil ging, um mich zu suchen. Er nahm mir die Karten ab und gab mir das Geld zurück.

Den Beamten in Osttirol sage ich auf diesem Wege herzlichen Dank für ihr korrektes Verhalten...“

Hier war es der Dienstbesorger Josef Bodner der Bahnmeisterstelle Abfaltersbach, der richtig handelte.

Man schrieb uns

„... Am letzten Tag unseres Aufenthaltes verschickten wir einen Teil unseres Gepäcks als Frachtgut. Die Herren der Frachtgutabfertigung des Bf St. Pölten, für die ein derartiger Vorgang doch nur eine Routineangelegenheit ist, verhielten sich ohne Ausnahme so hilfsbereit und freundlich, daß der an sich belanglose Vorgang zu einem durchaus angenehmen Erlebnis für uns wurde...“

Studienrat H. M., Deutschland“

„... Ich wurde gestern von Bekannten mit einem Pkw nach Bf Schwertberg gebracht, von wo ich nach längerer Wartezeit mit der Bahn nach Steyr fuhr. Zu meiner Überraschung fand ich am Bf einen Wartesaal vor, der sehr hell und freundlich, sauber und geruchlos war. Auch das WC war in bester Ordnung...“

Man sieht daraus, daß unsere Fahrgäste nicht nur den Kundendienst an sich, sondern auch das Gepflegtsein unserer Anlagen und Fahrzeuge wünschen und anerkennen!

„... Als ich am 9. September mit Zug 807 von Linz nach Windischgarsten fuhr, schloß ich bei Kirchdorf a. d. Krems das Fenster. Kurz darauf bemerkte ich, daß ich meinen sehr wertvollen Ring verloren hatte; vermutlich war er hinter die Heizung gerollt. Ich bat den Schaffner mir zu helfen, was er auch versprach. Ich wartete dann im Bf Windischgarsten auf Nachricht. Kurz darauf wurde bereits von Bf Spital am Pyhrn angerufen, daß mein Ring gefunden und mit Zug 802 zurückgeschickt werden würde. Der Schaffner händigte mir den Ring dann auch tatsächlich aus. Kaum ließ er sich für seine Ehrlichkeit und Freundlichkeit danken. Da ich weder Adresse noch sonst etwas von diesen Beamten weiß, möchte ich mich auf diesem Wege bei seiner vorgesetzten Dienststelle bedanken.

R. A., Windischgarsten“

Hier war der Zugführer Ass. Johann Eberl des Bf Linz Hbf, der dem Ansehen der ÖBB-Bediensteten weitere Gutpunkte eintrug.

61. Unfallverhütung

Aus der Meldung eines Sicherheitsbeamten III über einen Personalunfall

„... Der Verletzte hatte Nachtdienst bei der ersten Verschubreserve als Verschieber. Zur Unfallzeit hätte er eine langsam auf Gleis 107 rollende Wagengruppe anzuhalten gehabt. Um ein späteres Anfahren des Verschubtfz zu ersparen, ließ er die Wagengruppe jedoch weiterlaufen, um sie an die stehende Wagengruppe zu kuppeln. Er trat hiezu noch während des Heranfahrens des Verschubteiles ins Gleis und nahm die Kupplung des ersten stehenden Wagens, der wegen schadhafter Zugeinrichtung mit einem Gebrechenzettel-Rotzettel (M 31-09) bezettelt war (Widerlager gebrochen).

Beim Zusammentreffen der Puffer wollte er die Kupplung einhängen, doch rutschte die Zug-

stange, bedingt durch das angeführte Wagengebrecchen, in der Richtung zum herankommenden Wagen und schob die Teile der Schraubenkupplung zusammen; hiebei wurde die rechte Hand des Verschiebers eingeklemmt.“

Der Bedienstete war 42 Tage arbeitsunfähig!

Der Unfall lehrt, daß die Verschubbediensteten stets auch auf die Bezettelung der Wagen achten müssen! Hätte der Verschieber das getan, dann hätte er sich sicherlich an die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 23 und 92, g) sowie die der UVV, Heft 2 und 3, Punkte 2.1.1.1., 3.1.1. und 3.6.8. (7) gehalten. Darin heißt es u. a. daß Fahrzeuge mit fehlender oder schadhafter Zugeinrichtung nur bei Stillstand gekuppelt werden dürfen.

Österreichische Bundesbahnen

Bahnhof: Wien West Gebrechensanzeige Nr.: 116

**Dieser Wagen
darf den Bahnhof nicht verlassen**

Vorhandene Gebrechen*)

~~an-Radsätzen, Achslagern, Tripeldeckern, Füllern, [Zugleinrichtungen] Untergestell-
Bremsen, Wagenkasten, Fußböden, Rampen, Verschlüssen, innerer-Einrichtung,
Dach, Heizung, Beleuchtung, Revisionsöffnungen~~

Widerlager gebrochen

18. Sept. 00 Zugförderungsaufsicht Maier
(Datum und Stunde) Wien West (Unterschrift, lesbar)

*) Zutreffendes unterstreichen

M 31-09 Gebrechenszettel - Rotzettel - A 5 q - Ku 50 rot - X/63 - 170.000 - HD Wien 2323

Fahrbegünstigungsweise

den Kontrollorganen

unaufgefordert offen vorzeigen

Dies gilt auch für Uniformträger

62. Lösung des 37. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Die richtige Lösung lautet:

„DV V 3, Punkte 99 und 108,
DV M 26, Punkt 164.“

Wurden noch weitere bezughabende Punkte in der Lösung angeführt, so sind auch diese Einsendungen als richtig bewertet worden.

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 1000,—):
Revident Anton Mayr, Fdl, Bf Lienz;
2. Preis (S 500,—):
Revident Franz Winkler, Bf-Vorstand, Bf Mauer-
Öhling;
3. Preis (S 200,—):
Revident Johann Puffer, Fdl, Bf Linz Vbf;
1. Trostpreis (S 100,—):
Revident Othmar Kolitscher, Fdl, Bf Gänserndorf;

2. Trostpreis (S 100,—):
Revident Heribert Raidl, Fdl, Bf Hütteldorf-Hacking;
3. Trostpreis (S 100,—):
Revident Karl Gollobich, Fdl, Bf Hütteldorf-
Hacking;
4. Trostpreis (S 100,—):
Oberrevident Hermann Van Acken, Bf-Vorstand, Bf
Admont;
5. Trostpreis (S 100,—):
Assistent Viktor Rajakowitsch, Verschubmeister,
Bf Arnoldstein.

Die Preise gehen den Gewinnern um-
gehend zu.

Besonders hervorzuheben war die rege Teil-
nahme der Bediensteten des Bf Villach Hbf, die
sich mit zirka 500 Einsendungen am Preisaus-
schreiben beteiligten.

Berichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 10. Stück aus 1969 ist auf Seite 97 in der linken Spalte im Auf-
ruf „Schrankenbediener“ die 16. Zeile wie folgt abzuändern:

„mit den Angaben des Fahrplanes für Schrankenposten bzw. Zugverzeichnisse für Bf-Bed. und“.

Schwerpunktprogramm Oktober—Dezember 1969

- Fdl, Stellwerkswärter und Streckenbedienstete: Zugbeobachtung (ZSV 14)
 Verschubbedienstete: Sicherung stillstehender Fahrzeuge
 Schrankenbediener: Freihalten der Spurrillen
 Zugbegleiter: Verhalten während der Fahrt, Beheizung und Be-
 leuchtung der Personenwagen.

Zur Beachtung!

Neuanschaffungen von Geräten, Werkzeugen
und Inventarien kosten die Österreichischen
Bundesbahnen jährlich Millionen Schillinge!

Daher ist deren

sparsamste Bewirtschaftung durch
schonendste Behandlung und
zweckmäßige Verwendung
ein Gebot der Stunde!

Eisenbahner!

Der Verbrauch an Petroleum,
Schmierstoffen,
Karbid,
Reinigungsmaterial und
sonstigen Materialien
verursacht **erhebliche** und **ständig steigende Ausgaben**

Helft sparen

durch beschränkte Anforderungen
zweckmäßige Lagerung und Verwendung sowie
sparsamsten Verbrauch.