

Stw

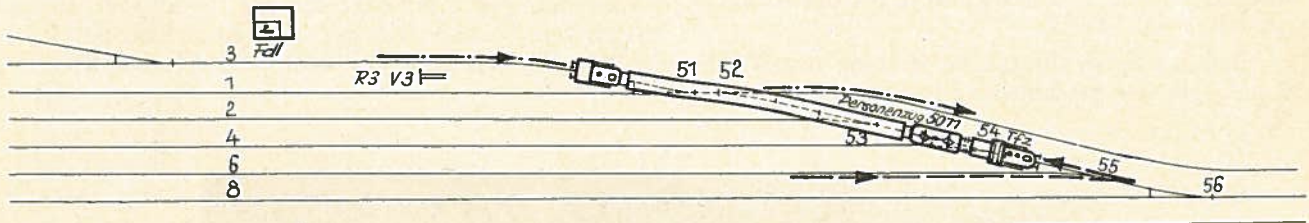


Verkehrs-Unterrichtsblatt

2. Stück	Wien, am 1. Februar 1969	Jahrgang 1969
----------	--------------------------	---------------

- Inhalt: 4. Zusammenstoß eines Personenzuges mit verschiebendem Tfz
 5. Indusi-Auswertung
6. Etwas für jeden
7. Zum Thema „Leistungsblatt“
 8. Verschubschäden
 9. Unfallverhütung im Betriebsdienst

4. Zusammenstoß eines Personenzuges mit verschiebendem Tfz



Stw2

Am 10. Dezember um 6.27 Uhr stieß im skizzierten Bf ein aus Gleis 3 ausfahrender Personenzug, der mit etwa 250 Fahrgästen besetzt war, zwischen den Weichen 53 und 54 mit einem verschiebendem Tfz der Reihe 52 frontal zusammen. Dabei stürzten die ersten drei Personenwagen um, der vierte stellte sich schräg und verkeilte sich mit

dem dritten Wagen. Der fünfte und sechste Personenwagen entgleisten mit beiden Achsen, der siebente und achte mit je einer Achse; desgleichen das verschiebende Tfz mit einer Tenderachse.

Beim Zusammenstoß wurde 1 Fahrgast getötet; 3 Personen erlitten schwere und 26 leichte Verletzungen.



Die Weichen im Bereich des Stellwerkes 2 in diesem Bf waren wegen Bf-Umbaus ortsbedient, schlüsselgesperrt und nicht signalabhängig. Dem Stellwerksmeister war ein Schlüsselträger beigegeben. Da die Fahrleitungsarbeiten im Bf noch nicht beendet waren, wurden haltende Züge mit Dampf-Tfz aus dem Bf geschoben.

Um 6.20 Uhr beauftragte der Stellwerksmeister des Stellwerkes 2 den Schlüsselträger, den Schubweg für eine Tfz-Überstellung von Gleis 6 über die Weichen 55, 54 und 53 nach Gleis 2 herzustellen. Da nach Ausfahrt des erwähnten Personenzuges eine weitere Verschubfahrt von Gleis 2 nach Gleis 5 geplant war, nahm der Schlüsselträger auch den Schlüssel der Weiche 52 vom Schlüsselbrett und begab sich auf den Platz. Dort stellte er vorbereitend die Weiche 52 in die Ablenkung und dann den angeordneten Schubweg (Gleis 6/2) her. Dies war ihm möglich gewesen, weil der Stellwerksmeister keinen Einwand gegen die Entnahme des Schlüssels der Weiche 52 erhoben hatte.

Nachdem der Fdl fernmündlichen Auftrag zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für den Personenzug an den Stellwerksmeister gegeben hatte, meldete dieser — ohne dem Auftrag nachzukommen — den Vollzug und stellte das Ausfahrtsignal R 3 auf „Frei“.

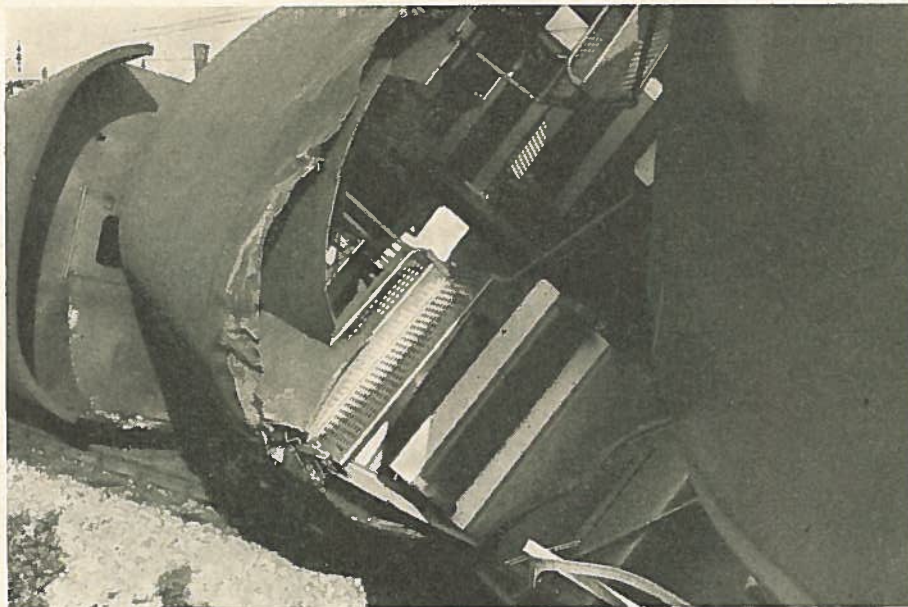
Bedingt durch die falsche Stellung der Weiche 52 gelangte der geschobene Personenzug nicht auf

das Streckengleis sondern fuhr auf dem Verbindungsgleis in Richtung Weiche 54, wobei es zum Zusammenstoß mit dem in verkehrter Stellung in Richtung Weiche 53 fahrenden Tfz kam.

Dem Unfall lag u. a. krasse Mißachtung der Bestimmung des Punktes 270. b) 2. zugrunde, der bezüglich der richtigen Stellung nicht signalabhängiger Einrichtungen folgendes besagt: „. . . Kann die Fahrstraße nicht verschlossen werden, so gilt die richtige Stellung als gewährleistet, wenn . . . bei Weichen und Gleisperrschuhen, die durch Handverschluß gesichert werden, die zu der entsprechenden Stellung gehörigen Schlüssel abgezogen sind . . .“.

Nicht minder schwer war der Verstoß gegen die Bestimmungen des Punktes 272. b) der DV V 3, wonach ortsbediente spitzbefahrene Weichen und Gleisperrschuhe, die nicht verriegelt werden können, durch Handverschluß zu sichern und die betreffenden Schlüssel am richtigen Platz zu verwahren sind.

Wenn der Stellwerksmeister auch bemüht war, für rasche Durchführung des geplanten Verschubes zu sorgen, so durfte ihm dies keinesfalls dazu bewegen, sich über elementare Sicherheitsbestimmungen hinwegzusetzen, wodurch neben großem Sachschaden der Tod eines Fahrgastes sowie Verletzungen bei zahlreichen Reisenden eintrat.



5. Indusi-Auswertung

Seit 1965 verwenden die Österreichischen Bundesbahnen auf einem allmählich immer größer werdenden Streckennetz als Sicherheitseinrichtung die „Induktive Zugsicherung“, abgekürzt „Indusi“ genannt. Diese Einrichtung ist selbstver-

ständiglich nur dann wirksam, wenn auch die auf den Indusistrecken laufenden Tfz die entsprechenden Einrichtungen besitzen.

Die Indusi erzwingt eine genaue Signalbeachtung und die auf Grund einzelner Signal-

stellungen erforderlichen Geschwindigkeitsverminderungen. Bestätigt der Tfz-Führer bei einem in Stellung „Vorsicht“ stehenden Vorsignal nicht seine Wachsamkeit (vermindert er nach der Vorbeifahrt an einem solchen Signal nicht seine Fahrgeschwindigkeit) oder fährt er gar an einem „Halt“ zeigenden Haupt- oder „Fahrt verboten“ zeigendem Gleisperrsignal vorbei, wird auf dem Tfz durch die auf der Strecke verlegten Gleismagnete eine Zwangsbremung ausgelöst.

Diese von außen kommenden Einflüsse, einzelne Handlungen des Tfz-Führers und auch die Fahrgeschwindigkeit des Zuges werden auf dem Indusi-Registrierstreifen des Tfz — bei einer besonderen Bauart des Registriergerätes, dem System Hasler, auch die genaue Uhrzeit — aufgezeichnet und festgehalten.

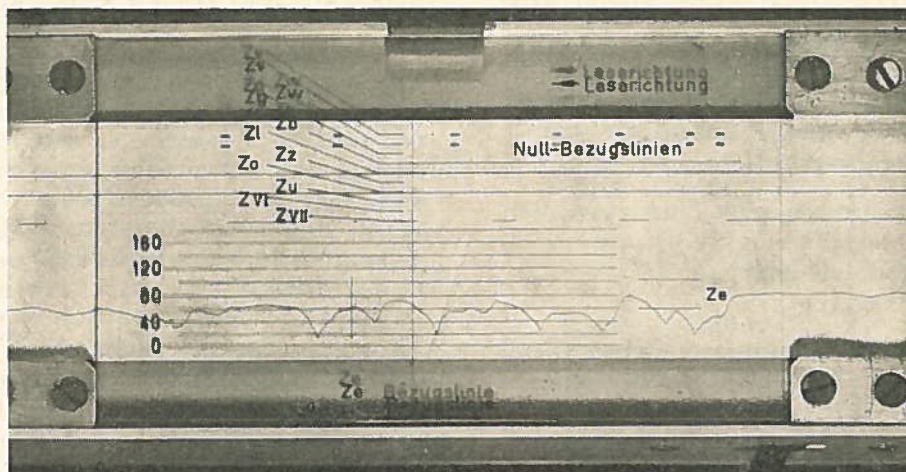
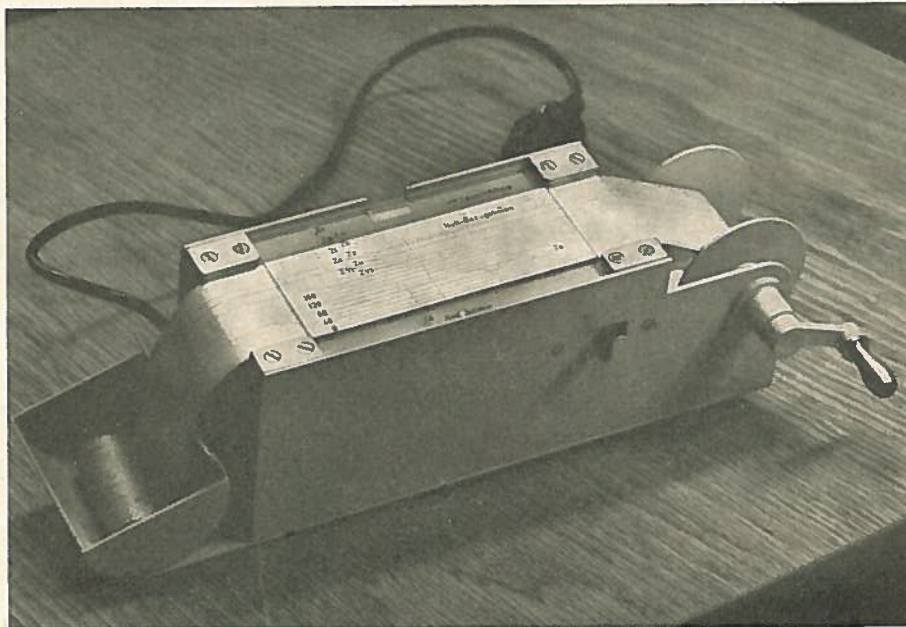
Mit Hilfe der Indusi-Aufzeichnungen und dem Fahrtbericht des betreffenden Zuges kann daher auch beurteilt werden, ob eine Zugfahrt

vorschriftsgemäß abgewickelt und der Zug in seinem Lauf seinem Rang entsprechend gefördert wurde und ob er lange Streckenabschnitte mit der erforderlichen Geschwindigkeit durchfahren hat.

Es ist aber auch ersichtlich, wenn ein schneller fahrender Zug durch einen vorausfahrenden behindert wurde und bei jedem Hauptsignal zum Halten kam, also die von ihm gespeicherte Energie durch Bremsen vernichtet werden mußte, um nachher mit großem Aufwand wieder aufgebaut zu werden.

Die Indusistreifen werden in den Zugförderungsdienststellen ausgewertet; den Unregelmäßigkeiten im Fahrtverlauf wird nachgegangen, allenfalls werden sie durch Befragung der beteiligten Tfz-Führer weiter verfolgt und behandelt.

An der Ausrüstung weiterer Strecken und Tfz mit Indusi wird gearbeitet. Jahr für Jahr kommen weitere Strecken dazu.



Wir bringen nachstehend nur einen kurzen Auszug aus Indusauswertungen, der zeigen soll, wie oft Züge in ihrem fahrplanmäßigen Lauf durch schlechte Disposition gehemmt und verspätet werden.

Datum	Zug-Nr.	außerplanm. Anhalten
11. 11. 68	G 36	7 mal
21. 11. 68	G 37	7 mal
27. 11. 68	G 37	9 mal
28. 11. 68	G 33	7 mal
2. 12. 68	G 45	8 mal
4. 12. 68	G 41	6 mal
10. 12. 68	G 52	9 mal

Daß solches außerplanmäßiges Anhalten und Wiederanfahen von Zügen bzw. Abbremsen und Beschleunigen bei Vorsichtstellung von Vorseignalen auch mit erhöhtem Energieverbrauch und größerer Abnutzung der Fahrzeuge verbunden ist, wird jedem klar sein.

Die Auswertung der Indusstreifen unter Zuhilfenahme der betreffenden Fahrtberichte ergab aber auch den Nachweis, daß manche Zugführer den Fahrtbericht nicht wahrheitsgetreu führen und Eintragungen bewußt unterlassen.

In diesem Zusammenhang erinnern wir auch an die Abhandlung „Die induktive Zugbeeinflussung“ im VUB 7. Stk. aus 1965.

6. Etwas für jeden

Beschwerde der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung

„... Am Dienstag, 3. Dezember 1968 wurde im Bf L. der Bahnpostwagen Linz—Wien 302 anlässlich seiner Beigabe zum Wagensatz des Zuges 5409 derart sorglos verschoben, daß er mit beträchtlicher Geschwindigkeit auf die stehende Garnitur auffuhr. Dies hatte zur Folge, daß alle zu diesem Zeitpunkt im Bahnpostwagen befindlichen Bediensteten zu Boden geschleudert wurden, wobei einer eine Rippenprellung davontrug . . .

Gleichzeitig dürfen wir Ihnen zur Kenntnis bringen, daß am 8. Dezember der Bahnpostwagen der Bahnpost Wien—Innsbruck 300 nach Ankunft des Zuges D 235 im Bf I. von 6.40—7.55 Uhr zu Verschiebewegungen mit Güterwagen benützt und während dieses Zeitraumes ungefähr 20 mal abgestoßen wurde.

Wir möchten ausdrücklich hervorheben, daß in beiden Fällen die Bahnpostwagen zur Zeit der Verschiebewegungen durch die gelben Signalfahnen als „Mit Personen besetzt“ gekennzeichnet waren.

Im Interesse der Sicherheit unseres Bahnpostpersonals und mit Rücksicht auf vermeidbare Beschädigung an unseren Bahnpostwagen sowie an den beförderten Postgütern bitten wir erneut, Ihre Bediensteten entsprechend anzuweisen . . .“

Unsere Ausführungen im Verkehrs-Unterrichtsblatt 9/1968 unter Punkt 61, die gleichartige Unfälle behandelten, sind demnach scheinbar ungehört verhallt.

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst mögen diese Beschwerde zum Anlaß nehmen, neuerlich auf strikte Einhaltung der in diesem Artikel erwähnten Bestimmungen zu dringen.

Trunkenheitsanstand im Transalpin!

Am 20. Dezember 1968 um 16.30 Uhr verständigte der Bf-Vorstand eines Unterwegsbf den Erhebungsbeamten im Befehlsbf S., daß der Schaffner des Zuges TS 12 am hinteren Führerstand alkoholisiert schlafe. Der Erhebungsbeamte veranlaßte Ersatzstellung und erwartete gemeinsam mit dem Bf-Vorstand den Zug am Bahnsteig. Der Schaffner war unterdessen erwacht und ging nach Ankunft im Bf S. zum Bf-Vorstand und meldete sich bei diesem. Da an dem Bediensteten Mundgeruch nach Alkohol zu verspüren war, veranlaßte der Bf-Vorstand die ärztliche Untersuchung des Bediensteten sowie die Abnahme einer Blutprobe, deren Ergebnis einen Wert von 1,86 ‰ Blutalkoholgehalt zeigte.

Die Erhebungen ergaben, daß der Schaffner um 6.30 Uhr des 20. Dezember im Bf I. angekommen war und dann einen Ausflug unternommen hatte. Dabei will er, seinen Angaben zufolge, 2 Fl. Bier konsumiert haben. Um 13.30 Uhr meldete er sich zum Dienstantritt beim Transalpin. Als er dem Zugführer mitteilte, daß ihm nicht gut sei, wies ihn dieser an, sich am hinteren Führerstand aufzuhalten. Dort schlief der Bedienstete zirka 200 km!

Abgesehen davon, daß der Bedienstete einen schweren Verstoß gegen die Bestimmungen der DO und der DV V 3 begangen hatte, war er überdies unausgeruht zum Dienst erschienen. Aber auch dem Zugführer muß vorgehalten werden, daß er bei Übernahme des Zuges keine Meldung erstattet und auch keinen Ersatzschaffner angefordert hatte. Er hat dabei offensichtlich nicht bedacht, daß ein solcher, auf Kosten der Sicherheit und Dienstleistung erwiesener „Kameradschaftsdienst“ ganz und gar fehl am Platz ist.

Übrig bleibt die Tatsache, daß es sich um einen erstrangigen internationalen Triebwagenschnellzug handelte!

Schrankenbediener!

Es vergeht kein Tag, an dem nicht im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen mehrere Schranken bei Zugfahrten offen und unbewacht bleiben oder zu spät geschlossen werden!

Nur allzu häufig kommt es dabei zum Zusammenprall zwischen Schienen- und Straßenfahrzeugen.

Die Folgen

für den Straßenbenutzer: Tötung oder Verletzung, meist großer Sachschaden;

für den Schrankenbenutzer: Abzug vom Wärterdienst, Gerichtsstrafe, Dienststrafe;

für die Verwaltung: Ersatzleistungen, Rentenzahlungen usw.

Nur dauernder Vergleich des Zugverkehrs mit den Angaben des Zugverzeichnisses und rechtzeitige Erkundigungen nach dem Lauf verspäteter Züge ermöglichen es, die Schranken zur richtigen Zeit zu schließen!

Bedenkt immer, wieviel für Euch und für andere davon abhängt!

Verlaßt Euch nicht allein auf die Fahrsignale!

7. Zum Thema „Leistungsblatt“

Die Zugführer müssen bestimmte Teile der Drucksorte M 21-1454 „Leistungsblatt für Triebfahrzeuge und Besatzung“ ausfüllen. Die Bestimmungen über die Verwendung dieser, kurz „Leistungsblatt“ genannten Drucksorte, sind in der DV M 1 (Ausgabe 1957) enthalten, die dem Zugführer nicht zur Verfügung steht bzw. auch im Prüfungstoff seiner Dienstprüfung nicht aufgenommen ist. Von den Zugführern werden aber bei der Ausfüllung des Leistungsblattes Fehler gemacht, die umfangreiche Mehrarbeit der Verwaltung der Zugförderungsleitungen(-stellen) erfordern. Es sollen nun auszugsweise die wichtigsten Bestimmungen der DV M 1 für die Ausfüllung des Leistungsblattes angeführt werden.

Das Leistungsblatt M 21-1454 bezweckt:

- a) Die Ermittlung der Arbeitszeit der Tfz-Bediensteten,
 - b) die Ermittlung der Kilometerleistung der Tfz und der Tfz-Bediensteten,
 - c) die Bildung von Unterlagen für die weitere Zugförderungsstatistik,
 - d) die Berechnung der Nebengebühren
- und wird sowohl bei elektrischen Tfz als auch bei

Dampf-Tfz und Tfz mit Verbrennungsmotoren verwendet.

Jedem zur Führung von Tfz eingeteilten Bediensteten ist vor Beginn des Rechnungsmonates vom Maschinenmeister ein Block Leistungsblätter auszufolgen, der sowohl auf der Vorderseite als auch auf der Rückseite der abtrennbaren Abfaßabschnitte mit dem Feuchtstempel der Heimatdienststelle des Tfz-Führers abgestempelt ist, weil Leistungen und Verbrauch grundsätzlich bei der Heimatdienststelle des Tfz-Führers zu erfassen sind.

Jeder in Verwendung genommene Block dieser Leistungsblätter ist nach den vorgedruckten Nummern 1—30 ohne Rücksicht auf Beginn und Ende des Verrechnungsmonates bis zum vollständigen Verbrauch der Blätter zu benutzen.

Der Tfz-Führer hat vor Antritt der Dienstleistung auf dem Leistungsblatt die Tfz-Nummer, Tondernummer, Heimatstelle des Tfz sowie seinen und seines Heizers (Beimannes) Zu- und Vornamen, die Gruppe und den Tag des Dienstplanes und den Dienstbeginn einzutragen.

Im stark umrandeten Teil des Leistungsblattes sind vom Tfz-Führer nur Leistungen, die nicht im Beisein des Zugführers ausgeführt werden, unter Angabe der Art der Leistung und Nebenleistung in Spalte 3 durch Ausfüllen der übrigen in Betracht kommenden Spalten mit Bleistift einzutragen. Für die Bezeichnung der Leistung und Nebenleistung in Spalte 3 sind die auf dem Leistungsblatt angeführten Abkürzungen zu benutzen. Sind in Spalte 4 wegen geringer Spaltenbreite Abkürzungen anzuwenden, so sind diese der DV V 20 zu entnehmen. Für jede Zugleistung und jede Nebenleistung ist eine gesonderte Zeile zu benutzen. Die eingesetzten Zeiten der Nebenleistung müssen dem tatsächlichen Beginn und Ende der Leistung entsprechen und sich mit den Bestätigungen über die Verschubleistungen auf der Rückseite der Druckseite decken.

Bei Ausführung von Leistungen im Beisein eines Zugführers ist vor Beginn der Leistung das Leistungsblatt dem Zugführer zu übergeben. Bei Rückgabe hat der Tfz-Führer zu prüfen, ob der Zugführer das Leistungsblatt unter Angabe seiner Heimatdienststelle unterschrieben hat.

Der Zugführer hat im Leistungsblatt den stark umrandeten Teil der Vorderseite und die Rückseite übereinstimmend mit dem Fahrtbericht auszufüllen.

Auf der Rückseite des Leistungsblattes hat der Zugführer, dem Vordruck entsprechend, alle beim Zug arbeitenden und dienstbereiten Tfz einzutragen, damit die Zugförderungsleitungen(-stellen) die richtige Rechnung bzw. die richtige Aufteilung der vom Zugführer zu errechnenden und einzutragenden Brutto-Tonnenkilometer überprüfen können. Die 1000-Btkm-Leistung ist auf der Rückseite auf eine Dezimalstelle genau zu ermitteln und auch mit einer Dezimalstelle auf die Vorderseite zu übertragen.

Beispiel:

Zug 3862 fährt von Freistadt nach Summerau;
Zug-Tfz: R 52, Vorspann-Tfz: R 93.

Wirkliches Zuggewicht = 941 t

zurückgelegte Kilometer = 9 km

1000-Btkm = $941 \times 9 : 1000 = 8,469 \quad 8,5$

Da beim Zug 3862 zwei arbeitende Tfz vorhanden sind, von denen die Reihe 52 fünf und die Reihe 93 vier angetriebene Achsen aufweist, entfallen daher auf das Tfz R 52 $8,5 \times 5 : 9 = 4,7$ 1000-Btkm und auf das Vorspann-Tfz R 93 $8,5 \times 4 : 9 = 3,8$ 1000-Btkm.

Die 1000-Btkm sind auch diesfalls auf eine Dezimalstelle genau zu ermitteln, d. h. Hundertstel auszurechnen und auf- oder abzurunden.

Bei jeder Änderung des Zuggewichtes oder bei Änderung der Anzahl der beim Zug arbeitenden Tfz ist auf der Rückseite des Leistungsblattes eine neue Zeile zu verwenden. Die auf der Rückseite sich ergebenden Kilometer und Btkm, die auf das

Tfz, für welches das Leistungsblatt gilt, entfallen, sind in die Spalten 5 und 6 auf der Vorderseite des Leistungsblattes im stark umrandeten Teil zu übertragen.

Der Zugführer hat vor Rückgabe des Leistungsblattes an den Tfz-Führer neben seiner Unterschrift, mit der er bestätigt, daß seinerseits Vorder- und Rückseite mit dem Fahrtbericht übereinstimmend ausgefertigt wurden, seinen Heimatbf anzuführen.

Bei der Ausfüllung der Leistungsblätter ist daher besonders zu achten auf:

1. Richtige Berechnung und Rundung der 1000-Btkm
2. richtige Eintragung aller beim Zug arbeitenden und dienstbereiten Tfz in die ihrer Verwendung entsprechenden Spalte auf der Rückseite des Leistungsblattes (Tfz-Nr. muß mit der Tfz-Nr. der Vorderseite gleichlautend sein)
3. vollständige Eintragung von km, Zuggewicht und 1000-Btkm auf der Rückseite. Übertragung der Summen der zurückgelegten km und der 1000-Btkm auf die Vorderseite
4. Eintragung der richtigen Abfahrt- und Ankunftszeit in Spalte 7 (Vorderseite) — auch im Endbf vor Übergabe des Leistungsblattes an den Tfz-Führer —
5. Eintragung einer neuen Zeile auf der Rückseite des bisherigen Leistungsblattes, wenn dem Zug ein weiteres arbeitendes oder dienstberechtigtes Tfz beigegeben wird
6. die Übergabe des fertig ausgefüllten und unterschriebenen Leistungsblattes an den Tfz-Führer, dessen Tfz abgestellt wird
7. die richtige Eintragung der Verschubleistungen eines Zug-Tfz — Verschubzeit von 15 Minuten und mehr u. ä. (siehe DV V 9)
8. die Ausfüllung des Leistungsblattes nur mit Bleistift.

Und nun einige Beispiele für die richtige Ausfüllung des Leistungsblattes:

1. a) Zug 2019 Wien Westbf—Amstetten am 16. November 1968, Tfz 1042.43
Wien Westbf (Ws)—
Neulengbach (Ng) . 137 t Zuggew.
Neulengbach (Ng)—
St. Pölten (Pb) . . 133 t Zuggew.
St. Pölten (Pb)—Pöchlarn (Pö) 203 t Zuggew.
Pöchlarn (Pö)—Amstetten (Ams) 128 t Zuggew.
- b) Zug E 612 Amstetten—Wien Westbf am 16. November 1968, Tfz 1042.43
Amstetten (Ams)—
Wien Westbf (Ws) . 384 t Zuggew.

Rückseite des Leistungsblattes (Auszug):

Zug Nr.	1) Nummer des				Bruttotonnenrechnung					2) Unterschrift	Heimatdienststelle
	Zug	Vorspann	1. Nach-2. schiebe	Dienst-bereiten	Strecke		Kilometer	„Wirkliches“ Zug-gewicht in t	3) 1000 Brutto-Tonnen-kilometer		
	Z	Vsp	1. N, 2. N	D, DV, DN	von	bis				des Zugführers	
Triebfahrzeuges											
2014	104243				WS	N6	38	137	57		
"	"				N6	P6	23	133	37		WS
"	"				P6	P0	33	203	67		
"	"				P0	AMS	31	128	40		
							125		170		
612	104243				AMS	WS	125	384	480		WS

Vorderseite des Leistungsblattes (Auszug):

Leistungsblatt No. 20

Triebfahrzeug Nr. 1042 43 Tender Nr. Abschrift

Triebfahrzeugführer: Oberleitner Johann Heimatdienststelle des Tfz. _____

Heizer oder Beermann: _____ Lokübernahme _____

Kilometer: Beginn _____ Ende _____ Lokübergabe _____

Tag und Monat	Zugnummer	Art der Leistung od. Nebenleistung	Fahrt in der Strecke		Zurückgelegte Kilometer	1000 Brutto-Tonnenkilometer	Abfahrt planmäßige tatsächliche		Vorbereite- und Aus-rüstezeit, Verkehrs-zuwartzeit, Tw- und Betriebsuntersuchung		Verschub *) während des Zugdienstes	V = außer-*) halb des Zugdienstes	P, E, Vh, Vk, A	Dampfhalten		Wegzeit		Wendzeit	Nachtfahrzuschl. Nachverschub-zuschlag	Nachigungs-pauschale	Fahrtgas-fahrt, Bereit-schaft ohne Trieb-fahrzeug-Süllgerent, Wendzeit		
			von	bis			von	bis	St.	M.				St.	M.	St.	M.				St.	M.	St.
	V6	WS					14	55	15	35													
	V2	WS																					
	P 2014	WS AMS			125	170	15	35	18	54													
	V2	AMS					18	57															
	V6	AMS					19	17															20
	V6	AMS					19	37															
	V2	AMS																					
	E 612	AMS WS			125	480	20	02	22	00													
	V2	WS					20	05	22	03													
	V2	WS					21	03															
	V6	WS					22	53	23	03													

Abkürzungen für Spalte 2: S = Schnellzug; P = Personenzug; Gmp = Güterzug mit Personenbeförderung; G = Güterzug.

Abkürzungen für Spalte 3: Z = Zugtriebfahrzeug; Vsp = Vorspanntriebfahrzeug; N = Nachschiebetriebfahrzeug; D = Dienstbereit in den Zug eingereiht; DV = Dienstbereit als Vorspann; DN = Dienstbereit am Zugschluß; TW = Triebfahrzeugwarten; V = Verschub; P = Pulsometrieren; E = Entseuchen; Vh = Vorheizen; Vk = Vorwärmen der Kesselwagen; A = Wasserabgabe zum Kesselwaschen; Dh = Dampfhalten; Bm = Bereitschaft mit Triebfahrzeug; Bo = Bereitschaft ohne Triebfahrzeug; Fg = Fahrgastfahrt; W = Wendzeit; M = Meldezeit; Vz = Verkehrszuwartzeit; BU = Betriebsuntersuchung; Wa = Waschzeit; Wg = Wegzeit; Nz = Nachzuschlag; Nv = Nachverschubzuschlag; Np = Nachigungs-pauschale.

Dienstbeginn 14.55 Dienstbeginn _____ *) Siehe Rückseite!

Dienstende 23.03 Dienstende _____

Bestätigung des Maschinenmeisters _____

- c) Verhängung vieler hunderter Ordnungsstrafen — Rügen und Geldbußen — über Verschub- und Stellwerksbedienstete wegen verursachter Verschubschäden; wochenlang wurden solche Bedienstete vom Verschub- oder Stellwerksdienst abgezogen oder sie wurden gänzlich entfernt.

Alle diese seit vielen Jahren angewendeten Maßnahmen, Verordnungen, Verfügungen und Belehrungen sowie die verhängten Ordnungsstrafen waren bis dato offensichtlich nicht ausreichend, den status quo bei den Verschubunfällen wesentlich zu senken und die jährlich zu verzeichnenden Verschubschäden (z. B. zirka 3,300.000,— S im Bereiche der BBD Villach) auf ein erträgliches Maß zu vermindern.

Diese Erkenntnis ist bedrückend, ganz abgesehen von der peinlichen Tatsache, daß sich die Behörde (Polizei, Kripo, Gendarmerie) bei Verschubunfällen ohne Anforderung in steigendem Maße einschaltet und Anzeigen an Gerichte erstattet, wodurch Bedienstete u. U. zu Freiheitsstrafen verurteilt werden können.

Die überwiegende Mehrheit der Verschub- und Stellwerksbediensteten versieht den Dienst oft jahrelang unfallfrei und arbeitet somit für das Unternehmen — eine selbstverständliche Forderung — gewinnbringend. Ein enormer Teil der erworbenen Substanz wird jedoch alljährlich von einigen ihrer Dienstkollegen leichtfertig und gedankenlos wieder vernichtet. Zweifellos werden hiedurch Bedienstete und Kunden des Unternehmens geschädigt, denn mit den täglich verlorengehenden Summen könnten z. B. soziale Einrichtungen, schnellere Verkehrsverbindungen oder billige Transportmöglichkeiten für Massengüter auf den Strecken der Österreichischen Bundesbahnen geschaffen werden.

Wenn einerseits betrachtet wird, welche Werte unseren Bediensteten anlässlich der unvermeidlichen verschubdienstlichen Behandlung der Fahrzeuge zu treuen Händen überantwortet werden müssen und wenn dann gegenüberstellend beobachtet werden kann, mit welcher Sorglosigkeit durch vorschriftswidriges Verhalten von Bediensteten ein Ladegutschaden von z. B. 100.000,— S in Sekundenschnelle verursacht oder in nur einem Bf innerhalb von 3 Wochen bei zwei Verschubunfällen ein Sachschaden von rund 600.000,— S herbeigeführt wird, dann erhebt sich angesichts der horrenden Beträge, die den Österreichischen Bundesbahnen aus Verschulden der beteiligten Bediensteten jährlich ver-

loren gehen, die besorgte Frage, ob die lt. den Dienstvorschriften bis dato angewendeten Gegenmaßnahmen überhaupt noch ausreichen oder etwa schon als überholt und nicht mehr wirksam genug zu bezeichnen sind.

In Anbetracht dieser deprimierenden und keine Aussicht auf Änderung zeigenden Situation auf dem Sektor der Verschubschadensfälle haben Fachbeamte der BBD Villach Mitte 1967 vorerst nur versuchsweise eine Arbeitsgruppe zur Bekämpfung der Verschubschadensfälle im Raume der BBD Villach gebildet. Um hier erfolgreich ansetzen zu können, waren gewisse Vorbereitungen erforderlich, deren Ergebnis neben der sonst im Gesamtbereich der Österreichischen Bundesbahnen üblichen Behandlung der Verschubunfälle vorbeugend verwertet wurde.

Es würde zu weit führen, alle notwendig gewordenen Überlegungen und Vorkehrungen hier aufzuzählen, die zur Verringerung der Verschubschadensfälle herangezogen werden können. Es sei nur auf den im Verkehrs-Unterrichtsblatt 9/1968 enthaltenen Beitrag eines Fachbeamten der BBD Villach hingewiesen und die dort angeführte Art der statistischen Erfassung der Verschubunfälle erwähnt; der hiezu verwendete Behelf brachte gewisse Erkenntnisse bezüglich der Häufigkeit der Verschubunfälle in Ballungszentren und konnte positiv verwertet werden; dsgl. wäre noch die dzt. 16 Punkte umfassende Aufstellung der bereits bestehenden oder noch zu treffenden Maßnahmen zur Verminderung der Verschubschadensfälle bemerkenswert, in welcher die Anwendung von Ordnungsstrafen erst an 14. Stelle aufscheint.

Jedenfalls ist es der genannten Arbeitsgruppe auf Grund der vorerst nur versuchsweise angewendeten Methode der Verschubunfallverhütung offensichtlich gelungen, die Anzahl der Verschubunfälle in der 1. Hälfte 1968 merklich zu vermindern, wodurch den Österreichischen Bundesbahnen ein aller Voraussicht nach sonst nicht abwendbarer finanzieller Verlust erspart geblieben ist.

Die Tätigkeit der Gruppe hat gezeigt, daß bei entsprechender Einflußnahme auf das in Betracht kommende Personal Erfolge bei der Bekämpfung der Verschubunfälle erzielt werden können. Es besteht somit begründete Hoffnung, daß in Hinblick bei dauernder Anwendung und weiterem Ausbau der Unfallverhütungstechnik eine fühlbare Verminderung der durch Verschubschäden verursachten Verluste erreicht werden kann.

**Schaffner, Zugführer
Bahnhofbedienstete**

**Schließt und verriegelt Wagentüren und Vorlegestangen
Überprüft Übergangsbleche, Scherengitter und Faltenbälge**

Ihr waret damit die Sicherheit des reisenden Publikums

9. Unfallverhütung im Betriebsdienst

Auch im Jahre 1968 mußte in den Sparten „Verschubdienst“, „Zugbegleitdienst“, „Wagenreinigungsdienst“ und „Ladedienst“ eine Vielzahl

von persönlichen Unfällen registriert werden, die tödliche oder schwere Verletzungen, zumindest aber auch solche leichter Natur zur Folge hatten.

BBDionen

Personalunfälle		Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Summe
beim Kuppeln	getötet	—	2	—	1	3
	schwerverletzt	21	7	8	2	38
	leichtverletzt	67	30	16	18	131
beim Hemmschuhlegen	getötet	—	—	—	—	—
	schwerverletzt	7	2	2	2	13
	leichtverletzt	15	2	2	8	27
beim Auf- u. Abspringen auf bzw. von bewegten Fahrzeugen	getötet	—	1	—	—	1
	schwerverletzt	26	16	3	—	45
	leichtverletzt	81	68	31	33	213
während des Aufenthaltes im Bereich von Gleisanlagen	getötet	6	—	1	—	7
	schwerverletzt	63	16	6	—	85
	leichtverletzt	106	43	15	5	169
Sonstige (z. B. Ladedienst)	getötet	—	—	—	—	—
	schwerverletzt	31	19	13	43	106
	leichtverletzt	512	150	106	120	528

Diese traurige Bilanz muß uns zu denken geben. Dabei soll jeder — besonders aber jener Personenkreis, welcher mit den Aufgaben des Unfallverhütungsdienstes befaßt ist — sich selbst die Frage stellen, ob er wirklich alles getan und alle Möglichkeiten ausgeschöpft hat, unfallverhütend zu wirken.

Wieviele Wünsche wurden zum Jahreswechsel ausgesprochen; „... besonders Gesundheit!“ hörte man immer wieder und zu Recht sagen, zählt doch Gesundheit zu den höchsten Gütern der Menschen. Aber was nützt der beste Wunsch, wenn er durch äußere Einflüsse, die bei richtigem Verhalten sehr oft abgewehrt werden könnten, zu nichte gemacht wird. Jeder kennt diese Einflüsse — Unvorsichtigkeit, Betriebsblindheit, Unterschätzung der Gefahren, Mut am falschen Platz — um nur einige zu nennen. Ihnen den Kampf anzusagen, soll ein besonderes Gebot für 1969 sein, und alle Bediensteten werden aufgefordert, dabei mitzuhelfen.

Lückenlose Kenntnis und Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften ist jedoch Grundvoraussetzung, um dieser Aufgabe gerecht werden zu können. Die UVV soll so oft als möglich zur Hand genommen und gelesen werden, enthält sie doch das beste Rüstzeug für das Erkennen von Unfallsquellen und deren Beseitigung sowie für das richtige Verhalten eines jeden Bediensteten.

In diesem Jahr soll auf Entsprechung des Punktes 2.1.1.3 der DV A 40, Heft 2:

„Jeder Bedienstete ist verpflichtet, auf dem Gebiet der Unfallverhütung mitzuwirken und die Bestrebungen zur Erzielung unfallsicherer Arbeit — ggf. durch geeignete Vorschläge — zu fördern“

besonders Bedacht genommen und darüber hinaus der Schwerpunkt der Unfallverhütung etappenweise auf besondere Unfallsquellen gerichtet werden.

In den Monaten Februar und März 1. J. ist das besondere Augenmerk auf

die Unfallverhütung beim Kuppeln

zu richten. Nicht weniger als 3¹/₂ Seiten sind darüber in der UVV geschrieben! Jeder mit dem Kuppeln Befaßte und jedes Aufsichtsorgan prüfe sich selbst, ob ihm alle Bestimmungen des Punktes 3.6 des Heftes 3 der DV A 40 geläufig sind.

Verschieber und Zugbegleiter! Arbeitet ihr auch darnach?

Aufsichtsorgane! Schreitet ihr bei Verstößen immer ein?

Möge durch das Mitwirken aller Beteiligten der Erfolg ein guter werden. Bemühen wir uns, durch erhöhte Bereitschaft zur Mitarbeit im Unfallverhütungsdienst die Zahl der Personalunfälle zu verringern. Denken wir immer daran: Leben hat Vorrang — daher stets richtiges Verhalten!

Du kannst sparen helfen!

Personenführende Züge verbrauchen bei voll eingeschalteter elektrischer Heizung mehr Energie für die Heizung als für die Traktion!

Nur 10% Ersparnis an Heizstrom bringt den ÖBB rund

3 Millionen Schilling

im Jahr!

Daher: Heizleistung je nach Außentemperatur regulieren!