

Aus dem Verkehrsgeschehen

Instandsetzungskosten S 2,000.000,—!

Brand des Triebwagens 4030.22 bei Zug 5104 zwischen den Bahnhöfen Kundl—Wörgl am 8. November 1977



Ganz genau waren es S 2,042.740,—, die für die Instandsetzung des ET bis zu seiner Wiederverwendung aufgewendet werden mußten. Ein stolzer Betrag, besonders wenn man bedenkt, daß bei etwas umsichtigerem Handeln aller Beteiligten — das rechtzeitige Einschalten der Feuerwehr eingeschlossen — das Ausmaß des Brandes und damit der Schaden gering hätte gehalten werden können.

Doch soll hier nicht näher auf Hergang und Schuldfrage eingegangen werden. Dieses herausragende Ereignis aber und die im Durchschnitt 70 Brände an Fahrzeugen pro Jahr sollen Anlaß sein, die bezughabenden Vorschriftenbestimmungen in Erinnerung zu rufen:

DV M 22, § 32, Pkt. 10

Bricht Feuer im Tzfz aus, sind die Lüfter sofort abzuschalten und der Zug ausgenommen im Tunnel und auf Brücken sofort anzuhalten und wenn durchführbar, das Tzfz vom Zug abzukuppeln und von diesem in angemessener Entfernung so aufzustellen, daß Zug und nähere Umgebung nicht gefährdet sind. Bricht der Brand im Tunnel aus, so ist der Zug so rasch wie möglich aus dem Tunnel zu bringen, wenn das Übergreifen des Feuers auf den Zug nicht zu erwarten ist; ansonst ist das Tzfz vom Zug abzukuppeln und aus dem Tunnel zu bringen.

Sobald als möglich ist der Stromabnehmer zu senken und die Abschaltung der Fahrleitung, soweit erforderlich, zu veranlassen. Der Brand ist mit den vorhandenen Feuerlöschern und sonst geeigneten Mitteln sofort zu bekämpfen. Bei Löscharbeiten in geschlossenen Räumen ist auf die Gefahr einer Rauchgasvergiftung zu achten.

Erkennt der Tzfz, daß er nicht in der Lage ist, den Brand selbst zu löschen oder ein neuerliches Aufflackern des Brandes zu verhindern, ist ungesäumt die Feuerwehr anzufordern.

Lüfter dürfen nur dann in Betrieb genommen werden, wenn das Feuer verläßlich gelöscht ist und keine Gefahr besteht, daß es durch nachglimmende Teile neuerdings angefaßt wird. Ebenso ist zu bedenken, daß ein nicht völlig abgelöschter Brandherd nach Fortsetzen der Fahrt durch den Fahrtwind erneut angefaßt werden kann. Bei Wagenbränden ist sinngemäß zu handeln unter Beachtung des Punktes 477 der DV V 3.

DV V 3, Pkt. 477

Bei Brand eines Wagens während der Zugfahrt ist, ausgenommen in Tun-

nel, sofort anzuhalten und für die Sicherheit der Reisenden und Ladungen zu sorgen. Wird der Brand im Tunnel wahrgenommen, so ist der Zug, sofern nicht unmittelbare Gefahr für Personen besteht, nicht anzuhalten, sondern so rasch wie möglich aus dem Tunnel zu führen.

Nach dem Anhalten muß versucht werden, das Feuer zu löschen oder wenigstens seine Ausbreitung zu verhindern.

Bei E-Betrieb ist das Halten auf der Strecke mit Rücksicht auf die Fahrleitung möglichst abzukürzen. Im Entstehen begriffene Brände sind unverzüglich mit dem Handfeuerlöcher des Tzfz zu bekämpfen. Erscheint der Löscharbeit aussichtslos, so ist die Bekämpfung des Feuers im nächsten Bf wieder aufzunehmen. Der brennende Wagen soll dabei auf ein Gleis ohne Fahrleitung oder mit abgeschalteter Fahrleitung gebracht werden. Jedenfalls sind Fahrleitungen im Bereich der Brandstelle vor Aufnahme der Löscharbeiten abzuschalten; ist dies nicht möglich, so ist bei der Bekämpfung des Feuers darauf zu achten, daß eingeschaltete Fahrleitungen möglichst nicht — keinesfalls aber aus geringerer Entfernung als 15 m — angespritzt werden.

Darüber hinaus ist beabsichtigt, zur wirksamen Verhinderung der Ausbreitung von Fahrzeugbränden im Einvernehmen mit der Maschinendirektion einschlägige Richtlinien in graphischer Form auszuarbeiten und diese den in Betracht kommenden Mitarbeitern zur Verfügung zu stellen.

Neue Signalfahnen

Erprobungen haben ergeben, daß orangefarbene Signalfahnen aus Perlonstoff im Vergleich zu den herkömmlichen Stoffbahnen in puncto Sichtbarkeit wesentlich besser wahrnehmbar sind. Dies wurde nicht nur vom Verschiebepersonal, sondern auch von den Triebfahrzeugführern bekräftigt. Besonders bei schlechten Sichtverhältnissen wurde der Unterschied deutlich. Auch faltet sich der Perlonstoff nicht so leicht wie der Stoff herkömmlicher Fahnen und nimmt auch nicht so leicht Schmutz und Nässe an.

In Hinkunft werden daher nur mehr orangefarbene Signalfahnen aus Perlon zur Auslieferung gelangen.

Erdungsstangen

Bei den heutigen Netzverhältnissen in den Fahrleitungsanlagen treten an einzelnen Stellen des 16 2/3-Hz-Netzes, meist in Nähe der modernen Unterwerke, höhere Kurzschlußströme als 15 kA auf. Wie Versuche in der Elektroversuchsanstalt Zirl ergaben, sind die auf Elektrotriebfahrzeugen mit Stromabnehmer mitgeführten Erdungsstangen nicht mehr überall für eine sichere Erdung geeignet. Die Erdungsstangen wurden deshalb von den Triebfahrzeugen abgenommen.

In jenen Fällen, in denen bisher die Erdungsstangen eines Triebfahrzeuges herangezogen wurden, muß nun auf andere Erdungsstangen zurückgegriffen werden. Der Triebfahrzeugführer, eventuell unter Vermittlung des Zugführers, wird sich daher hinkünftig mit dem nächsterreichbaren Fahrdienstleiter zweifelsfrei ins Einvernehmen setzen, ob örtlich hinterlegte Erdungsstangen zum Einsatz gelangen können und wie der Tzfz-Führer in deren Besitz kommt. In Betracht käme etwa die Zuführung mit einem Zug auf dem Nachbargleis, die Überführung mittels Bahnwagen, die Zustellung durch Boten oder in günstigen Fällen die Entnahme durch den Tzfz-Führer von einer nahegelegenen Hinterlegungsstelle. Lassen es örtliche, zeitliche, personelle oder andere Gegebenheiten nicht zu, oder liegen Umstände vor, die den Einsatz fachkundiger Personen des Fahrleitungsdienstes ohnehin notwendig oder zweckmäßiger erscheinen lassen, so verständigt der Fahrdienstleiter den Fahrleitungsmeister (Schaltauftragsberechtigter), der auch für die Beistellung der Erdungsstangen sorgt.

Es soll hier betont werden, daß durch diese organisatorische Maßnahme weder die Verantwortlichkeiten für das Erden (DV El 52, Punkt 147) noch Auflagen der Unfallverhütungsvorschrift irgendwie angetastet werden.

In Verkehrsstellen, in denen es die Netzverhältnisse notwendig machen, gelangen bereits jetzt Erdungsstangen neuer Bauart zum Einsatz. Die Unterweisung der Schaltbefugten über den Umgang mit diesen Geräten erfolgt örtlich durch den Fahrleitungsmeister oder von ihm beauftragte Personen. Sobald Bildmaterial über die neuen Erdungsstangen vorliegt, werden wir dieses im IdB veröffentlichen.

Eine seltene Häufung von Fahrleitungsstörungen

Am 19. 1. 1979 kam es im Streckenabschnitt Hütteldorf/H.—St. Pölten Hbf zu einer verhängnisvollen Serie von Fahrleitungsstörungen, die, wie die Ermittlungen ergaben, mit Ausnahme der ersten (St. Pölten), alle eine gemeinsame Ursache hatten.

Zunächst, um 8.50 Uhr Überschlag an einem Streckentrenner im Bf St. Pölten Hbf, Gleis 1, km 62,523, Falschfahren nach Prinzersdorf . . .

9.10 Uhr: Riß eines Kreuzbundes der Schutzstrecken-Umgehungsleitung mit Abbrand der Fahrleitung von Gleis 1 nächst Ollersbach zufolge Kurzschlusses.

Dann ging es Schlag auf Schlag:

9.15 Uhr: Abbrand des Trageisles im Bf Unter Purkersdorf bei Einfahrt des Z 7015 über der Weichenverbindung 63/64.

9.26 Uhr: Zerstörung eines Trageislators im Bf Hütteldorf-Hacking zwischen Gleis 2 a und Gleis 1 bei Einfahrt des Z 7015.

9.41 Uhr: Zerstörung eines Trageislators im Bf Hutten bei Einfahrt des Z 2011 von Gleis 2 auf Gleis M 2.

Trotz Einsatz aller verfügbaren Turmwagen war der durchgehende Verkehr der Westbahn bis 12.00 h unterbrochen; zu diesem Zeitpunkt konnte der Zugverkehr im Abschnitt Penzing—Kirchstetten nur eingleisig und zum Teil nur mit Dieseltraktion abgewickelt werden. Lediglich zwischen den Bahnhöfen Rekawinkel und Tullnerbach-Preßbaum waren zu diesem Zeitpunkt bereits beide Gleise befahrbar.

12.27 Uhr waren nur mehr Gleis 1 Penzing—Hütteldorf-H. (bis 12.50 h), Gleis 2 Neulengbach—Rekawinkel und Gleis 1 Neulengbach—Kirchstetten gesperrt.

13.30 Uhr konnte der Regelzustand der Fahrleitung über allen Gleisen wieder hergestellt werden.

14.30 Uhr mußte Gleis 1 Neulengbach—Kirchstetten zur endgültigen Störungsbehebung bei der Schutzstrecken-Umgehungsleitung im Einvernehmen mit der ZVÜ neuerlich gesperrt werden. Da das

Tfz des Z 2016 bei Einfahrt im Bf Kirchstetten vom falschen Gleis 2 auf Gleis 1 aus ungeklärter Ursache einen Kurzschluß über der linken Gleisgruppe verursachte, verzögerte sich die Störungsbehebung bis 15.50 Uhr. Ein um 15.14 Uhr infolge eines Isolatorüberschlages aufgetretener Abbrand der Bahnhof-Umgehungsleitung des Gleises 1 im Bf. Pottenbrunn machte die Sperre des Gleises 1 zwischen den Bahnhöfen Böheimkirchen und Pottenbrunn bis 17.28 Uhr erforderlich; Falschfahren für Züge der Fahrtrichtung 1. Eine bei Umspanner 3 des Unterwerkes Hütteldorf aufgetretene Störung war um 18.00 Uhr behoben. Zur Erhöhung der Streckendurchlässigkeit wurde um 12.00 Uhr der sonst von Bf Rekawinkel aus ferngesteuerte Bf Hutten mit Fahrdienstleiter besetzt.

Die Züge 220, 468, 164 und 261 wurden über Tulln umgeleitet. Z 462+96, Z 220+236, Z 468+137, Z 164+135, Z 288+18, Z 142+28, Z 262+35, Z 225+130, Z 147+160, Z 261+137, Z 143+15 Min.

Z 147 wurde ab Tullnerbach-Pr. als Lp geführt.

DB-Tfz und DSG-WR des Z 261 wendeten bereits in St. Pölten Hbf auf Z 228. Führung eines Vz 468 Bischofs-hofen—Buchs (SG) und eines Vz 742 Linz Hbf—Attnang-Puchheim.

Für die Reisenden des Z 147 und teilweise auch für die des Z 225 sowie für den Personenzugverkehr wurde Schienenersatzverkehr mit KWD-Bussen eingerichtet.

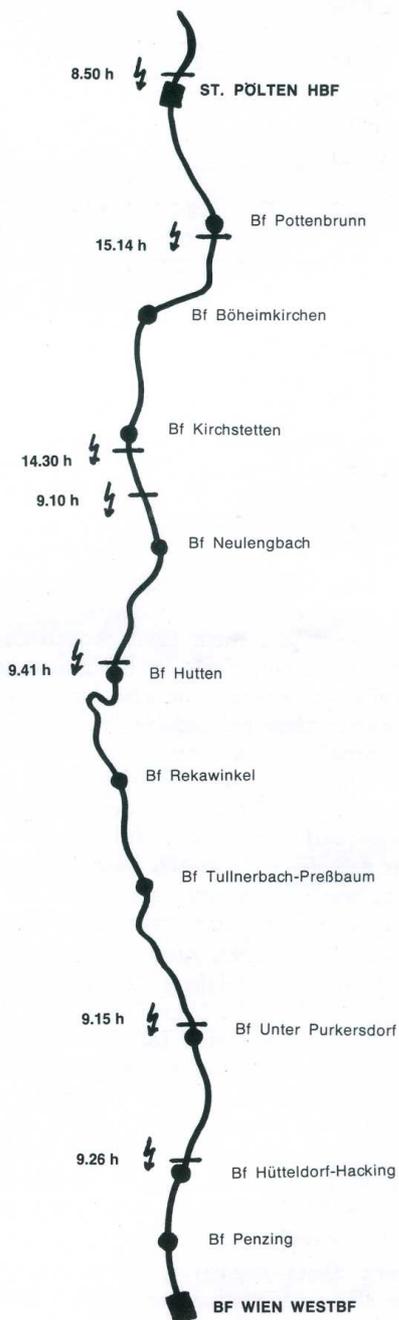
Der Güterzugverkehr der Westbahn kam auf mehrere Stunden vollständig zum Erliegen.

Und die Ursache dieser verhängnisvollen Verkettung von Fahrleitungsstörungen?

Eine Untersuchung der Stromabnehmer aller beteiligten Tfz erbrachte keine Anhaltspunkte. Nach den Ermittlungen der Elektrotechnischen Direktion war das Reißen des Kreuzbundes der Schutzstreckenumgehungsleitung im Bereich der Hst. Ollersbach (als Folge der heftigen Stürme und der großen Kälte der vorangegangenen Tage) Ursache für die Mehrzahl der angeführten Störungen.

Nach Schalterlösungen im Unterwerk Hütteldorf und in der Kuppelstelle Neulengbach um 9.10 Uhr, die u. a. zur Spannungslosigkeit der Fahrleitung über Gleis 1 und Gleis 2 führten, wurde die Fahrleitung über Gleis 2 wieder eingeschaltet.

Die Fahrleitung über Gleis 1 mußte zwecks Fehlereingrenzung ausgeschaltet bleiben. Dadurch engab sich jedoch zwangsläufig eine Spannungsdifferenz zwischen der Fahrleitung von Gleis 1 und jener von Gleis 2.



Als Folge derselben kam es beim Befahren bestimmter Weichenverbindungen zu Flammbögen an den zugehörigen Streckentrennern, zur Zerstörung des jeweils darüber im Trageil befindlichen Isolators oder auch zum Abbrand des Trageisles und somit zu den erwähnten Störungen.

Verkehrsunfallstatistik

Jahr	Zugentgleisungen und Zugzusammenstöße		Verschubentgleisungen und Verschubzusammenstöße		Zusammenpralle		Persönliche Unfälle	Sonstige Unfälle mit schweren Folgen	Insgesamt Unfälle mit schweren Folgen		Hiebe wurden getötet	das sind auf 1 Mio Zug-km durch		
		auf 1 Mio Zg-km	(davon mit schweren Folgen)	auf 100000 Wg		auf 1 Mio Zg-km				auf 1 Mio Zg-km		schwer verletzt	Eigen-	Bahn-
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1974	92	1,00	1472 (48)	7,4	185	2,03	178	100	603	6,60	90	0,88	0,03	0,08
											176	1,58	0,20	0,15
1975	59	0,59	1359 (54)	7,5	198	2,01	151	85	547	5,54	97	0,78	0,08	0,12
											163	1,07	0,33	0,25
1976	70	0,68	1447 (33)	7,8	185	1,80	158	82	528	5,15	95	0,87	0,02	0,04
											123	0,97	0,10	0,13
1977	50	0,49	1188 (34)	6,7	179	1,74	138	73	474	4,62	85	0,72	0,03	0,08
											119	0,97	0,07	0,12
1978	50	0,49	1068 (38)	6,4	177	1,74	113	66	444	4,37	91	0,79	0,04	0,07
											105	0,72	0,13	0,18

Die Gegenüberstellung der Auswertungen der Verkehrsunfallstatistik 1974—1978 zeigt allgemein einen kontinuierlichen Rückgang der a. g. Ereignisse pro jeweils gefahrene Zug-km bzw. verschubdienstlich behandelte Wagen. Dies ist vornehmlich auf die vermehrte positive Einstellung der Mitarbeiter in Erkennung der Wichtigkeit der Dienstleistungsqualität im Zusammenhang mit den von den BB-Dionen gesetzten Maßnahmen, wie Überwachungstätigkeit, Schulung und Motivation zurückzuführen. Allein die Verschlechterung der Werte der Spalte 14 des Jahres 1978 gegenüber dem Vorjahr geht überwiegend auf das Konto der im letzten IdB geschilderten Zusammenpralle sowie auf das Anfahren des Z 7061 an den Gleisabschluß im Bf Wien Westbf am 5. 7. 1978 mit 3 und auf den Zusammenstoß des Z 2906 mit einem im Einfahrgleis stehenden Tzf im Bf Ternitz am 4. 10. 1978 mit 7 Schwerverletzten zurück.

Trotz dieses negativen Momentes, das uns alle noch wachsamer werden lassen muß, spiegelt sich jedoch in den Werten auch die Sicherheit wider, mit der im Eisenbahnbetrieb grundsätzlich gerechnet werden kann und mit der unsere Kunden nicht zuletzt ihre Überlegungen beschließen, wenn „auf Nummer sicher“ gegangen (gefahren) werden soll. Diese Sicherheit, schon längst in den allgemeinen Sprachgebrauch mit der Redewendung „Da fährt die Eisenbahn d'rüber“ eingegangen, muß unser aller Anliegen sein und bleiben im Dienste des

Reisenden, des Kunden allgemein und der Volkswirtschaft.

Schadenliste (ÖBB) = Mängelliste (DB) = Muster X

Immer wieder stellen Kontrollorgane fest, daß Schaffner die Schadenliste noch nie zu Gesicht bekommen haben und auch über den Hinterlegungsort nicht Bescheid wissen. Manche haben überhaupt vergessen, davon schon einmal gehört zu haben.

In einem internationalen Expreszug, der in Österreich bereits eine größere Strecke zurückgelegt hatte, stellten Reisende fest, daß eine Abteiltür in einem DB-Wagen ausgehängt war. Das Einhängen während der planmäßigen Aufenthalte war nicht möglich. Eindeutig eine Sache für die Schadenliste. Aber... siehe ersten Absatz.

Mit freundlicher Zustimmung der DB haben wir die Schadenliste (nach Bezeichnung der DB „Mängelliste“) dieses Wagens entlehnt und bringen Ihnen hier einen Abdruck.

Obwohl dieser Wagen etliche Male in Österreich war, scheint keine einzige Eintragung eines ÖBB-Bediensteten auf. Kaum zu glauben, daß ausgerechnet auf unseren Strecken immer alles in Ordnung war.

Gerade für solche Schäden, die nur durch stundenlange sorgfältige Prüfungen während des Stillstandes entdeckt werden können, ist es äußerst wichtig, die Eintragungen vorzunehmen: Rasierstecker, die keinen Strom führen, Untauglichkeit einzelner Heizkörper, Fehler an der Fixiereinrichtung von Sitzen usw., usw. Ihnen als Schaffner ist der Fehler selbst aufgefallen. Sie als Schaffner wurden von einem Reisenden auf das oder jenes aufmerksam gemacht. Die Eintragung in die Schadenliste nimmt ein Minimum an Zeit in Anspruch und Sie haben sich in vielen Fällen bereits Ihrer Verantwortung entledigt. So aber wird der Wagen mit der defekten Rasiersteckdose vielleicht morgen wieder eingesetzt, ohne daß die kleine Reparatur vorgenommen wurde. Vielleicht besteht der Anstand auch noch in drei Wochen. Sie haben es „dem“ gesagt, der hat es „einem“ weitergesagt, geschehen ist nichts. Etliche Reisende haben sich über einen Anstand beschwert; viele schweigen über die versteckten Mängel. Manche posaunen es lauthals hinaus: die ÖBB haben nur schlechte Wagen, auf unseren Strecken fahren nur die miesesten Wagen. Haben wir das notwendig?

Derzeit sind Bestrebungen im Gange, die Schadenliste auch in den vierachsigen Personenwagen (Normalspur) des Inlandverkehrs — zumindest in den modernen Wagen — aufzulegen. Ohne Ihre Bereitschaft, davon auch Gebrauch zu machen, wäre diese Maßnahme ein vollkommen verlorener Aufwand.

Mängelliste für Reisezugwagen

Liste der während der Fahrt festgestellten Schäden
Fiche de constatation d'avaries en cours de route
Lista delle avarie constatate durante la circolazione

Bahnverkehrsamt
Stuttgart

Muster Modelle Modello } X (RIC 55 16. 6. 17. 7. 49. 4)

Wagen Nr. 51 80 31 80 012 2
Voiture No
Carrozze No

Eigentumverwaltung
Administration propriétaire
Amministrazione proprietaria

Unterhaltungsdienststelle: Bw (w)

Deutsche Bundesbahn

1 Datum Date	2 Zug Nr. No du train No del treno	3 Schaden Avarie Avaria		4 Abteil Compartiment Compartimento
		a Code Nr. 1) Code No No di codice	b Evtl. genauere Angaben Précisions éventuelles Eventuali precisazioni	
F 3	ausgeführt Bw Stg, den 25.7.78	2551	16stell Behälter fehlt	
F 1	ausgeführt Bw Stg, den 13.06.78		Kugeln nicht richtig	
F 1	ausgeführt Bw Stg, den 17.08.78		Stuhllehne löst sich aus der Führung Stuhlbrone f. LM Generator schad.	
F 2	ausgeführt Bw Stg, den 20.9.78			
F 1	ausgeführt Bw Stg, den 20.11.78			

5 Schaden festgestellt durch Avarie constatée par Avaria constatata da		6 Schaden behoben durch Avarie réparée par Avaria riparata da			
a Name des Bediensteten Nom de l'agent Nome dell'agente	b Dienstort Centre d'attache Deposito P.V. di appartenenza	a 2) Name des Bediensteten Nom de l'agent Nome dell'agente	c Ort Lieu Località	d Datum Date Data	
	Bw-Lr	a	Stg	Lr	10.6.78
		a	Stg		
		a	Stg		
		a	Stg		
		a	Stg		

1) Siehe Liste des Nummerncodes
Voir tableau de codification
Vedasi il codice
426 05 Mängelliste für Reisezugwagen (dreisprachig) A60 7/190 Karlsruhe 6000 II 74 B 217
1.2.3.4.5.6.7.8.9.10/74.75.76.77.78.79.80

1) ja / oui / si
2) nein / non / no
3) provisorische Instandsetzung / réparation provisoire / riparazione provvisoria
d) bei der Prüfung nichts festgestellt / aucune constatation à l'examen / nessuna avaria constatata al momento del controllo

1 Datum Date	2 Zug Nr. No du train No del treno	3 Schaden Avarie Avaria		4 Abteil Compartiment Compartimento
		a Code Nr. 1) Code No No di codice	b Evtl. genauere Angaben Précisions éventuelles Eventuali precisazioni	
27.11.78	E2591		Ordnungsblock auffüllen leer vorgefund.	
28.10.78	D192	33	Elektronisches Messgerät beim Reparaturwerk zu untersuchen bestmöglich reparieren, wenn Komponenten	
F 2	ausgeführt Bw Stg, den 24.11.78			
F 1	ausgeführt Bw Stg, den 28.12.78			
10.01.79	754		LM Generator Brennst nicht, Innen- vergasung reinigen !!	
12.1.	403		LM Generator verschaltet nicht Lüftung Vorh. Lampe überpr. i. d.	
F 2	ausgeführt Bw Stg, den 2.2.79			
16.2.	E616		Rettungsbox fehlt	
27.2.	D402		Im Vorraum zur 1. Kl. tropft Wasser von der Decke Wasserbehälter Verschluss Dichtung defekt	
F 1	ausgeführt Bw Stg, den 2.3.79			

5 Schaden festgestellt durch Avarie constatée par Avaria constatata da		6 Schaden behoben durch Avarie réparée par Avaria riparata da			
a Name des Bediensteten Nom de l'agent Nome dell'agente	b Dienstort Centre d'attache Deposito P.V. di appartenenza	a 2) Name des Bediensteten Nom de l'agent Nome dell'agente	c Ort Lieu Località	d Datum Date Data	
feld	Lr	d	Stg	Bw Stg	28.10.78
		d	Stg		2.11
		a	Stg		
		d	Stg		
		a	Stg		
		a	Stg		

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

1) ja / oui / si
2) nein / non / no
3) provisorische Instandsetzung / réparation provisoire / riparazione provvisoria
d) bei der Prüfung nichts festgestellt / aucune constatation à l'examen / nessuna avaria constatata al momento del controllo

Ein Blick durch's Fenster

Erraten: Im Bild links Herr Frank Lester, beliebter Rundfunk- und Fernsehsprecher. Ihr Tip: Rundfunkstudio. Richtig. Die Aufnahme zeigt die Sprecherkabine von Ö-Regional während der Sendung „Was ist los in Österreich?“. Neben Herrn Lester sitzt Herr Breinl, Überwachungsbeamter der Betriebsdirektion bei der Zentralen Verkehrsüberwachung. Die täglichen, sehr positiv zu wertenden, Kontakte zwischen ZVÜ und ORF waren Anlaß, einem Mitarbeiter der ZVÜ Gelegenheit zu geben, während der Ausstrahlung einer Sendung im Studio anwesend zu sein.

Wie Ihnen ja sicherlich bekannt ist, strahlt der ORF in seiner Werktags-sendung: „Was ist los in Österreich?“,



so ungefähr um 5.40 Uhr, einen „Lagebericht für Reisende“ aus. Schienenersatzverkehre, Verspätungen, aktuelle Angebote; das sind Themen, die behandelt werden. Dabei spricht der ZVÜ-Mitarbeiter aus der Zentralen Verkehrsüberwachung über Telefon. Anlässlich der Einladung des ORF wurde das Statement, dessen Text wir Ihnen nachstehend präsentieren, verlesen, an das sich noch eine kleine Plauderei anschloß.

Hr. Lester: Was ist los bei den Bundesbahnen, sag ich meistens und heute haben wir eine Besonderheit, vielleicht, weil Frühlingsbeginn ist. Wir haben jetzt kein Telefonat, sondern der Hr. Breinl von den ÖBB sitzt neben mir im Studio.

Hr. Breinl: Guten Morgen, Herr Lester, guten Morgen, meine Damen und Herren!

L.: Was gibt es Neues, Herr Breinl?

B.: Im Streckennetz der ÖBB wird heute wieder fleißig gebaut. In mehreren Streckenabschnitten müssen verschiedene Personenzüge durch Autobusse der Bahn ersetzt werden.

Und zwar zwischen den Bf Wels—Haiding, Hall i. T.—Innsbruck, Schärding—Suben sowie zwischen Ebensee und Traunkirchen. In all diesen Abschnitten werden dringende Brücken-, Tunnel- oder Gleisarbeiten durchgeführt.

Wir sind natürlich bemüht, dadurch auftretende Verzögerungen sowohl im Reise- als auch im Güterverkehr so gering wie möglich zu halten. Aber um Ihnen letzten Endes schnellere und qualitativ bessere Bahnreisen zu ermöglichen, sind diese Arbeiten nötig. Da heute Frühlingsbeginn ist, möchte ich Ihnen für die kommende Frühjahrssaison einige Tips geben:

Mit dem Einmotten der Skier brauchen Sie Ihr Fitneßprogramm für heuer noch nicht zu beenden. Jetzt geht es erst richtig los! Wandern macht Spaß, besonders das Bahnwandern. Für jene, die die Natur gerne erobern, gibt es jetzt den Slogan „Bahnwandern“, und darüber gibt es eine neue Broschüre, in der Sie Tourenvorschläge mit genauen Fahrplanangaben für Hin- und Rückfahrt finden: z. B. ins Schneeberggebiet, wo seit einigen Tagen die Zahnradbahn auf den Schneeberg wieder bis zur Station Hochschneeberg geführt wird.

Noch ein Tip: Ihre Fahrkarte oder Ihre Platzkarte brauchen Sie nicht unbedingt bar zu bezahlen. Sie können mit uns auch bargeldlos verkehren. Natürlich nur in Verbindung mit einer gültigen Scheckkarte eines österreichischen Kreditinstitutes.

Weil ich gerade von Fahrkarten gesprochen habe, wissen Sie, daß Sie Ihren Fahrausweis bereits 2 Monate vor Fahrtantritt kaufen können? Schlafwagenplätze kann man 3 Monate vorher, und Plätze für Autoreisezüge sogar 6 Monate vorher buchen. Also, wenn Sie Ihre Reise richtig planen wollen, beginnen Sie früh genug damit. Es lohnt sich sicher. Nicht nur finanziell, sondern auch was den Komfort angeht, wenn Sie ausreichend informiert sind und alle Möglichkeiten ausschöpfen.

Nun aber genug der Tips.

Zum Morgenverkehr:

Von den ca. 300 Reisezügen, die zur Zeit in Österreich unterwegs sind, sind nur 2 wesentlich verspätet. Es sind dies der „Italien—Österreich-Expresß“ mit der Planankunft um

6.50 Uhr in Wien Südbf, der derzeit ca. 15 Minuten Verspätung hat, und der Zug „Chopin“, Expresß von Warschau nach Wien mit der Planankunft um 7.10 Uhr, der ca. 2 Stunden später ankommen wird.

L.: *Naja, Herr Breinl, das waren sehr ausführliche Informationen, ein richtiges Frühlingspaket.*

Wann stehen Sie denn immer auf? Sind Sie heute eigentlich im Dienst oder sind Sie außer Dienst im Dienst?

B.: Heute bin ich außer Dienst im Dienst.

L.: *Ja, wann beginnt denn normal Ihr Dienst?*

B.: Um 18.00 Uhr abends der Nachtdienst, um 8.00 Uhr früh der Tagdienst.

L.: *Ja, und Sie haben Schichtwechsel. Wie oft sind Sie so dran in der Woche?*

B.: In der Woche viermal. Vier Touren zu durchschnittlich 12 Stunden.

L.: *Haben Sie Ihre Stimme schulen lassen?*

B.: Nein.

L.: *Sie sind ein Naturtalent.*

B.: Ob ich ein Talent bin, das müssen andere entscheiden, aber auf jeden Fall sind wir nicht sprachgeschult.

L.: *Herr Breinl, recht herzlichen Dank, ich hoffe, wir werden Sie wieder einmal im Studio oder einen Ihrer Kollegen begrüßen können, und ich glaube, es war sehr nett!*

B.: Es war vor allem neu für uns, kennenzulernen, wie sich das abwickelt, und vom Schreibtisch aus die Verbindung mit den bekannten Rundfunksprechern ist ja sehr nüchtern, und ich sehe, es geht hier weniger hektisch zu, als ich eigentlich gedacht habe.

L.: *Vielen Dank, Herr Breinl, und weiterhin alles Gute!*

B.: Danke vielmals, auf Wiederhören, meine Damen und Herren.

Wenn selbstverständlich auch nicht täglich eine derart umfangreiche Information durchgegeben werden kann, so erfreut sich die ÖBB-Mitteilung doch großer Beliebtheit — natürlich nur bei Frühaufstehern. Bei den Hörern handelt es sich vorwiegend um Reisende, die regelmäßig mit Frühzügen fahren. Weiterers um Personen, die, von Berufs wegen oder privat, Frühzüge erwarten müssen. Es orientieren sich aber auch — das ist allerdings nur ein Nebenprodukt — viele unserer Mitarbeiter daran, ob irgendwelche Unregelmäßigkeiten ihren außerplanmäßigen Einsatz notwendig machen könnten.

Anders verhält es sich bei Ö 3. Hier werden im Ö-3-Wecker täglich regelmäßig die Verspätungsmeldungen vom Moderator durchgegeben. Meldungen über gravierende Verkehrsstörungen werden über Ersuchen der ZVÜ zu jeder Tageszeit als „Ö-3-Verkehrsdienst“ gebracht. Alle diese Meldungen in Ö 3 können deshalb nur negativ sein. Tatsächlich gibt es immer wieder Stimmen, die Verspätung dieses oder jenen Zuges („Chopin“ oder „Remus“) wegen der Häufigkeit zu verschweigen. Außerdem wurde unterstellt, daß ohnehin nur ein kleiner Personenkreis daran interessiert ist und nicht deshalb auf Millionen Hörer eine „Negativwerbung“ in Form der Verspätungsdurchsagen losgelassen werden sollte. Einen entsprechenden Versuch hatten wir gestartet. Da waren aber selbst wir erstaunt, wie groß der Kreis der interessierten Hörer ist. Raschest mußte die lückenlose Durchsage wieder aufgenommen werden.

Dazu befragte Bahnkunden gaben — auch das hat uns freudig überrascht — an, daß ihnen jetzt erst bewußt geworden sei, wie wenige Züge eigentlich Verspätungen haben und daß selbst diese Verspätungen von den Österreichischen Bundesbahnen meist weder verursacht werden, noch entsprechend beeinflußt werden können. Nur bitte, liebe Mitarbeiter, nicht deswegen zu stolz werden. Als Fachleute haben Sie genau erkannt, daß um 5.40 Uhr morgens die Betriebsabwicklung noch wesentlich störungsfreier verläuft, als zu den Stoßzeiten, wenn sich die Verkehrslawine im Nahbereich von Ballungszentren bewegt, oder untertags, wenn sich Gleissperre an Gleissperre reiht.

Aber auch die Formulierungen: „Wegen verspäteter Übergabe an der Grenze“ oder „Wegen im Ausland entstandener Verspätung“, haben Kämpfer auf den Plan gerufen. Die ÖBB wolle sozusagen ausländische Bahnen oder ausländische Eisenbahner anschwärzen. Seither wird fallweise die Begründung bei Zügen, die ständig verspätet an unserer Grenze einlangen, weggelassen oder neutraler formuliert.

Ja, ja: Allen Hörern recht getan, ist eine Kunst, die auch die ZVÜ nicht kann. Sie bemüht sich aber doch darum, diesem Ziel so nahe wie möglich zu kommen. Daß wir gar nicht so weit davon entfernt sind, wird dadurch bekräftigt, daß etliche Kritiker zugeben mußten, die eingangs dargestellte und von ihnen kritisierte Ansage in Ö-Regional noch nie selbst gehört zu haben.

Besonders erfreulich für uns Eisenbahner ist, daß bei der Absage des Ö-3-Weckers

sich unter ganz wenigen anderen Institutionen die Zentrale Verkehrsüberwachung der Österreichischen Bundesbahnen sozusagen als einer der „Gastgeber“ verabschiedet. Wenn man bedenkt, daß sonntags auch ein Berliner Sender angeschlossen ist, so ist das noch höher zu werten. Nicht nur für die Eisenbahner, sondern für alle Österreicher. Oder finden Sie es nicht vorteilhaft, wenn noch im Ausklang, in Verbindung mit den besten Wünschen für einen schönen Sonntag, die Österreichischen Bundesbahnen (Österreich — Bahn — Fremdenverkehr — Freude) in Erinnerung gerufen werden?

Außerplanmäßiges Anhalten von Reisezügen

Erläuterung zu DV V 3, Punkte 277, 278

Auf Grund einer Anfrage wird erläutert: DV V 3, Punkt 277 a) bestimmt, daß für Reisezüge bei **planmäßigem** Anhalten in Bahnhöfen der Standort des Kennzeichens „Haltepunkt“ als Haltepunkt gilt.

Muß ein Reisezug **außerplanmäßig** zum Aus- bzw. Einsteigen von Reisenden in einem Bahnhof angehalten werden, so ist der Zug dazu grundsätzlich mit A-Befehl, V 3, Punkt 300, unter Angabe des Grundes zu beauftragen. Ein in dieser Art verständigter Zug ist einem Zug mit **planmäßigem** Aufenthalt **gleichzuhalten**, da die Information des Triebfahrzeugführers eindeutig den Grund des Anhaltens erkennen läßt.

Verspätungstafel

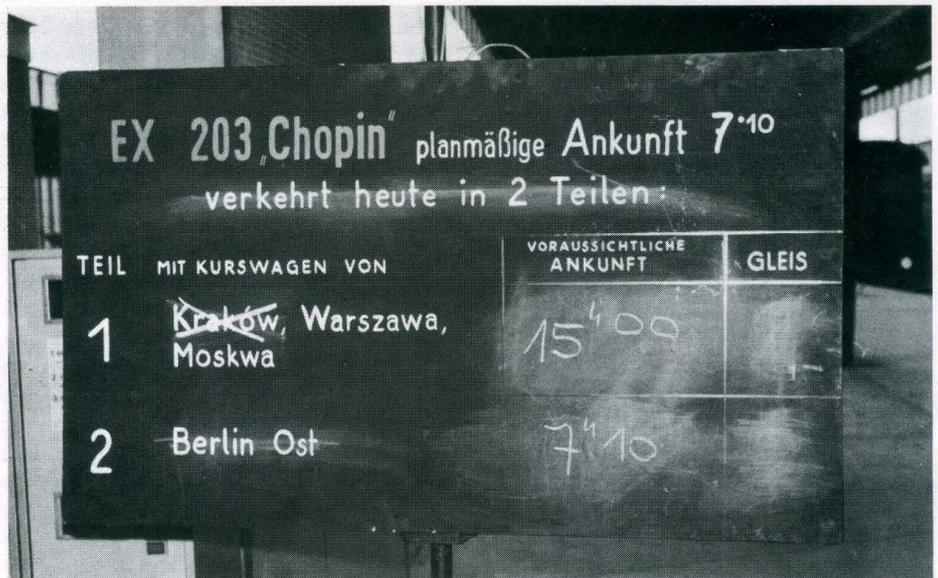
Einem Wartenden hat die Führung der Verspätungstafel in einem Wiener Bahnhof mißfallen und ihn veranlaßt, ein Foto anzufertigen.

Dazu die (Vor)geschichte. Der Expresßzug 203 „Chopin“ wurde ab Breclav häufig in zwei Teilen nach Wien geführt. Der Teil aus der UdSSR und Polen war meist recht, während der aus der DDR kommende Teil große Verspätung hatte. Der Wiener Bahnhof fertigte deshalb eine eigene Verspätungstafel in sehr gefälliger Form an. So weit, so gut.

Doch dann kam es Anfang des heurigen Jahres zu verheerenden Schneefällen

in Polen. Die Verspätung des Stammteiles überstieg an einzelnen Tagen 24 Stunden. Die Berliner Kurswagen hingegen trafen mit nicht zu großer Verspätung ein. Da auch in der DDR die Wetterverhältnisse nicht bestens waren, war pünktliches Eintreffen eher selten. Wie waren also die Angaben auf der Tafel — es war etwa 13 Uhr — aufzufassen? So nebenbei drängt sich auch der Verdacht auf, daß der Tafelbetreuer während seiner Schulzeit nie als Klassenordner eingesetzt war. Die Kreideflecken lassen viel weniger auf Schwamm als auf Fäustlinge schließen.

Ohne Aufforderung war am Folgetag in dem Bahnhof bereits eine sauber beschriebene Tafel mit angepaßtem Text aufgestellt. Leider wird sich der Fotograf davon kaum mehr überzeugen haben.



Der Bergepanzer

Für Aufgleisungsarbeiten nach außergewöhnlichen Ereignissen stehen bei den Österreichischen Bundesbahnen verschieden ausgestattete Hilfszüge, als „Hilfszüge“ ausgerüstete Straßenfahrzeuge und letztlich auch Kranfahrzeuge von beachtlicher Leistungsfähigkeit bereit. In verschiedenen Situationen erweist es sich aber vorteilhafter, die Bergearbeiten nicht von der Schiene aus durchzuführen. Denken Sie an Ereignisse auf Eisenbahnkreuzungen oder an Fälle, in denen der durchgehende Zugverkehr gerade durch die Aufstellung des Hilfszuges blockiert wird. In diesen voneinander sehr verschiedenen Einzelfällen hilft fallweise die örtliche Feuerwehr oder werden Autokrane privater Firmen herangezogen. Diese Hilfsfahrzeuge sind allerdings für das Heben sehr schwerer Lasten kaum geeignet und auch in unwegsamem Gelände nicht verwendbar. In solchen Situationen ist uns schon wiederholt das Bundesheer zu Hilfe geeilt, wobei die guten Kontakte zwischen den ÖBB und dem Bundesheer in Person des Verbindungsoffiziers, Herrn Oberst Ojak, zu tragen kamen (Bild).

Das für die Eisenbahn interessanteste Gerät ist der Bergepanzer. Sie haben wahrscheinlich mit ihm schon zu tun gehabt, wenn seine Beförderung auf Schienenfahrzeugen erfolgt ist und aus diesem Anlaß eine LÜ-Instradierung erforderlich war. In jüngster Zeit wurden mittels Bergepanzers zum Beispiel auf

der Mariazeller-Bahn einige Schmalspurfahrzeuge geborgen, die während der Fahrt eines Probezuges zwischen den Bf Rabenstein NÖ und Kirchberg an der Pielach entgleist waren.



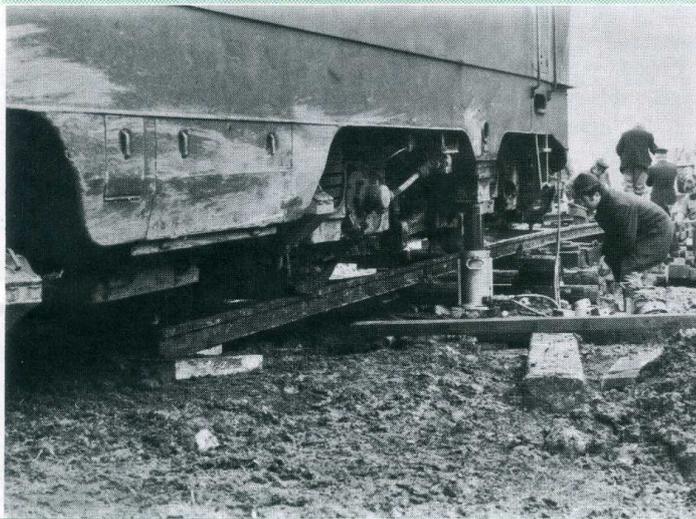
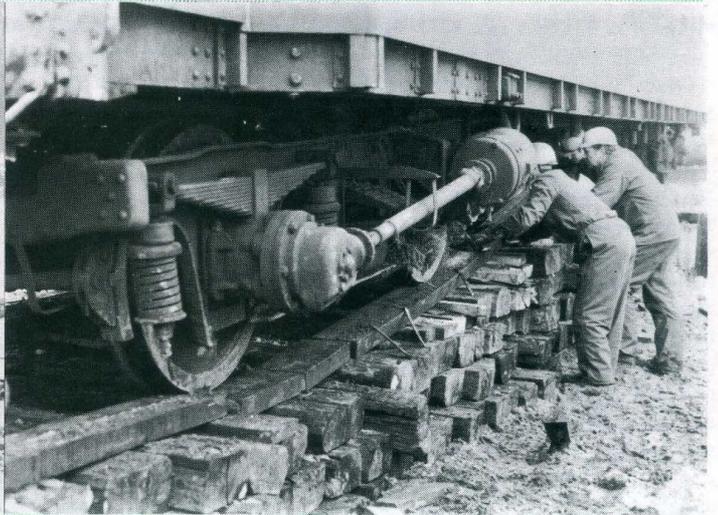
Die örtlichen Verhältnisse ließen praktisch nur diese Art der Bergung zu.

Unsere Bilder zeigen den Einsatz des Bundesheer-Bergepanzers im ferngesteuerten Bahnhof Pießling-Vorderstoder. Dort sollte am 8. 2. 1979 der Kreuzungszug 3904 den Gegenzug 67237 abwarten. Der Zugführer erteilte, ohne auf den Signalmachmer zu achten, den Abfahrtauftrag, welcher vom Tfz-Führer

bedenkenlos befolgt wurde. Auch der Tfz-Führer erkannte wegen der herrschenden Sichtverhältnisse erst 30 m vor dem Ausfahrtsignal dessen Haltstellung. Es war ihm nicht mehr möglich, den Zug, der bereits 60 km/h erreicht hatte, vor dem Ausfahrtsignal anzuhalten. Der Personenzug fuhr über den Gleisabschluß des kurzen Stumpfgleises, wie über eine Sprungschanze, 40 m in eine Wiese, wo sich die Lokomotive bis zum Kasten in das Erdreich bohrte, der anschließende Personenwagen verkeilte sich mit dem Tfz.

In diesem Fall hätte bei ausschließlicher Verwendung bahneigener Aufgleisungsgeräte der durchgehende Zugverkehr eine empfindliche Beeinträchtigung erfahren. Außerdem wäre vom durchgehenden Hauptgleis aus ein Schienekran nicht verwendbar gewesen. Der Bergepanzer, der mit einem Sondergüterzug zugeführt worden war, zog zunächst den Personenwagen weg — im Bild ist dies deutlich erkennbar. Sonach wurde ein Hilfsgleis verlegt und auch die Lokomotive in Zusammenarbeit zwischen Bundesheer und unseren Mitarbeitern des maschinentechnischen Dienstes wieder ins Gleis gebracht.

Wenn Sie einmal in Ihrem Bahnhof einen Bergepanzer zur Ver- oder Entladung haben, ein Zug mit dem Ungetüm bei Ihnen anhält oder der den Panzer befördernde Wagen bei Ihnen verschoben wird, so denken Sie doch auch daran, wie hilfreich das Bundesheer mit diesem Fahrzeug wiederholt den ÖBB zur Seite steht.



Das Wort hat die Bundesbahndirektion Linz

Am 13. 9. 1978 um 0.48 Uhr überfuhr im Bf Gaisbach-Wartberg der auf Gleis 1 einführende Benzinganzzug 44075 das „Fahrt verboten“ zeigende Gleissperrlichtsignal 1 S sowie das haltzeigende Ausfahrtsignal H 1 und stieß, nachdem er die Weiche 1 aufgeschnitten hatte, mit dem zum gleichen Zeitpunkt auf Gleis 4 einführenden, aber zufolge einer Schnellbremsung ca. 30 m vor der Einfahrweiche zum Stillstand gekommenen Bezirksgüterzug 75058 noch leicht zusammen. Das Tfz des Benzinguges wurde leicht beschädigt, der Zf des Bezirksgüterzuges erlitt leichte Verletzungen.

Zu dem Unfall war es so gekommen: Dem Tfz-Führer des Benzinguges war das außerplanmäßige Anhalten im Bf beim Gleissperrsignal 1 S (kurze Einfahrt) durch Belassen des Einfahrvorsignales in Stellung „Vorsicht“ und mit dem Geschwindigkeitsanzeiger angekündigt worden. Kurz nachdem er das Vorsignal passiert und auch beachtet hatte, nickte er infolge Übermüdung ein. Der Zug rollte mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h in den Bahnhof.

Der Fdl erwartete den Zug am Platz. Als er bemerkte, daß sich die Geschwindigkeit des sich den bezeichneten Signalen nähernden Zuges nicht verringerte und der Tfz-Führer des ohne Zugführer fahrenden Zuges auch keine Anstalten zum Anhalten traf, eilte der Fdl, die drohende Gefahr erkennend, zum Schaltgerüst und schaltete die Fahrleitung ab.

Der Tfz-Führer des auf Gleis 4 einführenden Bezirksgüterzuges 75058 leitete, nachdem die Fahrleitung spannungslos wurde und er den Gegenzug auf sich zukommen sah, eine Schnellbremsung ein und brachte den Zug — wie erwähnt — 30 m vor der Einfahrweiche zum Stillstand. Auch der Tfz-Führer des Benzinguges, der offensichtlich durch das Fallen des Hauptschalters infolge Abschaltens der Fahrleitung wieder aufwachte und die Gefahr sogleich erkannte, leitete ebenfalls eine Schnellbremsung ein, so daß die Auffahrgeschwindigkeit nur mehr 5 km/h betrug.

Daß es im gegenständlichen Fall zu keinem folgenschweren Unfall gekommen ist, ist letztlich nur der raschen, geistesgegenwärtigen und folgerichtigen Handlungsweise des Fdl zu verdanken.

Hätte er den Zug nicht am Platz erwartet und diesen nicht aufmerksam beobachtet, wäre das Fehlverhalten des Tfz-Führers offensichtlich nicht oder zu spät

erkannt worden; ein Unfall mit nicht vorhersehbaren Auswirkungen wäre die Folge gewesen. Das vorbildliche Verhalten des Fdl wurde selbstverständlich entsprechend gewürdigt und belohnt. (Siehe auch IdB 4/78 „Rechts und links der Donau“. Red.)

Wie wichtig die aufmerksame Zugbeobachtung ist, soll noch durch nachstehendes Ereignis unterstrichen werden.

Am 9. 10. 1976 um 12.17 Uhr kam es im Bf Reichraming nach Abwicklung einer Kreuzung bei der Ausfahrt eines aus Fad-Wagen bestehenden Zuges zu einer Zugtrennung zwischen dem viert- und dem fünftletzten Wagen, wobei die letzten vier Wagen des Zuges auf dem Ausfahrtsignal (Gleis 1) eingebremst stehen blieben, während der Zug aufenthaltslos — die Zugtrennung wurde von der Zugmannschaft nicht wahrgenommen — bis zum Nachbarbf Losenstein weiterfuhr, ohne daß es zu einer Zwangsbremsung gekommen wäre.

Der am Befehlsstellwerk Dienst versiehende Fdl stellte das Fehlen des Schlußsignals fest und veranlaßte sogleich das Anhalten des Zuges im Nachbarbf. In weiterer Folge sah er den im Bahnhof zurückgebliebenen Zugteil. Zu einer Zwangsbremsung war es deshalb nicht gekommen, weil der Luftabspernhahn des nunmehr letzten Wagens, der — wie nachher festgestellt wurde — leichtgängig war, durch das Zusammenwirken verschiedener Umstände in die Stellung „GESCHLOSSEN“ schnellte.

Nicht auszudenken, wenn sich das Ereignis während der Nachtstunden oder bei schlechter Sicht ereignet hätte und der Fdl seinen Verpflichtungen hinsichtlich Zugbeobachtung nicht nachgekommen wäre.

Diese beiden Fälle zeigen in besonders drastischer Weise, wie wichtig gewissenhafte Zugbeobachtung ist. Genaues Beobachten der Züge hat — wie jeder Verkehrsbedienstete weiß — den Zweck, durch rechtzeitiges Erkennen von Unregelmäßigkeiten Unfälle zu verhüten.

Gerade im Hinblick auf die Zunahme der Transporte mit gefährlichen Gütern ist die genaue Zugbeobachtung von eminenter Wichtigkeit und nach wie vor ein wesentlicher Faktor für die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb. Durch die fortschreitende Automatisierung der Sicherungsanlagen und durch die Beseitigung schienengleicher Eisenbahnübergänge bzw. deren Automatisierung werden die besetzten Verkehrsstellen zwangsläufig immer weniger. Um so wichtiger ist es, daß die verbleibenden Verkehrsbediensteten ihrer Verpflichtung, die Züge während der Vorbeifahrt

zu beobachten, auch tatsächlich nachkommen. Hier handelt es sich um eine verkehrsdienstliche Handlung, die anderen, den Verkehrsbediensteten sonst noch übertragenen Arbeiten (z. B. Fahrkartenverkauf u. dgl.) vorgeht. Es ist entschieden zu wenig, wenn sich die Beobachtung lediglich auf die Feststellung des Zugschlußsignals beschränkt. Der Fdl hat sich daher rechtzeitig auf den Platz zu begeben. Ebenso haben die Stellwerks-, Block- und Schrankenwärter die vorgesehenen Plätze so zeitgerecht einzunehmen, daß der ganze Zug beobachtet werden kann und die Genannten von der Zugmannschaft auch gesehen werden. Die Anwesenheit der Beteiligten an den vorgesehenen Plätzen gibt dem Tfz-Führer und der übrigen Zugbegleitmannschaft, aber auch aufmerksamen Reisenden das Gefühl der Sicherheit.

Bei Kontrollfahrten muß leider manchmal festgestellt werden, daß nicht alle zur Zugbeobachtung Berufenen ihrer Verpflichtung nachkommen. Die eingangs erwähnten a. g. Ereignisse mögen die wenigen Säumigen wachrütteln, die Züge während der Vorbeifahrt mit offenen Augen so zu beobachten, wie es die Mehrzahl unserer Mitarbeiter als selbstverständliche Pflichterfüllung schon immer macht.

Anm. d. Redaktion:

Das IdB steht voll und ganz hinter den Ausführungen der Dion Linz. Daß die Tage der geschilderten Ereignisse schon etwas zurückliegen, soll Sie nicht stören. Es handelt sich aber um ganz charakteristische Vorfälle, die in etwas abgewandelter Form täglich passieren könnten, oft sogar tatsächlich eintreten und glücklicherweise folgenlos bleiben.

Nehmen Sie die Zugbeobachtung — das sagen wir immer und immer wieder — sehr ernst. Erst am 25. 4. 1979 konnte der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Jenbach die Folgen einer Zugentgleisung durch gute Zugbeobachtung und sofortiges Handeln — Rückstellen des Ausfahrtsignals und des für einen in der Gegenrichtung herannahenden Güterzug in Freistellung befindlichen Einfahrtsignals —, bezogen auf den Sachverhalt, gering halten.

Und natürlich gilt: Zur Zugbeobachtung gehört die Zugschlußfeststellung. Daß der Lokomotivzug nur aus einem Triebfahrzeug besteht, ist gar nicht selbstverständlich, daß der Triebwagenzug nur aus einer ET-Garnitur besteht, ebenfalls nicht, daß bei einem langen Bezirksgüterzug der letzte Wagen der Gepäckwagen ist, auch nicht; usw. Nehmen Sie sich das zu Herzen.

Vorsicht!

Mit der Überschrift „Vorsicht“ wollen wir Sie nicht vor etwas warnen. Der Artikel befaßt sich vielmehr mit jener Stellung des Vorsignals, die auch unter dem Begriff „Signal 5“ jedem Mitarbeiter des ausführenden Verkehrsdienstes bestens bekannt ist.

Wir wollen wieder ein bißchen in den Vorschriften schmökern und uns ohnedies Vertrautes noch besser einprägen. Der Vollständigkeit halber zunächst eine Aufzählung der möglichen Signalbilder:

Alte Bauarten:

Lichtsignal: ein gelbes Licht

Formsignal (Bauform der BBO): rechteckige gelbe Scheibe mit schwarzem und weißem Rand

(Um dem Wind keine zusammenhängende Angriffsfläche zu bieten, ist die Fläche durch lotrechte Ausparungen unterbrochen.)

Formsignal (Bauform der DR): runde gelbe Scheibe mit schwarzem und weißem Rand

Beide Formsignale zeigen in der Stellung „Vorsicht“ bei Dunkelheit ebenfalls ein gelbes Licht.

Neue Bauart (nur mehr Lichtsignale): zwei gelbe Lichter in gleicher Höhe.

Ist ein Licht-Vorsignal am Standort des rückgelegenen Hauptsignals angebracht, so zeigt es, solange sich dieses Hauptsignal nicht in Freistellung befindet, überhaupt kein Licht.

Untaugliche Vorsignale sollen sich in Stellung „Vorsicht“ befinden und **dürfen** bei Dunkelheit **nur gelbes Licht** zeigen. Bei einem unbeleuchteten Lichtsignal ist am Signalmast bei Dunkelheit eine Laterne mit gelbem Licht anzubringen.

Was wird nun mit dem Signal „Vorsicht“ ausgesagt? Befindet sich ein Hauptsignal in Haltstellung, so zeigt das zugehörige Vorsignal „Vorsicht“. Umgekehrt ist es nicht so! Die Freistellung des Hauptsignals bedingt nur bei bestehendem Stellzwang, daß das Vorsignal „Hauptsignal frei“ zeigen muß. Daraus ist schon erkennbar, daß durch die Vorsichtstellung nicht nur auf eine allfällige Haltstellung des Hauptsignals hingewiesen werden soll, sondern auch anderes angezeigt werden kann, nämlich bei einem Einfahr-vorsignal:

— außergewöhnlicher Haltepunkt (vor dem planmäßigen Haltepunkt)

— Einfahränderung, die eine Verminderung der Geschwindigkeit erfordert, sofern nicht eine Verständi-

gung durch die La, durch Signal 6 b oder 6 c des vierbegriffigen Vorsignals, einen Frühhaltanzeiger, einen Geschwindigkeitsanzeiger mit Kennziffer 3 oder mittels A-Befehles erfolgt

— außerplanmäßiges Anhalten, sofern nicht ein für die Fahrt des Zuges gültiges und auf Bremsweglänge aufgestelltes Ausfahr-(Deckungs-)vorsignal vorhanden ist und dieses auf „Vorsicht“ und das zugehörige Hauptsignal auf „Halt“ belassen wird, oder aber die Verständigung mittels A-Befehles erfolgt

— Höchstgeschwindigkeit 40 km/h (auf Schmalspurstrecken 20 km/h) in einem gesperrten Bahnhof.

Eine ganze Menge also, was sich der Tzf-Führer bei Ansichtwerden eines Einfahrvorsignales in Vorsichtstellung überlegen muß. Dazu kommt natürlich, was für jedes Vorsignal zutrifft, die hauptsächlichste Bedeutung, daß sich das zugehörige Hauptsignal in Haltstellung befindet. Der Tzf-Führer muß sein Fahrverhalten daher so einrichten, daß vor diesem Hauptsignal erforderlichenfalls zuverlässig angehalten werden kann. Ist das Vorsignal nicht auf Bremsweglänge vor dem Hauptsignal aufgestellt, so ist darauf vom Tzf-Führer schon entsprechend frühzeitig Rücksicht zu nehmen.

Das ist auch schon die Überleitung zu einem Zweck, für den das Vorsignal nicht geschaffen wurde, zu dem berückichtigten, sogenannten „Schleifen“. Nehmen wir an, Sie wären Tzf-Führer: Das Einfahrvorsignal eines Bahnhofes zeigt „Vorsicht“. Die Sicht ist nicht gerade gut. Also herunter mit der Geschwindigkeit und angestrengt schauen. Vor Antritt der Fahrt haben Sie selbstverständlich auch den Buchfahrplan Ihres Zuges studiert. Sperre der Verkehrsstelle ist, wie Sie feststellen konnten, nicht vorgesehen. Endlich taucht das Hauptsignal auf: „Frei“. Ausfahrvorsignal ist keines vorhanden. Wird dem Zug ein Befehl beigegeben werden? Angestrengt schauen Sie hinaus. Nur nicht etwa eine Haltescheibe übersehen. Die Zugspitze nähert sich der Fahrdienstleitung. Der Fdl ist auf dem Platz. Er hebt die Hand zum Schirmrand der Kappe, auch Sie geben ihm durch ein Zeichen zu verstehen, daß Sie von seiner Anwesenheit Notiz genommen haben, oftmals aber auch aus kollegialen Erwägungen. Und schon ist die Lok am Fdl vorüber. Angestrengt starren Sie auf das Ausfahrsignal, da ja noch immer mit einem außerplanmäßigen Anhalten zu rechnen ist. Endlich: „Frei“. Vermutlich waren die etwas zu spät dran mit dem Freistellen. Wert-

volle Zeit ist verlorengegangen. Aber Sie sind ein guter Lokführer. Pünktlichkeit ist Ihr Stolz. Sie schalten auf und sind optimistisch. Im nächsten Bahnhof werden Sie schon eine Minute eingefahren haben. Wenn es gut geht! Tatsache ist, daß beim nächsten Vorsignal der Zirkus von vorn beginnt. Spätestens beim übernächsten Mal haben Sie es satt. Sie pfeifen auf die Pünktlichkeit. Es ist Ihnen auch ganz egal, warum jetzt nur mehr grüne Lichter Ihre Fahrt bestimmen, weil nämlich das Hindernis, ein vorausgefahrener Zug, bereits von Ihrer Strecke abgezweigt ist. Schön gemütlich rollt Ihr Zug weiter, nicht zu langsam, aber auch nicht recht schnell. In den Unterlagen über die Fahrt Ihres Zuges wird zu lesen sein „La“ oder „FÜ“ oder beides. Im Endbahnhof hören Sie noch den Zugführer, wie er dem Schaffner zuruft: „Zwei Zehntel“.

Wie einfach wäre das gewesen, wenn Ihnen rechtzeitig ein Fdl das Langsamfahrzeichen gezeigt hätte und in weiterer Folge der Fdl, wo das Hindernis weggefallen war, Ihnen das mit dem Schnellfahrzeichen signalisiert hätte.

Die Fahrtregelungszeichen erfüllen jedoch nur dann ihren Zweck, wenn sie der Praxis entsprechend angewendet und unter Berücksichtigung der Verhältnisse beim Zug (Gewicht, Tzf, Steigung usw.) von den Tzfs so weit wie möglich befolgt werden.

Sie könnten jetzt einwenden, daß bei halbwegs guter Sicht die geschilderte Vorgangsweise für den Tzf-Führer keine so großen Schwierigkeiten bringt. Mag sein. Niemand kann aber bestreiten, daß die Art der Behandlung, allein schon vom menschlichen Standpunkt aus, deprimierend ist.

Da kommt aber noch etwas hinzu, nämlich die Indusi. Haben Sie schon einmal richtig darüber nachgedacht, welche Auswirkungen es für einen schnellfahrenden Zug hat, wenn ein Vorsignal in einer anderen Stellung als „Hauptsignal frei“ angetroffen wird? Es muß sich gar nicht um Schleifen handeln; einfach um zu knappe Freistellen.

Nehmen wir an, Sie wären auch diesmal Tzf-Führer. Mit 140 km/h saust Ihr Zug durch die Gegend. Aha, Blockvorsignal „Vorsicht“. Gespannt schauen Sie auf das Signal. Wird sich das Signalbild noch rechtzeitig ändern? Nein, schon fahren Sie über den Indusimagneteten. Gerade jetzt sehen Sie schon auf 1 km Entfernung das Hauptsignal — „Frei“. Auch das am gleichen Mast angebrachte Vorsignal leuchtet auf und zeigt schon „Hauptsignal frei“. Also wäre jetzt mit Gewißheit auf einige Kilometer die Fahrt mit voller Geschwindigkeit erlaubt.

Naheliegender wäre, mit unverminderter Geschwindigkeit weiterzufahren. Weit würden Sie nicht kommen! Innerhalb von 4 Sekunden nach dem Überfahren des Indusimagneten müssen Sie zunächst einmal die Indusitaste drücken. Tun Sie das nicht, so erfolgt eine Zwangsbremmung. Obwohl Sie diesem Erfordernis nachgekommen sind, müssen Sie trotzdem den Zug, entsprechend der Bremsstellung, auf unter 90 km/h herunterschalten. Tun Sie das nicht, so erfolgt auch diesfalls eine Schnellbremsung. Wenn das zwei- oder dreimal während einer Zugfahrt passiert, können Sie abschätzen, wie sich das auf die Pünktlichkeit des Zugverkehrs auswirkt.

Wenn das IdB ausnahmsweise zu weniger „Vorsicht“ rät, so bezieht sich das, bitte, einzig und allein auf die Stellung der Vorsignale. Nur in diesem Fall empfehlen wir: Mehr Umsicht, weniger „Vorsicht“!

Schrankenwärter vergaß einen Zug

Zu einem außergewöhnlichen Ereignis, das wir im IdB 1/79 kurz skizziert haben, fand im Landesgericht für Strafsachen in Wien am 28. 2. 1979 die Hauptverhandlung statt. Die Aussendung der Austria-Press-Agentur begann wie folgt:

apa 086-id
schrankenwaerter
vergass einen zug
utl.: wegen fahrlaessiger toetung
verurteilt + + +

w i e n , 28. 2. (apa) — zu 360 tages-saetzen a 130 schilling, das sind 46.800 schilling, wurde heute, mitt-woch, im wiener straflandesgericht der 20jaehrige fruehere schran-kenwaerter ludwig sch. verurteilt, weil er am 26. dezember 1978 einen zug vergessen und einen folgenschweren zusammenstoß eines kraftwagens mit einem gueterzug verschuldet hatte. die autofahrerin brigitte cermak war damals getoetet, ein zweiter autofahrer schwer verletzt worden. der strafrichter, olgr. dr. novotny, sprach den angeklagten wegen fahrlaessiger toetung und fahrlaessiger koerperverletzung unter besonders gefaehrlichen verhaeltnissen schuldig.

der angeklagte schrankenwaerter, der jetzt in anderer funktion bei den oebb taetig ist, bekannte sich schuldig. es seien damals zwei gueterzuge auf der strecke der verbindungsbahn huetteldorf-ma-xing avisert gewesen. als der erste

zug die kreuzung veitingergasse-hummelgasse-spoehrgasse passiert hatte, vergass sch. auf den zweiten zug und oeffnete den schranken. im letzten augenblick bemerkte er das herannahen des zweiten zuges und drueckte den knopf. der schranken fiel nach zeugenaus-sagen wie ein fallbeil herab, doch ein auto fuhr bereits ueber die schienen und wurde vom zug erfasst.

Neben allen sonst von uns immer wieder propagierten Argumenten, außer-gewöhnlichen Ereignissen aller Art nach bestem Wissen und Können entgegen-zuwirken, wird an diesem Urteil deut-lich, wie existenzbedrohend sich eine Sekunde Unaufmerksamkeit auswirken kann. Fast 47.000 Schilling sind immer-hin kein Pappenstiel!

Interessant ist im Zusammenhang mit den zahlreichen Veröffentlichungen zu dem Urteil die Zuschrift einer Mutter an eine Zeitung, in der es heißt: „Ich habe drei Söhne. Heute bin ich froh, daß mein Mann wegen der hohen Gefahrentquote nicht erlaubt hat, daß sich die ‚Buben‘ dort (bei den ÖBB. Red.) bewerben.“ Ja, genau so, wie es richtig ist, daß einer, der einmal Eisenbahner ist, um nichts in der Welt seinen Beruf wechseln wollte (die Feststellung gilt nach unserem Gefühl für die meisten Mitarbeiter, auch wenn es viele selbst nicht zugeben), genauso stimmt es, daß unser Beruf ein ständiges Mitdenken und Mitleben von jedem Mitarbeiter (das gilt für die Kollegen des ausführenden Verkehrsdienstes ohne Ausnahme) verlangt. Ein gedankliches Abschalten, fallweise nicht auf dem Laufenden sein, einmal auf die falsche Taste greifen, eine Nummer verwechseln und, und, und — das alles kann fatale Folgen nach sich ziehen. „Wer nichts weiß und wer nichts kann...“, so beginnt ein widerlicher Spruch, den man erfreulicherweise in letzter Zeit nur selten zu hören bekommt. Jedem, der so spricht, wäre zu wünschen, daß er hin und wieder Situationen miterleben könnte, wo es einem den kalten Schweiß auf die Stirn treibt, wo er als „kleiner Bediensteter“ (eine sehr unzutreffende Bezeichnung) auf Grund seiner profunden Vorschriftenkenntnisse Augenblicksentscheidungen treffen muß, um die sich mancher gerne herumdrücken würde. Unser Mann im ausführenden Verkehrsdienst muß handeln — ob es ihm angenehm ist oder nicht. Und er muß richtig handeln!

Aus dem Verkehrsgeschehen

Und wieder zwei schwere Schrankenanstände!

Schwerer Unfall auf Bahnübergang Veitingergasse in V

Ironie des Schicksals: Opfer und Schuldiger sind namenlos

Schranken offen, Frau zerstückelt



Zug-Todesfallen

Obwohl Schrankenwärter ausserbe-

Der eingeschlagene Schrankenwärter von Altmann-Puchheim, der Sonntag früh einen Unfall mit zwei Toten verursacht hatte, machte seinen 344 oberösterreichischen Kollegen zusätzlich Angst: Kaum einer will nach derzeit ungetrübter und ver-antwortungsvoller Posten. Doch die Todesfälle bleiben!

Es wagt kaum einer, auf die Frage zu antworten: „Sind Sie ein verantwortlicher Mitarbeiter?“ Die Antwort lautet: „Nein, ich bin ein Mensch, der auch mal einen Fehler machen kann.“

Die Schrankenwärter sind in der Regel nicht nur für die Schranken, sondern auch für die Zugfahrten verantwortlich. Ein Fehler kann fatale Folgen haben.

Schranken zu schließen vergessen: Kollision Zug - Auto kostete Brüderpaar das Leben



Schranken offen - Zug gegen Auto!

Die Unfallursache eines Schrankenwärter dürfte Dienst nach-lassen, die Schranken zu schließen zu vergessen. Ein Fehler, der fatale Folgen haben kann.

Die Schrankenwärter sind in der Regel nicht nur für die Schranken, sondern auch für die Zugfahrten verantwortlich. Ein Fehler kann fatale Folgen haben.

Schranken offen, Zug gegen Auto!



Schranken offen - Zug gegen Auto!

Die Unfallursache eines Schrankenwärter dürfte Dienst nach-lassen, die Schranken zu schließen zu vergessen. Ein Fehler, der fatale Folgen haben kann.

Die Schrankenwärter sind in der Regel nicht nur für die Schranken, sondern auch für die Zugfahrten verantwortlich. Ein Fehler kann fatale Folgen haben.

Das sind die Folgen:

Wenn trotz ungünstiger Witterungsverhältnisse zwei einander gefährdende Verschiebewegungen (am selben Gleis!) zugelassen werden, der vorgesehene Verschiebeweg nicht vollständig ausgefahren und unzureichend beobachtet wird, mangelhafte Verständigung mit im Spiel ist und letztlich festgestellt wird, daß die Aufsichtsorgane es mit der Überwachung des Verschiebedienstes nicht allzu genau nehmen.



Und noch einmal Dienstkleider...

Selbst auf die Gefahr hin, daß von einigen Mitarbeitern die folgenden Zeilen mit dem Hinweis „schon wieder“ überlesen werden, bringen wir nachstehenden Beitrag:

An einem heißen Sonntag auf der Westbahn. Der Schaffner des Zuges 743 — tadellos adjustiert, bis auf . . . ja bis auf die aufgekrempelten Hemdsärmeln.

Linz Hbf: der Fahrdienstleiter steht einträchtig beim Zugführer und Schaffner des Zuges 805 am Bahnsteig — alle drei tadellos adjustiert, bis auf . . . ja bis auf die aufgekrempelten Hemdsärmeln.

Bahnhof Asten-St. Florian und Bf St. Peter-Seitenstetten: Der Fahrdienstleiter beobachtet die Vorbeifahrt des

Zuges 743 am Platz vor der Fahrdienstleitung — tadellos adjustiert, bis auf . . . (Sie wissen schon, was kommt!?), ja bis auf die aufgekrempelten Hemdsärmeln. Muß das sein? Die Einwände mögen vielfältig klingen; „die Ärmel werden beim Durchgehen in den Wagen leicht verschmutzt“ oder „es ist sooo heiß“ oder „die Kollegen bei der Deutschen Bundesbahn haben kurzärmelige Hemden“ oder . . . oder . . . oder . . .

Zwei Fakten stehen aber fest; erstens widerspricht es den Bestimmungen der DVA 9 und den hiezu erlassenen Dienstanweisungen (siehe auch IdB 2/77) und zweitens sind aufgekrempelte Hemdsärmeln bei unseren Mitarbeitern, die im engen Kontakt mit den Reisenden stehen, bestimmt kein ästhetischer Anblick!

Und nun noch eine Gruppe Pflichtträger, die Stellwerkswärter: Am gleichen Tag, Zugbeobachtung durch die

Stellwerkswärter: Bahnhof Marchtrenk; der Wärter des Stellwerkes 1 am Fenster in kurzer blauer Freizeithose und buntem Freizeithemd (in welcher Kleidung würde dieser Bedienstete, wenn erforderlich, z. B. Signal 29 a abgeben?).

Bf Hörsching; Stellwerk 2, der Bedienstete ohne Kappe — aber dafür ein auffälliges gelbes Hemd.

Bahnhof Asten-St. Florian; der Wärter des Stellwerkes 2 keine Kappe und ein buntes Hemd; der Wärter des Stellwerkes 1 gleichfalls keine Kappe, aber ein kurzärmeliges buntes Freizeitkleidchen.

Dies sind leider keine Einzelfälle, und die Aufzählung ließe sich beliebig fortführen.

Unsere Frage daher: Werden diese Verstöße gegen die DVA 9 von den Kontrollorganen, Bahnhofsvorständen usw. etwa „übersehen“ oder gar toleriert?

Arbeitnehmerschutz



Bild 1



Bild 2



Bild 3

Verschieberhandgriffe

Bei Güterwagen für kombinierte Verkehre, die bei verschiedenen ausländischen Bahnen eingestellt sind, mußten die Verschieberhandgriffe abschwenkbar oder absenkbar ausgeführt werden.

Die Fotos 1—3 zeigen Ihnen den abschwenkbaren Griff.

Im Bild 1 ist der Griff abgeschwenkt. Bevor der Verschieber den Endtritt besteigt, nimmt er den Handgriff, schwenkt ihn nach außen hoch und läßt den in lotrechter Lage befindlichen Handgriff sinken (zirka 9 cm).

Damit ist der Zustand des Bildes 2 erreicht.

Der Verschieber kann nun den Endtritt besteigen, wobei er den Stand, wie im Bild 3 dargestellt, einnehmen muß — also Richtung Wagen und nicht pufferwärts.

Beachten Sie bitte, daß der gesamte Vorgang — Hochschwenken, Auf- und Absteigen und gegebenenfalls das Abschwenden nach beendetem Vershub — nur bei Stillstand des Fahrzeuges zulässig ist.

Die Bilder 4—6 veranschaulichen den absenkbaren Griff. Diese Konstruktion des Schiebegriffes ist auch bei künftigen vereinheitlichten Container-Tragwagen vorgesehen.

Das Bild 4 zeigt den Verschieberhandgriff in der Ruhelage.

Während des Stillstandes des Fahrzeuges besteigt der Verschieber den Endtritt und ergreift die Schlaufe des Verschieberhandgriffes (Bild 5).

**Zugschlußsignale
ungesäumt**

bei Nichtbedarf

an den zuständigen Zugschlußmeldebahnhof senden!

Sodann zieht er den Handgriff hoch und zwar etwas **schräg** zur Gleisachse (werfen Sie bitte noch einmal einen Blick auf das Bild 4). Sobald der Handgriff hochgezogen ist (Bild 6), darf die Verschiebung begonnen werden.

Wichtig! Während der Bewegung des Fahrzeuges den Griff keinen Augenblick loslassen, weil dieser sofort in die Ruhelage absinken würde! Bei diesen Wagen ist besondere Vorsicht geboten! Auf- und Absteigen ist nur während des Stillstandes der Fahrzeuge gestattet.

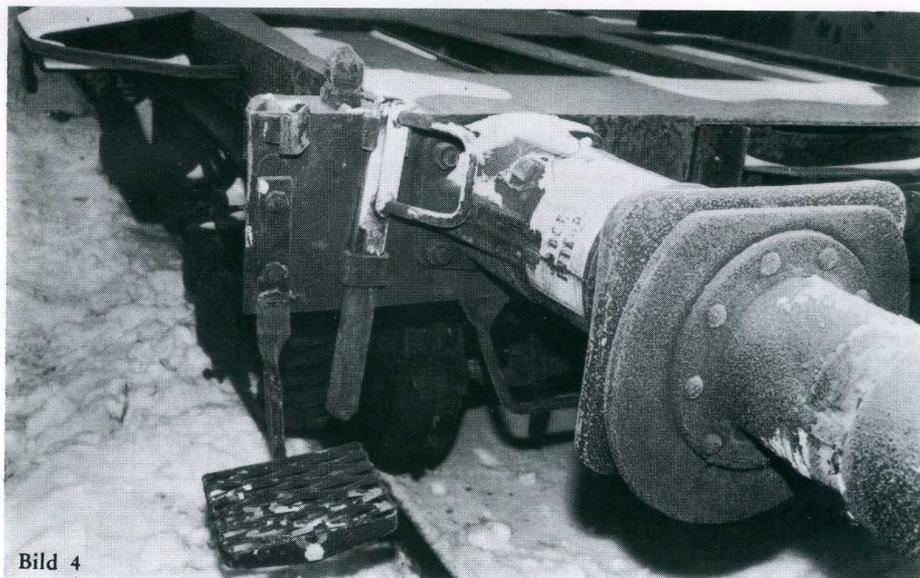


Bild 4

Ihr IdB-Archiv

Am 1. 12. 1954 ist erstmals das Verkehrs-Unterrichtsblatt erschienen. Später erfolgte eine Umbenennung in Betriebs-Unterrichtsblatt und vor über zwei Jahren die Ablöse durch das Informationsblatt „Der Betrieb“.

Jeweils nach dem Erscheinen einer neuen Ausgabe des IdB erkennen wir, daß viele Leser unsere Aussagen mit Beiträgen aus alten VUB (BUB) vergleichen, daraus selbst Schlüsse ziehen oder sich zu einer Anfrage veranlaßt sehen. Trotzdem müssen wir uns alle mit der Tatsache abfinden, daß aus Platzgründen eine Aufbewahrung auf Dauer nicht auf allen Dienstposten möglich sein wird.

Wir bitten deshalb, im örtlichen Bereich sicherzustellen, daß bei jeder Dienststelle des Betriebsdienstes **eine komplette** Sammlung des VUB — BUB — IdB aufliegt. Auf weiteren Dienstposten, wo das IdB ausgelegt wird, sollen neben den Exemplaren des laufenden Jahres die drei vorangegangenen Jahrgänge **komplett** vorhanden sein.

Mit dieser Regelung glauben wir, einen gangbaren Mittelweg gefunden zu haben, so daß dem aktuellen Informationsbedürfnis unserer Mitarbeiter auch bei räumlichen Schwierigkeiten Rechnung getragen ist, darüber hinaus aber jedem interessierten Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes die Möglichkeit zur Einsichtnahme in alle bisher erschienenen Folgen des VUB — BUB und späterhin auch des IdB innerhalb der eigenen Dienststelle möglich ist.

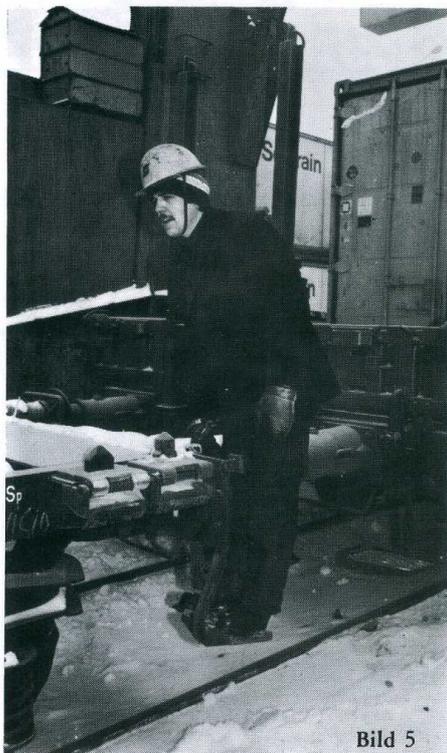


Bild 5



Bild 6

Richtigstellung

Im IdB 1/79, im Beitrag „Neuerungen bei den Belastungstafeln“, Seite 4, rechte Spalte, erster Absatz, soll der Klammerausdruck richtig lauten:

„siehe BT 463 b, Tfz 2043 oder 2143“

Arbeitsunfälle beim

Jahr	Kuppeln		Hemmschuhlegen		Auf- u. Abspringen von bzw. auf Fz.		Aufenthalt im Bereich der Gleisanlagen		Wagenreinigungsdienst		sonstige Arbeitsunfälle		Summe		Betrieb						
	+ schw. verletzt	leicht	+ schw. verletzt	leicht	+ schw. verletzt	leicht	+ schw. verletzt	leicht	+ schw. verletzt	leicht	+ schw. verletzt	leicht	+ schw. verletzt	leicht							
1975	3	28	88	1	11	18	1	29	86	5	84	166	9	57	2	69	237	12	230	646	888
1976	3	26	94	1	9	20	1	30	87	5	72	147	16	37	66	209	10	219	594	823	
1977	2	37	78		8	27		35	69	6	70	164	7	41	65	279	8	216	652	876	
1978	1	37	94		3	15		27	75	2	60	154	13	43	65	229	3	199	610	812	

	Betrieb			Kommerz.-D			Wegunfälle			Gesamtsumme					
1977	8	216	652	876	83	227	310	4	81	152	237	12	380	1031	1423
1978	3	199	610	812	63	230	293	1	75	170	246	4	337	1010	1351

Im Mitteilungsblatt der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen „Sicherheit zuerst“, Folge 4/78, wurde vom Sicherheitsbeamten I der Betriebsdirektion bereits ein Überblick über die Unfallhäufigkeit im Jahre 1978 gegeben. Auf Grund der vom 1. 1. bis 30. 9. 1978 eingetretenen Arbeitsunfälle wurde schon damals eine Verbesserung von ca. 6% prognostiziert. Dank des positiven Wirkens aller an der Unfallverhütung tätigen Mitarbeiter und der positiven Einstellung des Personals zur Unfallverhütung ist es tatsächlich gelungen, die Anzahl der Arbeitsunfälle im Betriebsdienst von 876 (1977) auf 812 abzusenken. Dies bedeutet eine Verbesserung um 64 Unfälle oder ca. 7%. Auch im kommerziellen Bereich konnte

eine Reduzierung der Arbeitsunfälle erreicht werden.

Wie Sie aus der Zusammenfassung entnehmen können, hat sich auch bezüglich der Schwere der Arbeitsunfälle im betrieblichen Bereich seit dem Jahre 1975 eine sehr beachtliche positive Entwicklung stabilisiert.

Durch diese sehr erfreuliche Entwicklung konnte die Unfallrate 1978 im „Verkehrs- und Kommerziellen Dienst“ auf den niedrigsten Wert seit Bestehen der Unfallstatistik (1959), nämlich auf 36,5 abgesenkt werden.

In den Mitteilungen des Arbeitnehmerschutzdienstes Nr. 4, verlautbart im GD-NBl. 5/79, wurde ebenfalls die Entwicklung der Unfallraten der statistisch erfaßten Dienstzweige einer Betrachtung

unterzogen. Erfreulich ist die Feststellung, daß 8 von den 10 erfaßten Dienstzweigen eine Verbesserung der Unfallrate erreicht haben. Wenn man berücksichtigt, daß es bei einer relativ guten Unfallrate sehr schwierig ist, diese noch zu verbessern, kommt der Entwicklung im Verkehrsdienst ganz besondere Bedeutung zu.

Es soll daher allen Mitarbeitern, die zu diesem Erfolg beigetragen haben, für ihre in die Tat umgesetzten Bemühungen gedankt werden. Trotz dieses beachtlichen Resultats dürfen wir sie einladen, die Unfallverhütungswerbung, insbesondere das persönliche Gespräch, zu forcieren, zumindest aber in bisheriger Intensität zum Wohle unserer Mitarbeiter fortzusetzen.

Wir freuen uns . . .

Aus Platzgründen war es uns diesmal nicht möglich, aus der großen Anzahl eingegangener, positiver Zuschriften einige zu veröffentlichen. Im nächsten IdB werden wir dafür ausführlich darauf zurückkommen.

Die Redaktion