

Ja



Verkehrs-Unterrichtsblatt

7. Stück	Wien, am 1. Juli 1968	Jahrgang 1968
----------	-----------------------	---------------

- Inhalt:** 48. Eine Fahrleitungsstörung und ihre Folgen
 49. Städteverkehr für „Eilbedürftige Frachten“
 50. Erwas für jeden
 51. Vereinheitlichte Gattungszeichen der Güterwagen
 52. Unfallverhütung
 53. Lösung des 35. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

48. Eine Fahrleitungsstörung und ihre Folgen (Beitrag eines Fachbeamten der BBD Linz)

x	x	x	x
Bf B.	Bf P.	Bf H.	Bf E.

Im Februar d. J. kam es im Streckenabschnitt B—E zu einer folgenschweren Fahrleitungsstörung mit sehr unangenehmen Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung.

Bei der Fahrt des Zuges 2442 zwischen den Bf H. und E. war das Tfz kurze Zeit spannungslos. Vom Tfz-Führer wurde kein Schaden am Tfz festgestellt und an der Fahrleitung nichts Außergewöhnliches wahrgenommen, daher keine Meldung über Spannungslosigkeit im nächsten Bf erstattet. — Es war jedoch unbemerkt ein Fahrleitungsschaden durch Losreißen des Stromverbinders eingetreten.

Bei der Fahrt des Gegenzuges 2429 trat an derselben Stelle wieder Spannungslosigkeit ein. Nach 1 Minute Aufenthalt in der anschließenden Hst. erfolgte die Weiterfahrt bei normaler Fahrleitungsspannung. Kurz darauf trat starkes Stromabnehmerfeuer beim Stromabnehmer 1 und starke Fahrdrahtschwankung auf. Der Tfz-Führer senkte den Stromabnehmer 1 und fuhr mit Stromabnehmer 2 weiter. Im Endbf B. erstattete auch dieser Tfz-Führer dem Fdl darüber keine Meldung, sondern meldete die Unregelmäßigkeit nur in der Zugförderungsstelle, wo später bei der Untersuchung des Tfz festgestellt wurde, daß ein Schleifstück samt Blechträger der Wippe des Stromabnehmers 1 durch ein Stromverbinderseil der Fahrleitung durchgerissen worden war.

In der Folge des Zuges 2429 fuhr der Steiermark-Express Ex 145. An der Stelle, wo bei den Zügen 2442 und 2429 Spannungslosigkeit bemerkt wurde, nahm der Tfz-Führer keine Unregelmäßigkeit wahr. Wohl aber trat bei diesem Zug 3 km weiter zwischen den Bf H.

und P. starkes Stromabnehmerfeuer auf. Der Tfz-Führer hielt den Zug an, verlangte vom Fdl des Bf H. Abschaltung der Fahrleitung, bestieg sodann das Dach des Tfz und stellte eine schwere Beschädigung des Stromabnehmers 2 fest. Er band den Stromabnehmer nieder und ließ die Fahrleitung wieder einschalten, wobei er dem Fdl nur einen Stromabnehmerschaden meldete, die Frage nach einem Fahrleitungsschaden aber ausdrücklich verneinte.

Im Bf B. stand als Gegenzug Städteschnellzug TS 116. Der Fdl hatte sich beim Nachbarfdl bereits nach dem Verbleib des Ex 145 erkundigt und erfahren, daß der Zug wegen eines Stromabnehmerschadens auf der Strecke angehalten habe. Das veranlaßte den Fdl B. bei der Ankunft des Ex 145 den Tfz-Führer nach der Ursache des Stromabnehmerschadens und dem Zustand der Fahrleitung zu befragen. Der Tfz-Führer gab wohl über den Stromabnehmerschaden eingehende Auskunft, ob jedoch die Fahrleitung in Ordnung sei, konnte er nicht sagen, es sei ihm aber nichts aufgefallen, was auf einen Fahrleitungsschaden schließen lasse. Nun meinte der Fdl B. es nicht verantworten zu können, den schon verspäteten Städteschnellzug TS 116 noch länger zurückzuhalten, bis etwa ein Turmwagen die Strecke befahren und die Fahrleitung untersucht hätte. Diese Meinung rechtfertigte er damit, daß eine Fahrleitungsstörung weder beobachtet noch festgestellt wurde. Er verständigte den Tfz-Führer des Städteschnellzuges TS 116 darüber, was der Tfz-Führer des Ex 145 berichtet hatte, und beauftragte ihn, vorsichtig zu fahren, notwendigenfalls Stromabnehmersenken und Schwungfahren durchzuführen.

Tatsächlich bemerkte der Tfz-Führer des Städteschnellzuges TS 116 bei Annäherung an die ihm genannte Stelle, wo Ex 145 angehalten

hatte, einen Schaden an der Fahrleitung (herabhängenden Auslegerteil). Er konnte rechtzeitig den Stromabnehmer senken, durchfuhr die Stelle mit Schwung und kam unbeschädigt vorbei. Im Bf H. hielt er an und meldete dem Fdl seine Beobachtung. Dadurch stand nun fest, daß zwischen den Bf P. und H. eine Fahrleitungsstörung bestand. Der Abschnitt wurde abgeschaltet und das Unterwerk verständigt.

Städteschnellzug TS 116 wurde im Bf H. wieder abgefertigt und fuhr mit normaler Geschwindigkeit weiter. Im Abschnitt H—E, wo bei den Zügen 2442 und 2429 kurze Spannungslosigkeit eingetreten war, worüber aber die Fdl keine Meldung erhalten hatten, dachte niemand an die Möglichkeit eines Fahrleitungsschadens und hier passierte es: Der Stromabnehmer des Städteschnellzuges TS 116 verfang sich in der schadhafte Fahrleitung und riß zusätzlich noch das Trageis ab. Die Weiterfahrt war unmöglich.

Folgen: Die Streckenunterbrechung dauerte fast 4 Stunden; 2 TS-, 1 Eil-, 2 Personen- und 2 Güterzüge wurden beträchtlich verspätet, ein Personenzug fiel aus.

Was ereignete sich während dieser Zeit im zuständigen Unterwerk?

Die beiden bei den Zügen 2442 und 2429 beobachteten Spannungsunterbrechungen und das Stromabnehmerfeuer bei Ex 145 wurden im Unterwerk als vorübergehende Kurzschlüsse ohne Dauerkurzschluß festgestellt. Der Kommandoraumwärter forschte nach der Ursache, erhielt aber keine Mitteilung über einen Fahrleitungsschaden, da die Fdl selbst davon nichts bzw. nichts Genaues wußten.

In der Meinung, daß die beiden ersten Kurzschlüsse vom selben Tfz, nämlich dem des Z 2429 verursacht wurden und weil kein Fahrleitungsschaden gemeldet war, ordnete der Kommandoraumwärter bei der Zugförderungsstelle Überprüfung der Stromabnehmer des Tfz dieses Zuges an. Als 30 Minuten später der Fdl H. beim Unterwerk die Abschaltung der Fahrleitung wegen eines Stromabnehmerschadens beim Tfz des Ex 145 anmeldete, konnte dem Unterwerk auch jetzt noch nichts von einem Fahrleitungsschaden mitgeteilt werden, da der Tfz-Führer bzw. Zugführer nur Stromabnehmerschaden gemeldet hatte. Durch die bisherigen vagen Angaben sah der Kommandoraumwärter des Unterwerkes noch immer keinen Zwang, die Strecke sperren zu lassen. Trotzdem war wegen der öfteren Kurzschlüsse und Stromabnehmerbeschädigungen die zuständige Fahrleitungspartie bereits in Bereitschaft, um bei Meldung über einen tatsächlichen Fahrleitungsschaden sofort ausfahren zu können.

Das trat ein, als Städteschnellzug TS 116 unter die beschädigte Fahrleitung geriet und jetzt erstmalig im Unterwerk ein Dauerkurzschluß eintrat.

Bei der Störungsbehebung wurde sodann festgestellt: In beiden Störungsbereichen zeigte die

Fahrleitung zahlreiche angeschlagene bzw. beschädigte und verbogene Auslegerrohre, verschobene Hänger und am Sektionstrennungsmast ein abgerissenes Stromverbinderseil, von dem ein Stück fehlte, sowie einen Trageisriß. Das fehlende Stück Kupferseil wurde am Dach des Tfz des Z 2429 gefunden. Diese vielen Beschädigungen waren dann die Ursache der länger dauernden Wiederherstellungsarbeiten.

Wogegen wurde nun verstoßen bzw. was wurde unterlassen?

Fürs erste muß an die Pflicht zur Streckenbeobachtung erinnert werden:

DV M 22, E, Pkt. 218: „Außer der Strecke ist auch die Fahrleitung zu beobachten, um vor Stellen mit Drahtbrüchen oder sonstigen Mängeln rechtzeitig die Stromabnehmer senken bzw. den Zug anhalten zu können. Werden während der Fahrt bedenkliche Schäden am Zustand der Bahn oder der Fahrleitung wahrgenommen, so ist im nächsterreichten Bf, auch wenn der Zug Durchfahrt hätte, anzuhalten und die gemachte Beobachtung zu melden“.

DV EI 52, Pkt. 213: „Die Zugbegleit- und besonders die Lokomotivmannschaften haben bei Beobachtung der Strecke auch die Leitungsanlagen einzubeziehen“.

DV M 22, E, Pkt. 236: „Bei Kurzschlüssen, die von Feuererscheinungen begleitet sind, ist tunlichst genau zu beobachten, von welcher Stelle das Feuer oder der Rauch ausgeht, um der Fehlerquelle nachgehen zu können. Die Meldung hierüber ist möglichst genau zu erstatten“.

DV EI 52, Pkt. 215, b): „Bei Spannungslosigkeit ist vom Tfz-Führer zu beachten: Das Tfz ist auf allfällige, die Spannungslosigkeit verursachende Fehler zu untersuchen. Bei Feststellung eines solchen sofort das nächste Unterwerk hievon unterrichten“.

Und sodann an die Meldepflicht:

DV EI 52, Pkt. 211: „Alle Bahnbediensteten sind verpflichtet, wahrgenommene Mängel an den Leitungsanlagen der nächstgelegenen Dienst- oder Außenstelle des Elektrodienstes (Elektrostreckenleitung, Unterwerk, Fahrleitungsmeister, Kraftwerk) zu melden. Bei Bf einlangende Meldungen sind von diesen sofort an das Unterwerk weiterzugeben. Die Meldungen müssen eine möglichst genaue Ortsangabe (Streckenabschnitt, dazu Mastnummer oder Strecken-km), Zeit und Art der Beobachtung sowie Namen des Meldenden enthalten. Zugmannschaften können solche Meldungen auch schriftlich im nächsten Bf abgeben, der sie fernmündlich an das Unterwerk weitergibt. In dringenden Fällen ist auch außerplanmäßig im nächsten Bf anzuhalten“.

DV EI 52, Pkt. 213: „Stromabnehmerschäden, deren Ursache in der Fahrleitung vermutet werden, sind gleichfalls zu melden“.

DV El 52, Pkt. 223: „Jeder, der nach Eintritt einer Störung deren Ort und Ursache erkennt, hat dies sofort dem nächsten Unterwerk zwecks Veranlassung der Abschaltung des fraglichen Leitungsteiles mitzuteilen“.

Auf Grund der Meldung hat sich das Unterwerk mit der Fehlersuche bzw. -behebung zu befassen, ggf. mit Turmwageneinsatz:

DV El 52, Pkt. 222: „Zur Fehlersuche bzw. -behebung nötige Fahrten mit Turmwagen oder anderen Hilfsfahrzeugen sind gegenüber dem Zugverkehr weitgehend zu fördern — siehe auch DV V 3, Pkt. 526“.

Bezüglich des Turmwageneinsatzes hat das Unterwerk mit den beteiligten Bf die erforderlichen Anordnungen zu treffen:

DV El 52, Pkt. 225: „Der aufsichtsführende Schaltauftragberechtigte hat die Bf zu verständigen, ob und unter welchen Bedingungen ggf. Züge oder andere Fahrzeuge in den gestörten Abschnitt eingelassen werden können“.

DV El 52, Pkt. 216: „Bei Fahrleitungsschäden kann die Elektrostreckenleitung, in dringenden Fällen der Fahrleitungsmeister Langsamfahren oder Stromabnehmersenken anordnen oder auch die Zurückhaltung von Zügen in Bf verfügen, wenn dadurch ein längerer Stillstand auf der Strecke verhindert wird. Derartige Verfügungen sind an die Nachbarbf und Befehlsbf zu richten und rechtzeitig wieder aufzuheben. Die Betriebsabteilung der BBDion (Zugleitung) ist hievon zu unterrichten“.

Wird aber angeordnet, daß ein Zug — wie im oben geschilderten Fall der Städteschnellzug TS 116 — in einen Streckenabschnitt einfahren soll, in dem eine Fahrleitungsstörung auf Grund von Beobachtungen oder Vorkommnissen (z. B. Kurzschlüsse, Spannungslosigkeit u. dgl.) zu vermuten ist, genügt nicht mündliche Verständigung der Zugmannschaft, sondern sie ist sinngemäß nach DV V 3, Pkt. 590 mit V-Befehl

anzuweisen, dem Zustand der Strecke besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Im vorliegenden Falle: „Grund 1 Fahrthindernis zu gewärtigen“ mit der Ergänzung „Vermutlich schadhafte Fahrleitung“.

Zusammenfassend kann also gesagt werden, daß der geschilderte Vorfall mit Fahrleitungsstörung und Streckenunterbrechung gemildert, vielleicht sogar vermieden hätte werden können, wenn

- a) alle beteiligten Tfz-Führer ihre Beobachtungen im nächsten Anhaltebf dem Fdl gemeldet hätten, wodurch wenigstens die Streckenabschnitte mit Fahrleitungsstörungen im vollen Umfang bekannt geworden wären;
- b) die Tfz-Führer nicht nur ihre Stromabnehmerschäden gemeldet, sondern auf Grund der Art der Beschädigungen Mutmaßungen über Fahrleitungsschäden geäußert hätten;
- c) die Fdl wegen der Vorkommnisse — Stromabnehmerschaden bei 2 Zügen — sich eingehender mit dem Kommandoraumwärter des Unterwerkes beraten hätten;
- d) der Kommandoraumwärter trotz der zwar nicht eindeutigen bzw. nicht ausreichenden Meldungen aber wegen der wiederholten Kurzschlüsse und Stromabnehmerschäden den Vorfällen mehr Aufmerksamkeit geschenkt und Erkundigungen bei den Bf der Strecke über etwa bekannt gewordene Unregelmäßigkeiten eingezogen hätte. Die Elektrostreckenleitung bzw. deren Bereitschaftsdienst wäre über die undurchsichtige Betriebslage zu verständigen gewesen, von wo weitere Anordnungen, ggf. auch zur Sperre der Strecke zur Untersuchung der Fahrleitung, gegeben worden wären (siehe oben DV El 52, Pkt. 216!);
- e) der Fdl in B. sich vor Abfertigung des Städteschnellzuges TS 116 mit dem Unterwerk in Verbindung gesetzt hätte, anstatt allein zu entscheiden.

49. Städteverkehr für „Eilbedürftige Frachten“

Die Österreichischen Bundesbahnen haben ein Netz schnellfahrender Güterzüge geschaffen, die vornehmlich den Bedürfnissen nach schnellen Städteverbindungen Rechnung tragen.

Im Städteverkehr werden besonders die Spediteursammelverkehre, leicht verderbliche oder wettbewerbsgefährdete Güter sowie geschlossene Stückgutwagen befördert, die rasche und pünktliche Beförderung erfordern.

Planmäßige Beförderung und rascheste Beistellung im Bestimmungsbf sind unbedingte Voraussetzung für die Erhaltung dieser Verkehre, die zweifellos ein wirksames Mittel zur Bekämpfung der Straßenkonkurrenz darstellen.

Die beiliegende Bildkarte „Städteverkehr für eilbedürftige Frachten — 1968/1969“ gibt einen Überblick über die wichtigsten im Städteverkehr verwendeten Züge. Sie soll allen mit Wagenabholung, Zugbildung, Abfertigung, Beförderung und Beistellung befaßten Bediensteten ermöglichen, die Auswirkung von Unregelmäßigkeiten im Städteverkehr abzuschätzen.

Bedienstete des Verkehrsdienstes und Überwachungsorgane helfen mit, das Vertrauen unserer Kunden im Güterverkehr der ÖBB zu erhalten und sorgt für

Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit des Städteverkehrs.

50. Etwas für jeden

Auszug aus der Verkehrsunfallstatistik

	1. Viertel 1967	1. Viertel 1968
Zugentgleisungen	17	31
Persönliche Unfälle mit schweren Folgen	32	39
Andere Unfälle mit schweren Folgen	47	98
Verschubentgleisungen mit leichten Folgen	378	456
Verschubzusammenstöße mit leichten Folgen	181	212
Schadenssummen	1,507.000	16,820.300

Geben diese Zahlen nicht zu denken? (einschl. Unfälle Marchtrenk und Strengen!)

V-Bedienstete!

Was immer auch die tiefsten Ursachen der zahlreichen Unfälle gewesen sein mögen, die Bilanz zeigt eine Häufung von Anständen, die die Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes aufrütteln sollte. Sie mögen eine Lehre daraus ziehen: Sie dürfen ihren Dienst, möge er noch so einfache Verrichtungen verlangen, auf keinen Fall vernachlässigen, sie müssen ihn ausgeruht antreten und verantwortungsvoll versehen.

Belastet Euch vor dem Dienst weder körperlich noch geistig, damit Ihr seinen harten Anforderungen genügen könnt und Eure Reaktionsfähigkeit ungemindert bleibt. Seid im Dienst wachsam, überlegt Euch vor jeder Handlung, ob sie richtig ist. Bedenkt, daß Euch das Leben und Wohlergehen anderer, Euer eigenes und hohe Werte anvertraut sind. Rechtfertigt das in Euch gesetzte Vertrauen!

16 offene Wagentüren innerhalb von 26 Dienstschichten

(Beitrag eines Fdl der BBDion Linz)

„Immer wiederkehrende Zeitungsberichte über tödliche Unfälle von Reisenden durch Stürze aus fahrenden Zügen haben mich zu folgenden Nötizen veranlaßt:

- 8. 2. 68, Zug 1132: Schaffner gibt Signal 54, trotzdem beim letzten Wagen eine Außentür offen.
- 11. 2. 68, Zug 2522: Nach Abfahrt Signal 10 a durch Fdl, da beim 3. Wagen eine Außentür offen. Tür nach Stillstand durch Schaffner geschlossen.
- 12. 2. 68, Zug 220: Vormeldung durch Blockposten, daß in Zugmitte eine Wagentür offen; sie war bei Vorbeifahrt beim nächsten Posten wieder geschlossen.
- 19. 2. 68, Zug 902: Bei Durchfahrt im Bf beim 5. Wagen eine Tür offen. Signal 10 a des Fdl wurde nicht wahrgenommen. Anhalten des Zuges beim nächsten Blockposten.

20. 2. 68, Zug 246: Vormeldung durch Blockposten, daß beim vorletzten Wagen eine Tür offen. Zug im Bf angehalten und Tür geschlossen.

21. 2. 68, Zug 1012: Nach Abfahrt Signal 10 a durch Fdl, da beim 4. Wagen eine Außentür offen. Fdl schließt die Tür nach Stillstand.

23. 2. 68, Zug 1011: Nach Abgabe des Signals 54 durch Schaffner beobachtet Fdl eine angelehnte Außentür.

1. 3. 68, Zug Ex 20: Bei Durchfahrt im Bf in Zugmitte eine Wagentür offen. Anhalten des Zuges beim Blockposten.

4. 3. 68, Zug 1012: Bei Ausfahrt beim 2. Wagen eine Tür offen. Nach Zuruf an den Zugführer wurde sie geschlossen.

7. 3. 68, Zug 220: Bei Durchfahrt beim 3. Wagen eine Außentür offen. Nach Zuruf an den Zugführer wurde sie geschlossen.

16. 3. 68, Zug 1156: Bei Ausfahrt beim 3. Wagen eine Tür offen. Anhalten des Zuges beim Blockposten.

18. 3. 68, Zug 1133: Nach Abgabe des Signals 54 durch Schaffner, wird vom Fdl angelehnte Außentür beobachtet und geschlossen.

19. 3. 68, Zug 907: Im vorderen Zugteil eine offene Wagentür. Zug beim Blockposten angehalten.

23. 3. 68, Zug 902: Vormeldung, daß beim 4. Wagen eine Tür offen. Stellwerk 2 meldet, ein Reisender versucht, die Tür zu schließen. Da sie bei Vorbeifahrt beim Fdl noch offen, gibt dieser Signal 10 a. Zug wird angehalten.

24. 3. 68, Zug 2525: Nach Abfahrt beobachtet Fdl eine nur angelehnte Außentür und gibt Signal 10 a. Tür wird nach Anhalten durch Schaffner geschlossen.

28. 3. 68, Zug 2528: Nach Abfahrt wird in Zugmitte eine nur angelehnte Außentür vom Fdl beobachtet. Zug beim nächsten Schrankenposten angehalten.

16 offene Türen in 26 Dienstschichten ist sicherlich Grund genug zum Nachdenken!“

Werbeprospekt: „Ihr Zugbegleiter“

In den dafür vorgesehenen Zügen ist jeder Fahrgast vom Schaffner **unaufgefordert** mit dem Werbeprospekt „Ihr Zugbegleiter“ zu betreiben.

Ständige Beschwerden über mangelhafte Beteiligung der Reisenden mit dem Werbeprospekt und häufige Beobachtungen veranlassen uns, auf die strikte Einhaltung dieser Anordnung zu dringen.

Es muß immer wieder festgestellt werden, daß dieses Druckwerk entweder überhaupt nicht verteilt oder ohne Rücksicht auf die Besetzung des Zuges achtlos in die Gepäcknetze oder auf die leeren Sitzplätze gelegt wird. In einigen Fällen fanden sich ganze Bündel an irgend einer Stelle des Zuges (WC, Gepäckwagen) abgelegt.

Der bei den Fahrgästen sehr beliebte Fahrplanauszug soll nicht nur durch persönliche und in höflicher Form erfolgende Übergabe kundenwerbend wirken, sondern muß auch im Interesse der darin inserierenden Firmen verteilt werden.

Bf-Vorstände!

Die Sicherheit und Pünktlichkeit des Betriebes erfordert unbedingt die laufende Überprüfung der Dienstleistung jedes einzelnen V-Bediensteten.

Bedenkt daher auch, daß „Einsichtsvermerke“ ohne tatsächlich durchgeführte Prüfung zwecklos sind.

Es darf daher nicht vorkommen, daß bei Überprüfung das Fehlen von Zügen und Kl-Fahrten im Zugmeldebuch, im Fahrstraßenprüfvormerk usw., das Fehlen von Eintragungen der Zeit der Annahme oder der Rückmeldung, über Beginn und Ende des Fahrens auf dem falschen Gleis, über Kl-Fahrten oder das Anordnen der Fahrstraßenprüfung nicht bemerkt wird.

Bf-Vorstände! Bedient Euch bei den Überprüfungen und Kontrollen besonders der DV V 22!

Verhalten bei gerichtlichen Vorladungen aus Anlaß eines außergewöhnlichen Verkehrsereignisses!

Gemäß Pkt. 124 der DV V 26 haben Bedienstete jede gerichtliche Vorladung aus Anlaß eines außergewöhnlichen Verkehrsereignisses sofort ihrer Dienststelle zu melden.

Dienstvorstände!

Ihr habt hierüber — unabhängig von der in der Dienstordnung angeordneten Verständigung — ehestens Eure Fachabteilung bei der Bundesbahndirektion zu verständigen, die ihrerseits den Erhebungsdienst der Betriebsabteilung benachrichtigt.

Bf-Vorstände geben Meldungen direkt an die Erhebungsorgane der Betriebsabteilung.

Reisezugschaffner!

Wir erinnern daran, daß die Schaffner nach Abfahrt vom Ausgangsbf oder von einem Unterwegs-Bf ihren Bereich zu durchschreiten und den nächsten Halte-Bf — natürlich auch den Endbf eines auslaufenden Zuges — bekanntzugeben haben.

Die Unkenntnis des nächsten Halte-Bf wird — namentlich in Schnell- und Eilzügen — von ortsunkundigen Fahrgästen sehr unangenehm empfunden. Sie führt nicht nur zu Beschwerden, sondern auch zu verzögertem Aussteigen und damit in Bf mit kurzen Aufenthalten zu deren Überschreitung und zu Verspätungen (DV K 1, Pkt. 496).

Eine Geschäftsführerin, wie sie sein soll!



Die Kollegin versieht seit 13 Jahren ihren gewiß nicht unbeschwerlichen Dienst in dem 647 m hoch gelegenen Geschäftsführerbahnhof Oberbuchberg auf der Mariazellerbahn zur vollsten Zufriedenheit ihrer Vorgesetzten und Kunden.

Insbesondere während der Wintermonate ist die Geschäftsführerin besonders schwierigen Situationen gegenübergestellt, die sie jedoch immer gemeistert hat.

EIGENE VORSICHT —

BESTER UNFALLSCHUTZ!

Fremdarbeiter beim Vershub

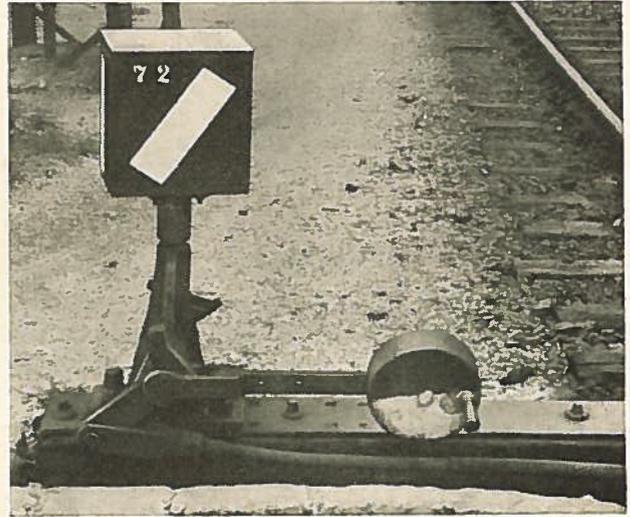
Aus gegebenem Anlaß sei hier an die DA. Nr. 135, verlautbart im GD. NBl. 14. Stk. aus 1966, erinnert, in der es u. a. heißt: „Gastarbeiter, die als Verschieber verwendet werden sollen, sind bis zur Ablegung der Verwendungsprüfung für Verschieber als Bahnhelfer zu entlohnen. Es sollen zu solchen Verwendungen vornehmlich Gastarbeiter herangezogen werden, die bereits einige Monate im Dienste der ÖBB gestanden sind. Sie müssen die deutsche Sprache in den für die Dienstabwicklung erforderlichen Umfang beherrschen und sollen das 35. Lebensjahr nicht überschritten haben. Nach Ablegung der Dienstprüfung (in deutscher Sprache) ist eine Überstellung in Lohngruppe 4 vorzunehmen“

Signal 15 a

Gemäß Pkt. 57 der DV V 2 besteht das Signal 15 a „Die Weiche steht in die Ablenkung“

aus einem weißen Pfeil im schwarzen Feld, dessen Pfeilspitze in Richtung der Ablenkung zeigt.

Bei Signalkörpern mit Rückstrahlern fehlt die Pfeilspitze (siehe Abbildung).



Zuschrift des Sonnenzug-Komitees



„Sehr geehrter

Herr Generaldirektor-Stellvertreter!

Für die so großzügige Unterstützung des SONNENZUGES 1968 danke ich namens aller Reisetilnehmer aufrichtigst. Darf ich Sie, sehr geehrter Herr Hofrat, bitten, diesen Dank auch allen Ihren Mitarbeitern weiterleiten zu wollen.

Mit der Bitte, auch im nächsten Jahr diesen Zug der Nächstenliebe wieder unterstützen zu wollen, zeichnet

mit vorzüglicher Hochachtung Herrn
Generaldirektor-Stellvertreter stets
dankbar ergebener

E. E.

Vorsitzender des Sonnenzug-Komitees“



Positives aus einer steirischen Tageszeitung:
„Standpunkt des Lesers“

Im Zug von Wien nach Graz. Ich glaube, folgendes Ereignis verdient es, veröffentlicht zu werden:

„Meine Schwester und ich fuhren am 25. April 1968 im Triebwagenschnellzug von

Wien nach Graz (ab Wien Südbf um 13.38 Uhr). Der Schaffner kam mir — als älteren Frau — mit einer beispielgebenden Freundlichkeit, Zuvorkommenheit und Behilflichkeit entgegen, die in dieser schnellebigen Zeit aufrichtige Freude auslöste. Freuen wir uns, daß unsere ÖBB solche Menschen besitzt!

F. St., derzeit Graz“

Kampf dem Lärm!

Ausgangspunkt und Leitsatz der Lärmbekämpfung muß die Erkenntnis sein, daß jeder Lärm, der andere schädigt oder auch nur belästigt, grundsätzlich unerlaubt und widerrechtlich ist. (Aus „Nachrichten des Lärmbekämpfungszentrums LBZ“.)

51. Vereinheitlichte Gattungszeichen der Güterwagen

Das vereinheitlichte Gattungszeichen der Güterwagen, gekennzeichnet durch einen vorangesetzten Punkt, besteht

- a) aus dem Gattungsbuchstaben (Großbuchstabe), mit dem die Wagengattung bzw. Wagenbauart gekennzeichnet wird und
- b) gegebenenfalls aus einem oder mehreren Kennbuchstaben (Kleinbuchstaben), aus denen die wesentlichen Merkmale des Güterwagens vom Gesichtspunkt seiner Verwendung festgestellt werden können; diese Kennbuchstaben können entweder von in-

ternationaler Geltung (a—s) oder von nationaler Geltung (t—z) sein.

Die Kennbuchstaben werden in alphabetischer Reihenfolge hinter den Gattungsbuchstaben an den Güterwagen angeschrieben, wobei die Kennbuchstaben mit nationaler Bedeutung durch einen Trennungsstrich von denen mit internationaler Bedeutung abgesondert sind, z. B.: Glms—v.

Die Zugehörigkeit der Kennbuchstaben zu den einzelnen Gattungsbuchstaben veranschaulicht nachstehende Tabelle:

a) Wagen mit Kennbuchstaben von internationaler Geltung

Verwendung der Kennbuchstaben	OFFENE WAGEN		GEDECKTE WAGEN			mit unabhän- der Regelbauart 2 achsig, Ladelänge über 12 m mit beweglichen Wänden und mit kurzen Rungen höchste Lastgrenze 20 t oder darüber		
	der Regelbauart stirn- und seitenkippar — 2 achsig: Ladelänge 7,70 m oder darüber, höchste Lastgrenze 20 t oder darüber — mit Drehgestellen: Ladelänge 12 m oder darüber, höchste Lastgrenze 40 t oder darüber	der Sonderbauart — 2 achsig: höchste Lastgrenze 20 t oder darüber — mit Drehgestellen: höchste Lastgrenze 40 t oder darüber	der Regelbauart 8 Lüftungsöffnungen oder darüber — 2 achsig: Ladelänge 9 m oder darüber, höchste Lastgrenze 20 t oder darüber — mit Drehgestellen: Ladelänge 15 m oder darüber, höchste Lastgrenze 40 t oder darüber	der Sonderbauart — 2 achsig: höchste Lastgrenze 20 t oder darüber — mit Drehgestellen: höchste Lastgrenze 40 t oder darüber	Kühlwagen mit mittlerer Isolierung mit Fußbodenrost und Eiskästen von 3,5 m ³ oder darüber — mit unabhängigen Achsen: höchste Lastgrenze 15 t oder darüber, Bodenfläche mindestens 19 m ² — mit Drehgestellen: höchste Lastgrenze 30 t oder darüber			
Gattungsbuchstaben	E	F	G	H	I	K		
Kennbuchstaben für die internationale Kennzeichnung	a	mit Drehgestellen	mit Drehgestellen	mit Drehgestellen	mit Drehgestellen	mit Drehgestellen		
	b		Großraumwagen (über 45 m ³) mit unabhängigen Achsen	Großraumwagen (über 70 m ³) mit unabhängigen Achsen	Großraumwagen (über 70 m ³) mit unabhängigen Achsen	mit großer Bodenfläche (mindestens 22 m ²) mit unabhängigen Achsen	mit langen Rungen	
	c				c: mit Stirnwandtüren cc: mit Stirnwandtüren und Inneneinrichtung (für Kraftfahrzeug-Beförderung)	mit Fleischhaken		
	d	mit Selbstentladung durch Schwerkraft (1)	mit Selbstentladung durch Schwerkraft (1)		mit Bodenklappen	für Seefisch		
	e				e: mit 2 Böden ee: mit über 2 Böden	mit elektrischer Lüftung		
	f	Für den Fährbootverkehr mit Großbritannien geeignet						
	g			für Getreide	für Getreide	Kühlmaschinenwagen		
	h			für Frühgemüse (3)	für Frühgemüse (3)	mit starker Isolierung		
	i				mit öfnungsfähigen Seitenwänden			
	j	in Bereit-						
	k	— 2 achsig: höchste Lastgrenze unter 20 t — mit Drehgestellen: höchste Lastgrenze unter 40 t	— 2 achsig: höchste Lastgrenze unter 20 t — mit Drehgestellen: höchste Lastgrenze unter 40 t	— 2 achsig: höchste Lastgrenze unter 20 t — mit Drehgestellen: höchste Lastgrenze unter 40 t	— 2 achsig: höchste Lastgrenze unter 20 t — mit Drehgestellen: höchste Lastgrenze unter 40 t	— mit unabhängigen Achsen: höchste Lastgrenze unter 15 t — mit Drehgestellen: höchste Lastgrenze unter 30 t	höchste Lastgrenze unter 20 t	
	l	nicht seitenkippar		weniger als 8 Lüftungsöffnungen		Wärmeschutzwagen ohne Eiskasten	ohne Rungen	
	m	— 2 achsig: Ladelänge unter 7,70 m — mit Drehgestellen: Ladelänge unter 12 m		— 2 achsig: Ladelänge unter 9 m — mit Drehgestellen: Ladelänge unter 15 m		— mit unabhängigen Achsen: Bodenfläche unter 19 m ² (4)	m: Ladelänge von 9 bis 12 m mm: Ladelänge unter 9 m	
	n	in Bereit-						
	o	nicht stirnkippar				Eiskästen unter 3,5 m ³	feste Wände	
	p						ohne Wände	
	q	q: elektrische Heizleitung für alle Stromarten			qq: elektrische Heizleitung und -ein-			
	r	r: Dampfheizleitung			rr: Dampfheizleitung und -ein-			
	s od. ss	« s » — bzw. « ss » — fähig						

(1) Der Begriff «mit Selbstentladung durch Schwerkraft» bezieht sich nur auf Wagen, die keinen Flachboden haben und die weder stirn- noch seitenkippar sind.
 (2) Der Kennbuchstabe «e» — lichte Höhe der Türöffnungen über 1,90 m — wird nicht an Wagen mit öfnungsfähigem Dach T, die bereits den Kennbuchstaben «b» — Großraumwagen (über 60 m³) mit unabhängigen Achsen — und (oder) den Kennbuchstaben «d» — mit Selbstentladung durch Schwerkraft — und (oder) den Kennbuchstaben «i» — mit öfnungsfähigen Seitenwänden — tragen, angebracht.

FLACHWAGEN			OFFEN/FLACH-MEHRZWECKWAGEN der Regelbauart 2 achsig: Ladelänge über 12 m, mit umklapp- baren Wänden und mit Rungen, höchste Lastgrenze 20 t oder darüber	WAGEN MIT OFFNUNGSFAHIGEM DACH — 2 achsig: höchste Last- grenze 20 t oder darüber — mit Drehgestellen: höchste Lastgrenze 40 t oder darüber	SONSTIGE WAGEN und insbesondere SONDERWAGEN für Beförderung flüssiger, gasförmiger oder staubförmiger Güter, die nicht unter die Gattungen F, H, L oder S fallen — 2 achsig: höchste Last- grenze 20 t oder darüber — mit Drehgestellen: höchste Lastgrenze 40 t oder darüber
gigen Achsen	mit Drehgestellen				
der Sonderbauart höchste Lastgrenze 20 t oder darüber	der Regelbauart Ladelänge über 18 m, mit abklappbaren Stirn- wänden und mit Rungen, höchste Lastgrenze 40 t oder darüber	der Sonderbauart höchste Lastgrenze 40 t oder darüber			
L	R	S	O	T	U
a : 3 Achsen aa : 4 unabhängige Achsen		a : 6 Achsen aa : 8 Achsen oder darüber	3 Achsen	mit Drehgestellen	mit Drehgestellen
Großbehältertrag- wagen		Großbehältertrag- wagen		Großraumwagen (über 60 m ³) mit unabhängigen Achsen	
mit Drehschemel		mit Drehschemel		mit Stirnwandtüren	mit Entladung durch Druckluft oder Luftstöße
				mit Selbstentladung durch Schwerkraft (1)	mit Selbstentladung durch Schwerkraft (1)
mit Stockwerken für Kraftfahrzeuge		mit Stockwerken für Kraftfahrzeuge		lichte Höhe der Türöffnungen über 1,90 m (2)	für Zement
<i>(für die Güterwagen der Spalten F, H, I, L, S, O, T und U)</i>					
				für Getreide	für Getreide
					für flüssige oder gasförmige Erzeugnisse
				mit öfFnungsfähigen Seitenwänden	mit Tiefladebühne
schaft gehalten					
höchste Lastgrenze unter 20 t	höchste Lastgrenze unter 40 t	höchste Lastgrenze unter 40 t	höchste Lastgrenze unter 20 t	— 2 achsig: höchste Lastgrenze unter 20 t — mit Drehgestellen: höchste Lastgrenze unter 40 t	— 2 achsig: höchste Lastgrenze unter 20 t — mit Drehgestellen: höchste Lastgrenze unter 40 t
ohne Rungen (5)	ohne Rungen	ohne Rungen (5)	ohne Rungen		
	m : Ladelänge von 15 bis 18 m mm : Ladelänge unter 15 m		m : Ladelänge von 9 bis 12 m mm : Ladelänge unter 9 m		
schaft gehalten					
	feste Stirnwände				
ohne Wände (5)	ohne Stirnwände	ohne Wände (5)			
richtung für alle Stromarten			<i>(für alle Wagenbauarten gültig)</i>		
richtung			<i>(für alle Wagenbauarten gültig)</i>		
<i>(für alle Wagenbauarten gültig)</i>					
(3) Der Kennbuchstabe «h» gilt nur für Wagen der Gattungen G und H, die zusätzliche Lüftungsöffnungen in Fußbodenhöhe haben.					
(4) Kühlwagen mit englischer Begrenzungslinie: l f - Bodenfläche m ² oder darüber l fm - Bodenfläche von m ² bis m ² .					
(5) An den Güterwagen L und S, die auch die Kennbuchstaben «b», «c» oder «e» erhalten, können wahlweise die Kennbuchstaben «l» ohne Rungen und «p» ohne Wände angeschlossen werden.					

b) Kennbuchstaben von nationaler Geltung für ÖBB-Wagen:

v = elektrische Heizleitung für 1000 V bei allen Wagen

w = höchste Lastgrenze 20 t — 21,5 t bei einigen Typen zweiachsiger Wagen

x = für Kalk bei T-Wagen

y = Ladelänge unter 15 m bei S-Wagen mit 6 oder mehr Achsen

z = Erzwagen bei F-Wagen.

Siehe auch DV K 10, Pkt. 13 (10)—(14).

52. Unfallverhütung

a) Verschubunfall mit tödlichem Ausgang

(Beitrag eines Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst der BBDion Innsbruck)



Am 31. März 1968 ereignete sich ein bedauerlicher Unfall:

Ein Verschubbediensteter geriet beim Abspringen in den Fahrweg eines entgegenfahrenden Tfz,

wurde von diesem zur Seite geschleudert und erlag kurz darauf den schweren Verletzungen, die er dabei erlitt.

Man ist nun versucht, den Ausgang des Unfalles von Anfang an zu erwarten; das gerichtsmmedizinische Gutachten brachte aber ganz andere Ursachen für den tödlichen Ausgang an den Tag.

Die Kopfverletzungen, die der Anprall des Tfz verursachten und äußerlich als Todesursache betrachtet wurden, erwiesen sich als nicht so schwer, als daß sie nach dem heutigen Stand der Medizin nicht Aussicht auf Heilung geboten hätten. Die effektive Todesursache lag in den schweren inneren Verletzungen, die dem Bediensteten durch eine Entkupplungsstange, welche er beim Abspringen in der Hand gehalten hatte, zugefügt wurden. Sie verspießte sich beim Sturz am Boden und drang bis in den Brustraum des Verschiebers.

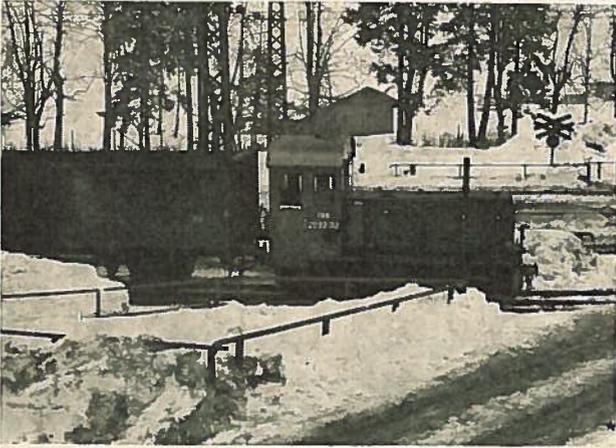
Vielleicht vermag dieser Unfall den Verschubbediensteten vor Augen zu führen, daß die Gefahr der Verletzung durch eine Entkupplungsstange unter Umständen größer sein kann als die bei einer Streifung durch ein Tfz. Es ist daher der Handhabung dieses Arbeitsgerätes größeres Augenmerk hinsichtlich der Unfallverhütung zuzuwenden.

b) Ein zweiter Verschubunfall mit tödlichem Ausgang:

Im Bf T. wurde der 32jährige Verschieber F. auf Gleis 4 a in schwerverletztem Zustand aufgefunden. Der Verunglückte erlag kurz nach Einlieferung in das Krankenhaus seiner Verletzung (Schädelbasisbruch).

Im genannten Bf waren um 11.45 Uhr die Verschubarbeiten unterbrochen worden. Das Schmalspur-Verschub-Tfz wurde gesichert abgestellt, jedoch der Starterschlüssel nicht wie vorgeschrieben beim Fdl sondern hinter dem Kühlwasserthermometer verwahrt, worauf sich der Tfz-Führer zum Mittagessen entfernte.

Verschieber F., der durch oftmaliges Mitfahren auf dem Verschub-Tfz die Handhabungen zum Ingangsetzen beherrschte, startete das Tfz unbefugt in der Absicht, dieses mittels Steifkuppel an einen Normalspurwagen zu kuppeln. Nachdem er eine Strecke von zirka 250 m zurückgelegt hatte, sprang er vom langsam ausrollenden Tfz ab und betrat das Gleis, um die Steifkuppel einzulegen. Als dies nicht gelang — die Geschwindigkeit des Tfz wurde wahrscheinlich von ihm unterschätzt — spießte sich die Steifkuppel an der Tfz-Brust und schnellte dann



plötzlich in die Höhe, wobei dem Verschieber, der die Steifkuppel noch hielt, ein sehr starker Schlag gegen den Kopf versetzt wurde.

Dem Unfall lag nicht nur unbefugte Inbetriebnahme des Verschub-Tfz zugrunde. Das Kuppeln von Fahrzeugen mit Mittelpufferkupp-

lung durch einen Bediensteten allein ist verboten. Die erforderlichen Signale sind von einem zweiten Bediensteten zu geben, der sich neben dem anzukuppelnden Fahrzeug aufzuhalten hat. Der bedauerliche Unfall ist also auf Selbstverschulden zurückzuführen.

53. Lösung des 35. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Die richtige Lösung lautet:

„ZSV 6, Pkt. 4“.

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 1000,—):
Herbert Sternad, Oberschaffner, Bf Villach Hbf;
2. Preis (S 500,—):
Assistent Josef Prielassnig, Zugführer, Bf Villach Hbf;
3. Preis (S 200,—):
Josef Valtiner, Oberschaffner, Bf Villach Hbf;
1. Trostpreis (S 100,—):
Assistent Stefan Wiesflecker, Zugführer, Bf Villach Hbf;
2. Trostpreis (S 100,—):
Franz Unterköfler, Verschubaufseher, Bf Villach Hbf;
3. Trostpreis (S 100,—):
Siegfried Fritz, Oberschaffner, Bf Villach Hbf;

4. Trostpreis (S 100,—):

Assistent Heinrich Fuchs, Wagenmeister, ZgfLtg Knittelfeld;

5. Trostpreis (S 100,—):

Assistent Philipp Hudelist, Verschubaufseher, Bf Villach Hbf.

Besonders hervorgehoben zu werden verdient die rege Anteilnahme der Bediensteten des Bf Villach Hbf am Preisausschreiben.

Die Preise gehen den Gewinnern umgehend zu.

Beteiligung der Leser des Verkehrs-Unterrichtsblattes im Ausland

So sehr es erfreulich ist, daß auch Sie sich an den Preisausschreiben des Verkehrs-Unterrichtsblattes beteiligen, so sehr müssen wir bedauern, aus verständlichen Gründen Sie nicht an der Auslosung der Gewinner teilnehmen lassen zu können.

Alkohol ist ein Gehirngift!

Er begünstigt:

Herabsetzung des Bewußtseins, der Selbsteinschätzung, der Selbstkritik.

Umschlagen der Aufmerksamkeit in Sorglosigkeit und Abnahme des Urteilsvermögens.

Überschätzung der eigenen Fähigkeiten und Unterschätzung der Gefahren.

Verlangsamung von komplizierten Reflexen und Reaktionen . . .

Darum, Eisenbahner des ausübenden Verkehrsdienstes, meide den Alkohol! Dir ist die Sicherheit tausender Bahnbenützer überantwortet; diese Aufgabe kann nur ein vollkommen nüchterner Eisenbahner lösen.

Städteverkehr für Eilbedürftige Frachten

(Bildkarte zum Beförderungsbuch 3) 1968/69

