



Verkehrs-Unterrichtsblatt

5. Stück

Wien, am 1. Mai 1969

Jahrgang 1969

- Inhalt:** 20. Hoch klingt das Lied vom braven Eisenbahner!
21. Entgleisung von 5 Wagen beim Vershub
22. Mangelhafte Vershubwegbeobachtung!
23. So werden Verspätungen verursacht!
24. Etwas für jeden
25. Unfallverhütung
26. Mitteilungen des Unfallverhütungsdienstes

Gedanken zur bevorstehenden Reisesaison

Es geht jeden an!

Kollege,

ob Du im ausführenden Verkehrsdienst tätig bist, an der Wartung und Pflege des Fahrparks arbeitest oder mit kommerziellen Aufgaben betraut bist, immer und überall sollst Du daran denken, daß Deine Arbeit, Dein Dienst, dem Kunden, dem Fahrgast, gilt.

Einige Minuten Verspätung, ein unfreundliches Wort, ein kalter, ein unbeleuchteter oder ein ungereinigter Reisezugwagen schaden mehr als mit vielen Tausenden von Schillingen im Wege der Werbung wieder wettgemacht werden kann.

Liegt es immer am Baujahr oder an der Wagentype, daß Heizung und Beleuchtung versagen, kein Waschwasser vorhanden ist, die Toiletten unbenutzbar sind?

Liegt es nicht manchmal auch an Dir?

Darüber solltest Du, sollte ich, sollte jeder von uns einmal nachdenken!

20. Hoch klingt das Lied vom braven Eisenbahner!

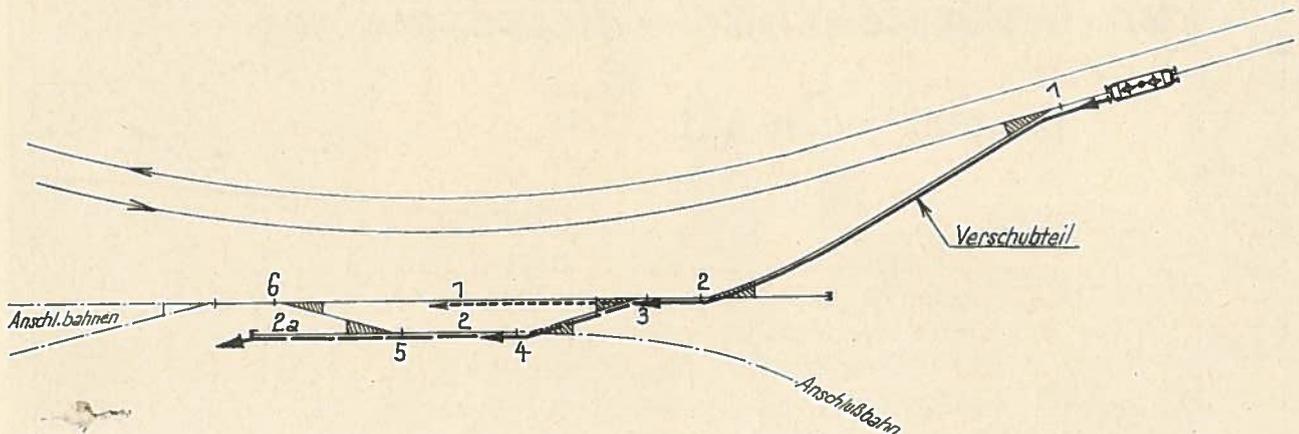
Am 15. März um 6.50 Uhr kam ein auf der Bundesstraße 159 zwischen den Bf Sulzau und Golling-Abtenau fahrender Personenkraftwagen infolge zu hoher Geschwindigkeit von der Fahrbahn ab, durchstieß das Straßengeländer und stürzte über eine zirka 5 m hohe Böschung auf den parallel zur Straße verlaufenden Bahnkörper (Gleis 1), wobei das Kraftfahrzeug total zertrümmert wurde. Der Kraftfahrzeuglenker erlitt leichte, ein Mitfahrer schwere Verletzungen.

Der Unfall wurde vom BB-Assistent Rupert Rottenegger, Bahnmeisterstelle Golling-Abtenau, der in einem Wärterhaus in der Nähe der Unfallstelle wohnt, bemerkt und sofort am Streckenfernsprecher den Fdl der benachbarten Bf gemeldet, die Gleis 1 sperrten. Unterdessen hatten andere Kraftfahrzeuglenker die beiden Verletzten aus dem Wrack geborgen und den Abtransport in das Krankenhaus veranlaßt.

Wäre durch die Meldung Rotteneggerts nicht die sofortige Gleissperre veranlaßt worden, wäre Zug E 640 um 6.56 Uhr im Bf Sulzau durchgefahren und unweigerlich an das Kraftfahrzeugwrack angefahren. Hier muß erwähnt werden, daß der Bedienstete bereits am 12. Mai 1966 bei einem Unfall gleicher Art einem anrollenden Güterzug entgegengelaufen ist, diesen angehalten und damit einen folgenschweren Zusammenstoß verhütet hat. Dem Bediensteten wurde damals die Silberne Medaille für Verdienste um die Republik Österreich verliehen. Da die neuerliche Verleihung einer sichtbar zu tragenden Auszeichnung auf Grund der bestehenden Bestimmungen erst nach Ablauf von 5 Jahren möglich ist, wurde Antrag an den Herrn Generaldirektor gestellt, Rottenegger für seine jetzige Tat eine geldliche Belohnung zuzuerkennen.

Von den Sonderdrucken „Maschinell ausgefertigter Wagenausweis“ aus dem Verkehrs-Unterrichtsblatt 3/1968 sowie „Gefahrzettel“ aus dem Verkehrs-Unterrichtsblatt 9/1967 sind noch Reststücke vorhanden. Nachbestellungen können fernmündlich an GD I/7 Unfall, Klappe 5611, gerichtet werden.

21. Entgleisung von 5 Wagen beim Vershub



Die Weiche 3 der skizzierten Ladestelle steht in der Grundstellung in die Gerade nach Gleis 1. Die Bedienung der Ladestelle erfolgt mit Bedienungszug und ab der Weiche 1 als geschobene Vershubfahrt mit einem Vershubmeister, einem Vershubleiter und 2 Verschiebern.

Am 3. Februar bestand der Bedienungszug aus Tfz und 39 Wagen. Der Vershubmeister und der Spitzenverschieber hielten sich bei der Fahrt in die Anschlußbahn auf dem vordersten geschobenen Wagen auf, während der Vershubleiter und der 2. Verschieber auf dem Tfz mitfuhren. Nach Anhalten vor der Weiche 1 sperrte der Vershubmeister die Weichen 1 und 2 auf und stellte sie um. Daraufhin gab der Spitzenverschieber das Signal „Herkommen“ zur Weiterfahrt an den

Vershubleiter, der sich mit dem Tfz-Führer mündlich verständigte.

Weder der Vershubmeister noch der Spitzenverschieber überzeugten sich vor Vershubbeginn von der Stellung der Weiche 3. Erst bei Annäherung des Vershubteiles an diese Weiche bemerkte der Spitzenverschieber, daß sie nicht nach Gleis 1, sondern nach Gleis 2 stand. Er sprang hierauf ab und gab Haltsignale, die jedoch nicht sofort befolgt wurden, da der Vershubleiter auf die vom Spitzenverschieber gegebenen Signale nicht mit der notwendigen Aufmerksamkeit achtete. Die Haltsignale wurden erst bemerkt, als der Vershubteil gegen einen auf Gleis 2 stehenden Güterwagen gestoßen war.

Dieser und die beiden vordersten Wagen des Verschubteiles wurden über den Gleisabschluß geschoben und stürzten über eine 3 m hohe

Böschung; 2 weitere Wagen entgleisten mit je einer Achse. Sachschaden: S 285.000!



Der Unfall wurde durch drei Bedienstete verschuldet:

Der Verschubmeister hatte die Weichen 1 und 2 umgestellt und befand sich der Weiche 3 am nächsten. Dennoch überzeugte er sich nicht von deren Stellung und duldete die Unterlassung der Einteilung eines Signalübermittlers, durch den der Unfall hätte verhindert werden können.

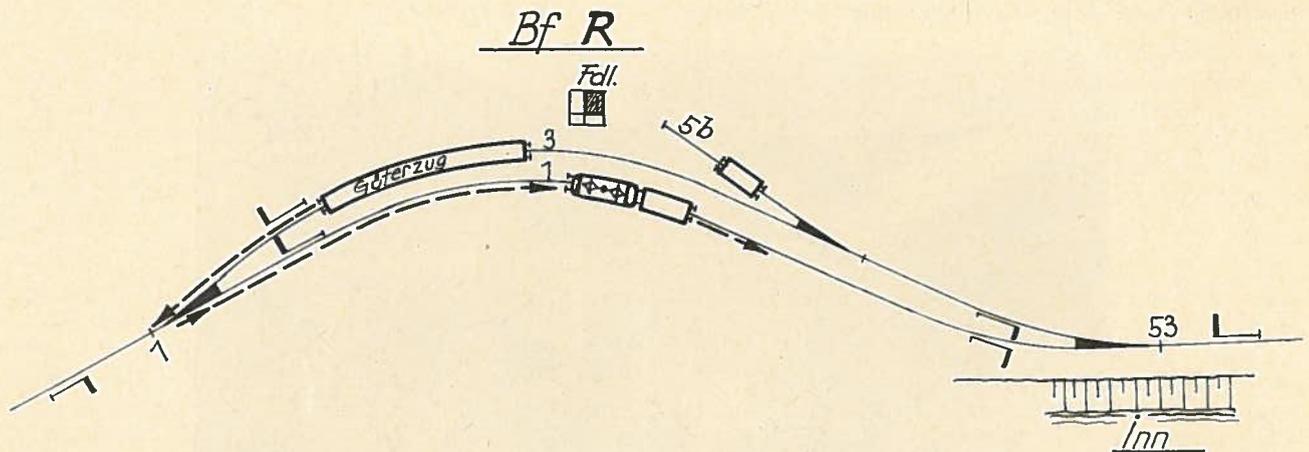
Außerdem trug er nicht Sorge dafür, daß der Spitzenverschieber mit einem Verschubfunkgerät beteiligt wurde, wiewohl ein solches zur Verfügung stand (DV V 3, Punkte 57, 58, 61, 68, 83, 84 u. 87).

Der Verschubleiter hatte den Verschub nicht mit der notwendigen Sorgfalt geleitet, da er trotz des langen geschobenen Verschubteiles sowie Gleis-

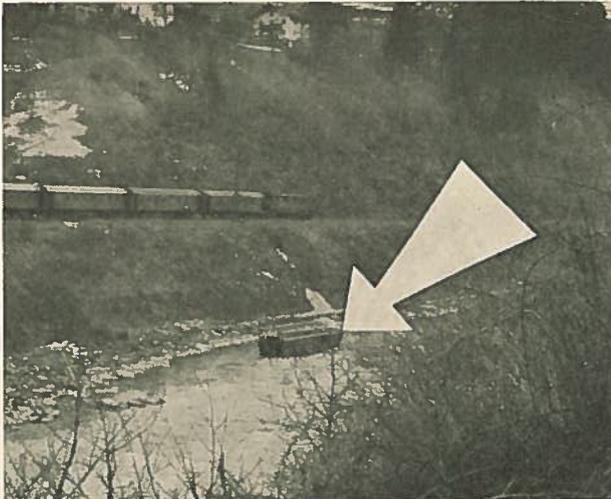
bogens keinen Signalübermittler eingeteilt hatte und deshalb die Haltsignale des Spitzenverschiebers nicht rechtzeitig aufnehmen konnte. Außerdem hatte er die zur sicheren Verschubabwicklung notwendigen Verschubfunkgeräte in der Verschieberunterkunft zurückgelassen, anstatt hiemit sich und den Spitzenverschieber zu beteiligen (DV V 3, Punkte 57, 62, 63, 68, 71 und 87, DV V 2, Punkt 87).

Der Spitzenverschieber hatte sich vor Einleitung der Verschubbewegung nicht davon überzeugt, ob auch die im Verschubweg liegende Weiche 3 für die Fahrt nach Gleis 1 richtig stand, obwohl hiezu während der Weichenbedienug genügend Zeit gewesen wäre (DV V 3, Punkt 71).

22. Mangelhafte Vershubbwegbeobachtung!



Am 12. März um 23.40 Uhr war ein Bezirks-güterzug im dargestellten Bf auf Gleis 3 einge-



fahren. Dem Zug sollte ein auf Gleis 5 b stehender Güterwagen am Zugschluß beigegeben werden. Der Fdl des Bf mit Mittelstellwerk stimmte der geplanten Vershubbewegung — Umfahren des Zuges über Gleis 1 — zu und gab die Erlaubnis zum Beginn des Vershubes. Daraufhin fuhr der aus dem Zug-Tfz und dem Wagen ÖBB-Biho-39337 (Ersatz für Gepäckwagen) bestehende Vershubteil über die Weiche 1 vor und nach Umstellen derselben geschoben in Richtung Weiche 53, die noch nach Gleis 3 stand, da es der Fdl — durch den Brand eines in Bf-Nähe befindlichen Wohnhauses abgelenkt — unterlassen hatte, sie in Grundstellung zu bringen.

Der als Vershubleiter auf der vorderen Plattform des geschobenen Wagens stehende Schaffner übersah infolge mangelhafter Beobachtung des Vershubbeweges die unrichtige Stellung der Weiche. Sie wurde aufgeschnitten, wobei der geschobene Wagen mit beiden Achsen entgleiste und sodann über eine zirka 20 m hohe Böschung in den Inn



stürzte. Der im Wagen mit Schreibarbeiten beschäftigte Zugführer erlitt ebenso wie der Schaffner, der auf die Böschung geschleudert wurde, schwere Verletzungen.

Doch nun erwies sich der Tfz-Führer Adjunkt Albert Thanai der Zugförderungsstelle Landeck als entschlossener, einsatzbereiter Mann. Trotz Dunkelheit und einer Temperatur um den Gefrier-

punkt zögerte er keine Sekunde. Er watete durch das hüfthohe Wasser des Inn zum umgestürzten Wagen, barg den schwerverletzten Zugführer und trug ihn — jede Gefahr für seine Person mißachtend — unter Aufbietung aller Kräfte an das Ufer! Es ist selbstverständlich, daß der mutige Tfz-Führer belobt und belohnt werden wird. Weiters ist beabsichtigt, ihn zur Verleihung einer sichtbar zu tragenden Auszeichnung vorzuschlagen.

23. So werden Verspätungen verursacht!

1. Am 21. Jänner 1969 erlitt Zug D 235 im Bf Zell am See eine Mehrerspätung von 4 Minuten. Ursache: Warten auf Abgabe des Signals 54 durch die Schaffner.

2. Am 23. Jänner wurde Zug TS 130 im Bf St. Pölten durch Warten auf die Abgabe des Signals 54 durch den Schaffner 3 Minuten mehrerspätet.

3. Am 30. Jänner überschritt Zug D 235 den Aufenthalt im Bf Saalfelden um 6 Minuten, davon allein durch Warten auf Abgabe des Signals 54 durch einen Schaffner um 4 Minuten!

Drei Fälle nur, herausgegriffen aus einer Fülle von vielen! Und was ergab die Erhebung? Lassen wir hiezu die beteiligten Schaffner selbst sprechen:

Zu 1.:

„.... Ich weiß nicht mehr genau, wann ich meinen Bereich verlassen und mich in den Nachbarbereich begeben habe. Ich setzte mich in ein Abteil, in dem auch mein Kollege anwesend war. Er sagte mir, daß ihm übel sei, weshalb ich bei ihm blieb, um zu verhindern, daß er einschlief. Dabei bin ich selbst eingeschlafen und wurde in Zell am See vom Zugführer geweckt, der uns Vorhaltungen machte.... Nach Kitzbühel habe ich neuerlich im Abteil des Nachbarbereichsschaffners Platz genommen. Als ich dieses Abteil betrat, hat mein Kollege dort schon geschlafen. Ich setzte mich zu ihm, um ein neuerliches Verschlafen des Kollegen in Wörgl zu verhindern. Leider bin ich selbst eingeschlafen und wurden wir in Wörgl vom Zugführer geweckt....“

„.... Ich habe vor Dienstantritt nicht geschlafen, da ich der Ansicht bin, einen Nachtdienst auch ohne vorherige Ruhe durchzuhalten.... Bis Schwarzach-St. Veit fühlte ich mich fit, dann allerdings habe ich in einem Abteil meines Bereiches Platz genommen, da es mir am Gang zuviel gezogen hat. Auch mein Kollege vom Nachbarbereich betrat das Abteil, von dem ich nicht mehr weiß, ob es ein solches 1. oder 2. Klasse war. Ich bin in weiterer Folge eingeschlafen und wurde in Zell am See vom Zugführer geweckt. Durch den Schock über die Verspätung in Zell am See habe ich meinen Dienst bis Kitzbühel ordnungsgemäß versehen. (!) Dann habe ich neuerlich in dem Ab-

teil Platz genommen und bin wieder eingeschlafen....“

Zu 2.:

„.... Hierauf bekam ich Durchfall und mußte während der Fahrt öfters das WC aufsuchen. Habe meinem Zugführer hievon keine Mitteilung gemacht. Unmittelbar vor Ankunft des Zuges im Bf St. Pölten mußte ich wieder aufs WC, ohne vorher den Zugführer verständigt zu haben. Ich habe während des Aufenthaltes meine Notdurft verrichtet und glaubte, noch rechtzeitig auf den Bahnsteig hinaustreten zu können. Dies war mir aber nicht mehr möglich....“

Zu 3.:

„.... Kurz vor Saalfelden mußte ich dringend das WC aufsuchen, das ich erst vor der Abfertigung des Zuges verlassen konnte. Der Fdl war mir inzwischen entgegengekommen. Er machte mir Vorwürfe und fragte, ob ich geschlafen hätte.“

Alle beteiligten Schaffner wurden im Ordnungsstrafwege zur Verantwortung gezogen. Die Auszüge aus den Einvernahmen zeigen deutlich, wie lässig von einigen Schaffnern der Dienst versehen wird. Die beiden an Durchfall „leidenden“ Schaffner hatten, wie sie selbst zugeben, die Möglichkeit gehabt, den Zugführer von ihrem „Leiden“ zu verständigen. Dieser hätte dann bei der Abfertigung entsprechend gehandelt und die Verspätungen wären vermieden worden.

Der Schaffner, der der Ansicht ist, den Nachtdienst auch ohne vorherige Ruhe durchzuhalten, wird nunmehr hoffentlich eines Besseren belehrt worden sein, wobei vielleicht auch die Geldbuße im Ausmaß von 3 % beigetragen haben mag. Daß es bei ihm immer — wie er selbst angibt — eines Schocks bedarf, um den Dienst kurzzeitig ordnungsgemäß zu versehen, ist neu! Es wird nicht verabsäumt werden, die Dienstleistung dieses Schaffners besonders aufmerksam zu verfolgen.

Sonderbar ist auch das Verhalten jenes Schaffners, der den ihm zugewiesenen Bereich zweimal verließ, in der Absicht, seinen Kollegen am Einschlafen zu hindern, wobei er in dessen Abteil Platz nahm und selbst auch einschlief!

Über die Glaubwürdigkeit der vorgebrachten Aussagen lassen wir am besten die Kollegen selbst urteilen!

24. Etwas für jeden

Aus der Statistik

Der bei Zugzusammenstößen, Zugentgleisungen, Verschubzusammenstößen, Schubentgleisungen, persönlichen und sonstigen Unfällen entstandene Sachschaden betrug im

1. Viertel 1968 etwa 17 Millionen Schilling,
2. Viertel 1968 3 Millionen Schilling,
3. Viertel 1968 10 Millionen Schilling,
4. Viertel 1968 9 Millionen Schilling,

so daß für das Jahr 1968 ein Gesamtschaden in der Höhe von schätzungsweise 39 Millionen Schilling zu verzeichnen war!

Besorgniserregend ist das starke Ansteigen der Zugentgleisungen, und zwar von 54 im Jahr 1967 auf 81 im Jahr 1968; dagegen sank die Anzahl der Zugzusammenstöße von 26 im Jahr 1967 auf 19 im Jahr 1968.

Die Anzahl der durch Bahnverschulden Getöteten (Reisende, Bahnfremde, Bedienstete) stieg von 2 auf 8, während die der Schwerverletzten von 37 im Jahr 1967 auf 20 im Jahr 1968 sank.

Bezüglich der Verschubzusammenstöße und Schubentgleisungen ist gegenüber dem Jahr 1967 ein leichtes Ansteigen, und zwar von 2160 auf 2195 Fälle im Jahr 1968, d. s. 1,6% mehr, zu verzeichnen, wobei 1967 20.400.925 Wagen und 1968 20.271.497 Wagen verschubdienstlich zu behandeln waren. D. h., daß die Anzahl der Verschubzusammenstöße und Schubentgleisungen pro 100.000 Wagen von 10,6 auf 10,8 anstieg.

Die Anzahl der offenen Schranken bei Zug- und Schubfahrten aus Bedienstetenverschulden betrug im Jahr 1968 die sehr hohe Zahl von 465. Aber auch im Jänner 1969 waren bereits in 33 Fällen Schranken offen und unbewacht!

Beachtenswert ist das Absinken von Trunkenheitsanständen bei V-Bediensteten. Während es 1955 noch 92 Anstände gab, waren 1967 nur 38 und 1968 nur mehr 37 Fälle zu verzeichnen.

Fahrleitungskurzschlüsse im Jahr 1968

Im Jahr 1968 traten 5786 Schalterlösungen nach Kurzschlüssen in der Fahrleitungsanlage ein, d. s. um rund 10% mehr als im Jahr 1967 (5297).

535 dieser Schalterlösungen, also 9,2%, wurden durch 411 Einfahrten von E-Tfz mit angehobenem Stromabnehmer in abgeschaltete und geerdete Fahrleitungsabschnitte, wie Fahrleitungen von Ladegleisen, Lokomotivschuppen, Baustellen usw., verursacht. Daß bei den 411 Einfahrten 535 Schalterlösungen erfolgten, ist daraus zu erklären, daß in Streckenabschnitten, in denen eine Speiseberechtrennung im Regelfall durch eine Fahrleitungskupplungsstelle überbrückt ist, bei Fahrleitungskurzschlüssen mindestens 2 Fahrleitungsschalter gelöst werden.

Überdies muß angenommen werden, daß durch Einfahrten von E-Tfz mit angehobenem Stromabnehmer in Wirklichkeit noch mehr Schalterlösungen verursacht wurden, weil bei rund 1/3 aller Schalterlösungen die Ursache unbekannt blieb bzw. nicht erfragt werden konnte.

Schalterlösungen

- a) Anzahl der Schalterlösungen, fahrleitungsseitig;
- b) davon durch Einfahrt in geerdete Abschnitte verursacht:

Dion		J a h r								
		1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Wien	a)	1293	1094	1479	1604	1566	1356	1227	1130	1093
	b)	57	51	62	47	80	36	45	21	43
Linz	a)	2039	1507	1345	1554	1633	1670	1509	1357	1580
	b)	121	69	73	54	65	84	134	73	99
Innsbruck	a)	1575	1499	1593	1740	1311	1126	1454	1377	1786
	b)	44	67	67	54	42	30	72	114	199
Villach	a)	627	715	765	985	1476	1231	1324	1433	1327
	b)	54	80	67	57	60	143	141	163	194
ÖBB-Bereich	a)	5534	4815	5182	5883	5986	5383	5514	5297	5786
	b)	276	267	269	212	247	293	392	371	535
Zahl der festgestellten Einfahrten*)		267	254	263	207	229	245	342	307	411

*) u. U. verursacht eine Fehleinfahrt zwei oder mehrere Schalterlösungen

Wir erinnern daher an die Bestimmungen der Punkte 15, 58, 133, 233, 264, 296—298, 325, 371, 384, 451, 476, 477, 482 und 593 der DV V 3.

Kundendienst

Aus einer Kärntner Zeitung:

„Dank an Villacher Weihnachtsengel

Am Heiligen Abend des Jahres 1968 wurde ich Zeugin einer rührenden Geste zweier Bundesbahnbeamter auf dem Hauptbahnhof in Villach. Ich saß im Personenzug, der sich um 18.38 Uhr ab Villach Hbf in Richtung Spittal-Millstättersee in Bewegung setzte. Der Fahrdienstleiter hatte das Zeichen zur Abfahrt des Zuges bereits gegeben, der Schaffner stand noch auf dem Trittbrett des bereits anfahrenen Zuges, als ich noch einen alten Mann kommen sah, der zwei neue Kinderrodel auf dem Rücken hatte und mit ziemlich traurigen Augen auf den anfahrenen Zug sah. Er wäre auch gern noch mitgefahren, denn wer weiß, ob er mit einem der nächsten Züge noch den Anschluß in eines der Seitentäler erreicht hätte, und wäre dann vielleicht gar zur Bescherung unter dem Weihnachtsbaum zu spät gekommen, und die Enkelchen wären dann wohl traurig gewesen, wenn das Christkindl auf die Schlitten vergessen hätte, die sie sich so sehnlich wünschten, wenn nicht zwei ‚Weihnachtsengel in Uniform‘ mit einem warmen menschlichen Gefühl in der Brust in Villach auf dem Hauptbahnhof Dienst gehabt hätten — der Herr Fahrdienstleiter und der Herr Schaffner des Personenzuges 3522 —, denn die beiden uniformierten Weihnachtsengel ließen den Zug für den alten Opa nochmals anhalten.

Und als ich einen verstohlenen Blick aus nasen Augen in die Runde schweifen ließ, sah ich noch manches andere Auge feucht werden vor Rührung. Wenn mich jemand einmal fragen sollte, ob es Engel überhaupt gibt, werde ich sagen: ‚Ja, Engel, die gibt’s! — Ganz bestimmt aber auf dem Hauptbahnhof in Villach!‘

Es ist mir ein Herzensbedürfnis, im Namen aller, die Zeugen dieses Vorfalles waren, den beiden uniformierten Weihnachtsengeln ein herzliches ‚Vergelt’s Gott!‘ zu sagen.

T. E., Klagenfurt“

Es handelte sich um Fdl Ob. Rev. Paul Mikl, Bf Villach Hbf, und Oberschaffner Georg Frohnwieser, Bf Villach Hbf, des Zuges 3522. Der Schaffner hatte unmittelbar nach Abfahrt des Zuges um 13.38 Uhr den Fdl durch Handzeichen auf einen alten Mann, der sich verspätet hatte und noch mit dem Zug mitfahren wollte, aufmerksam gemacht. Der Fdl, der den Zug an der Zugspitze abgefertigt hatte, veranlaßte hierauf den Tzf-Führer durch Zuruf zum Anhalten des Zuges.

Man schrieb uns:

„Der mit der Durchführung unseres Schulchikurses befaßte Professor hat der gefertigten Direktion berichtet, daß beim Heimtransport eines verletzten Schülers der Herr Fahrdienstleiter von Bischofshofen und seine Beamten, die in der Nacht vom 4. Februar auf den 5. Februar 1969 Dienst getan haben, sich in äußerst hilfsbereiter Weise für eine klaglose Abwicklung eingesetzt haben.

Im allgemeinen werden immer nur Beanstandungen an die zuständigen oder auch unzuständigen Stellen geleitet, wenn dazu Anlaß gegeben ist. Die Direktion sieht es als ihre Pflicht an, hier die besondere Fürsorge und die über das erwartete Maß hinausgehende Hilfsbereitschaft besonders hervorzuheben und möchte den genannten Herren ihren besonderen Dank und die Anerkennung aussprechen.

Die Direktion wird Gelegenheit nehmen, einen Durchschlag dieses Schreibens an die zuständige Direktion der Österr. Bundesbahnen weiterzuleiten.

Hochachtungsvoll

Dr. W. M., Direktor

Höhere Graphische Bundes-Lehr- und Versuchsanstalt Wien XIV“

Hier waren es Fdl Ob. Rev. Karl Handl und Fernschreiber Ass. Helmut Gehbauer des Bf Bischofshofen. Die beiden Bediensteten hatten nach Ankunft der Rettung mit dem Verletzten um 19.30 Uhr die Betreuung desselben übernommen, der auf Zug D 258 (Abfahrt 0.16 Uhr) warten mußte. Überdies bestellten sie ein Abteil und brachten selbst den Verletzten im Zug unter.

Aufmerksame Zugbeobachtung

Am 27. September 1968 meldete Stellwerkswärter Helmut Lassnig des Bf Hofgastein dem Fdl des Bf Dorfgastein vor, daß der 16. Wagen des Zuges 1184 starke seitliche Schwankungen zeigte. Bei der Untersuchung des Wagens im Bf Dorfgastein wurde festgestellt, daß bei dem rechten vorderen Rad der Radreifen lose war. Das Abstellen des Wagens erfolgte mit besonderer Vorsicht.

Sicherlich war es nur der aufmerksamen Zugbeobachtung durch Lassnig zu danken, daß eine folgenschwere Zugentgleisung vermieden und die Bahn vor großem Schaden bewahrt wurde.

Wir weisen hier darauf hin, daß bereits im Verkehrs-Unterrichtsblatt 4/1969 die Handlungsweise des Stellwerkswärter Lassnig in einem anderen Fall lobend erwähnt wurde. Der Bedienstete wurde auch in diesem Fall von der Dion Villach belobt und belohnt.

Berechtigte Beschwerde der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung

Wie aus einem Schreiben der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung hervorgeht, wurde wiederholt die Wahrnehmung gemacht, daß die mit Bahnschaffnerkursen beförderten Briefbeutel nicht bestimmungsgemäß ausgeladen und damit über die Bestimmungsbf hinausgeführt wurden, wodurch es zu unliebsamen Verzögerungen in der Postzustellung kam. Insbesondere wurden solche Unregelmäßigkeiten wiederholt bei Zug D 224 beobachtet, wie z. B. am 21. Februar 1969, an welchem Tag im Bf Kitzbühel nicht weniger als 8 für Spittal a. d. Drau, Villach, Klagenfurt und Wien bestimmte Briefbeutel mit anderen, jedoch für Kitzbühel bestimmten Beuteln unrichtig ausgeladen wurden.

Zufolge des kurzen Aufenthaltes war es dem übernehmenden Postbediensteten nicht möglich, die Beschriftung der Beutelfahnen unmittelbar bei der Übernahme zu prüfen.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Dienstvorschrift „Briefpostvermittlung durch Bahnbedienstete“ der Post- und Telegraphenverwaltung, die von den Schulungsbeamten des Verkehrsdienstes der in Betracht kommenden Bf den im Ladedienst in Verwendung stehenden Bediensteten im Dienstunterricht in Erinnerung zu rufen ist.

Stoßmessereinsätze

Zum Dienst am Kunden gehört auch die Gewähr für sichere Beförderung aller der Bahn anvertrauten Güter. Eine der wichtigsten Aufgaben der Eisenbahn ist es daher, das ihr zur Beförderung übergebene Gut dem Empfänger in unbeschädigtem Zustand auszufolgen. Leider kommt es aber trotz aller Ermahnungen immer wieder zu Beschädigungen von Gütern, weshalb getrachtet werden muß, Unregelmäßigkeiten beim Verschub zu vermeiden und so die Entschädigungsfälle auf ein erträgliches Maß herabzudrücken.

Auf Grund zunehmender Reklamationen bei Hohlziegelsendungen wurden Serieneinsätze mit Stoßmessern bei Sendungen der Wienerberger Ziegelwerke durchgeführt, die für 1968 zu nachstehendem, nur auszugsweise wiedergegebenem Ergebnis führten:

Versandbf Inzersdorf Ort

37 Einsätze insgesamt, davon bei 14 Einsätzen 18 Stöße von 7 bis 10,4 km/h, und zwar in den Bf:

Penzing	8	St. Pölten Alpenbf	3
Wien Matzleinsdorf	1	Gmünd	1
Praterstern	1	Inzersdorf Ort	1
St. Pölten	2	Pöchlarn	1

12 Tatbestandsaufnahmen (TA) mußten erstellt werden.

Versandbf Göllersdorf

54 Einsätze insgesamt, davon bei 27 Sendungen 38 Stöße von 7 bis 9,1 km/h in den Bf:

Penzing	10	Stockerau	5
Wien Matzleinsdorf	5	Göllersdorf	2
Praterstern	2	Tulln	2
St. Pölten	3	Amstetten	1
St. Pölten Alpenbf	1	Linz Vbf	5
Gmünd	1	Linz Urfahr	1

18 TA mußten erstellt werden.

Versandbf Hennersdorf

84 Sendungen Hohlziegel, davon bei 32 Sendungen 44 Stöße und 11 Sendungen Dachziegel, davon bei 10 Sendungen 20 Stöße und 7 bis 14,5 km/h in den Bf:

Hennersdorf	1	Linz Wegscheid	1
Penzing	19	Purgstall	1
Wien Matzleinsdorf	11	Wiener Neustadt	3
Praterstern	2	Innsbruck Hbf	3
St. Pölten	6	Wien Brigittenau	2
St. Pölten Alpenbf	1	Hallein	1
Ebenfurth	1	Solbad Hall	1
Pöchlarn	3	Wieselburg	1
Imst	1	Aschbach	1
Amstetten	1	unbekannt	1
Linz Vbf	3		

26 TA mußten erstellt werden.

Allein zwischen dem 10. und 13. März wurden auf Grund weiterer Stoßmessereinsätze folgende Beschädigungen festgestellt:

- 10. 3. Bf Pürbach-Schrems
243 Stück Hohlziegel beschädigt,
- 10. 3. H. u. Lst. Terfens-Weer
mehrere Dachziegel beschädigt,
- 11. 3. Freistadt
77 Stück Hohlziegel beschädigt,
- 12. 3. Göstling a. d. Ybbs
70 Stück Hohlziegel beschädigt,
- 13. 3. Grein-Bad Kreuzen
85 Stück Hohlziegel beschädigt.

Daß es zu schweren Beschädigungen der uns anvertrauten Güter kommen muß, zeigt allein die Stoßmesserauswertung im o. a. Fall vom 10. März im Bf Pürbach-Schrems. Bei dieser Sendung wurden Verschubstöße von 8,7 km/h im Bf Wien Matzleinsdorf, von 12,5 km/h sowie 12,6 km/h im Bf Wien Brigittenau und von 8,5 km/h im Bf Gmünd registriert. Nimmt es dann wunder, wenn der Kunde mit Abwanderung von der Schiene zur Straße droht?

Wir erinnern in diesem Zusammenhang daran, daß jeder Verschub vorsichtig und mit möglicher Schonung der Fahrzeuge durchgeführt werden muß, wobei heftiges Anfahren und Anlaufen in allen Fällen zu vermeiden ist. **Anfahren oder Anlaufen** soll nur etwa mit **Schrittgeschwindigkeit** erfolgen; höhere Geschwindigkeiten verursachen meist — wie die Praxis zeigt — Ladegut- oder Fahrzeugschäden.

25. Unfallverhütung

Am 9. März um zirka 22.50 Uhr wurde während der Fahrt des Zuges D 131/258 zwischen den Bf Augsburg Hbf und München Hbf der österreichische Liegewagenschaffner E. D. mit Brandmalen an den Händen bewußtlos im Seitengang des Liegewagens liegend aufgefunden und nach Ankunft im Bf München Hbf mit der Rettung in ein Krankenhaus eingeliefert.

Der Bedienstete gab bei seiner Einvernahme an:

„... Während der Fahrt wurde der Wagen trotz eingeschalteter Heizung immer kälter. Es war auch keine Warmluft zu verspüren. Zwischen Augsburg und Ulm schaltete ich mehrmals beim Niederspannungsschrank den Heizschalter aus und ein; trotzdem trat keine Heizwirkung ein. Wegen bereits erfolgter Beschwerden von Reisenden wollte ich nichts unversucht lassen, um die Heizung noch während der Fahrt in Ordnung zu bringen. Schließlich rüttelte ich an der Tür des Hochspannungsschranks, die hierauf aufsprang. Nun wollte ich die Sicherung wechseln und griff auf die zirka 30 cm lange Sicherung. Von diesem Zeitpunkt an fehlt mir jede Erinnerung...“

Achten wir auf die Einhaltung der Bestimmungen des Merkblattes 830/4, worin es im Punkt 16 heißt, daß der Hochspannungsraum nur geöffnet und eine Hochspannungssicherung nur gewechselt werden darf, wenn vorher am Tfz der Zugheizschalter ausgeschaltet und der Stromabnehmer gesenkt sowie am betreffenden Wagen der Wagenhauptschalter ausgeschaltet wurde. Über das Verhalten bei Störungen an der elektrischen Heizung siehe die Punkte 20—27.

Selbstverständlich ist das Öffnen des Hochspannungsschranks nur mit dem vorgesehenen Schlüssel erlaubt. Das Öffnen der Schaltschranktüre auf andere Weise — z. B. auch durch Anwendung von Gewalt, wie in diesem Fall — ist strengstens untersagt.

Am 5. März 1969 wurde im Bf Niklasdorf Güterzug 2964 auf Gleis 5 gebildet. Verschieber G. D. hatte die anrollenden Güterwagen mit

Hemmschuhen anzuhalten und nach Möglichkeit auch an die im Gleis bereits befindlichen Wagen zu kuppeln.

Der Bedienstete hatte einen einzeln abgerollten Wagen mit Hemmschuh etwa 1 m vor einer stehenden Wagengruppe zum Stillstand gebracht, wodurch das Ankuppeln nicht mehr möglich war. Beim Heraustreten aus dem Gleis in aufrechter Haltung stieß eine weitere inzwischen abgerollte Wagengruppe an den von D. angehaltenen Wagen, wodurch dieser weiterrollte. Dem Verschieber wurde der rechte Oberarm zwischen den Puffern eingeklemmt und schwer gequetscht.

Die Ursache des Unfalls lag somit im Heraustreten aus dem Gleis in aufrechter Haltung zwischen nahe aneinander befindlichen Fahrzeugen ohne Benützung der Kupplerhandgriffe. Der Verunglückte war erst am 13. Jänner 1969 in den Bahndienst eingetreten und bis 5. Februar 1969 eingeschult worden.

Am 14. März 1969 um 15.35 Uhr wurde im Bf Linz Vbf Ost der Weichenreiniger R. N. von einem gezogenen Verschiebteil niedergestoßen, überrollt und schwer verletzt.

Der Bedienstete war mit der Reinigung einer Weiche beschäftigt gewesen. Als ein Zug aus diesem Gleis ausfuhr, trat N. in das Nachbargleis. Vermutlich infolge des Lärms des ausfahrenden Zuges überhörte er das Herannahen des Verschiebteiles und wurde niedergestoßen. Auch dieser Bedienstete war erst am 13. Jänner 1969 in den Bahndienst eingetreten.

Wohl lag in beiden Fällen Selbstverschulden der Verunglückten vor. Dennoch sollen diese Unfälle Anlaß sein, erneut darauf hinzuweisen, daß kein Dienstanfänger mit Beendigung der Einschulung oder Ablegung einer Verwendungsprüfung vollkommen ausgebildet ist. Vielmehr ist es gerade bei solchen Bediensteten Aufgabe der Vorgesetzten, aber auch der erfahrenen Kollegen, sie zu überwachen und bei vorschriftswidrigem Verhalten zu belehren. Ist es doch erwiesen, daß gerade junge Menschen die Gefahren des Bahnbetriebes unterschätzen bzw. noch eine gewisse Gefahrenblindheit zeigen.

Schwerpunktprogramm der Monate April—Juni 1969:

- | | |
|---|------------------------------------|
| Für Fdl, Stellwerkswärter
und Gleisfreimelder: | Fahrstraßenprüfung und -sicherung, |
| für Zugbegleiter: | Kundendienst beim Zug, |
| für Verschiebbedienstete: | Verschubwegbeobachtung. |

26. Mitteilungen des Unfallverhütungsdienstes

In gleicher Weise wie in den Jahren 1964 und 1966 werden auf Grund eines Beschlusses der Personalleiter der im „Studienkomitee für Personalfragen“ des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) vertretenen Eisenbahnen im Bereich der ÖBB in der Zeit vom 5. bis 17. Mai 1969 „Internationale Eisenbahner-Unfallverhütungswochen 1969“ (IEUVW) durchgeführt. An dieser Unfallverhütungswochen beteiligen sich die belgischen, britischen, deutschen, finnischen, französischen, italienischen, luxemburgischen, niederländischen, schweizerischen und spanischen Eisenbahnen, bei denen insgesamt 1,6 Millionen Eisenbahner beschäftigt sind.

Es ist kein Zufall, daß gerade die Eisenbahnen auf dem Gebiete der Unfallverhütung auf internationaler Ebene zusammenarbeiten. Die Tatsache, daß der Eisenbahndienst gefährlich ist mag hierfür eine mitbestimmende Ursache sein; sie allein reicht aber nicht aus um diese Vorgangsweise zu erklären, gibt es doch eine Reihe anderer Berufe, deren Angehörigen im gleichen oder in einem noch höheren Ausmaß als die Eisenbahner unfallgefährdet sind. Wesentlicher erscheint vielmehr, daß die Eisenbahner in Verfolgung ihrer beruflichen Aufgaben über die Landesgrenzen hinweg in einem engeren Kontakt mit ihren im Ausland befindlichen Berufskollegen stehen als die Angehörigen anderer Berufe, daher weltaufgeschlossen sind und überdies einem Berufsstand angehören, in dem der Beachtung von Sicherheitsvorschriften eine überragende Bedeutung zukommt.

Warum IEUVW?

Durch die IEUVW 1969 sollen

1. die Bediensteten aller beteiligten Eisenbahnen in eindringlicher Weise wieder daran erinnert werden, welche Bedeutung der Unfallverhütung zukommt und wie wichtig die Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften und Schutzregeln für jeden Eisenbahner ist,
2. zwei wichtige Grundsätze der Unfallverhütung besonders hervorgehoben werden, und zwar
Ordnung und Sauberkeit an der Arbeitsstelle und
Verhütung von Unfällen beim Bewegen, Verladen und Stapeln von Gegenständen.

Wie oft werden unbewußt oder bewußt die Ordnung und die Sauberkeit an der Arbeitsstelle vernachlässigt, und wie oft ergeben sich daraus besondere Gefährdungen. In vielen Fällen entsteht dadurch kein Schaden — es ist noch einmal gut gegangen — in einer großen Zahl solcher Fälle kommt es aber zu Unfällen. Tritt ein Unfall ein, dann wird überall die Ursache gesucht aber vielfach nicht dort, wo sie tatsächlich liegt, nämlich in der eigenen Achtlosigkeit und Schlamperei. Aus den vorliegenden Unfallmeldungen wahllos herausgegriffen ergeben sich viele typische Unfallursachen, die mittelbar oder unmittelbar auf mangelnde Ordnung und Sauberkeit zurückzuführen sind, so z. B. losgetretene Fußbodenbretter, fehlerhafte Steckdosen, gebrochene oder abgenutzte Werkzeuge und Geräte, verstellte, schlecht oder nicht bezeichnete Förderwege, rutschige Stellen, Bodenunebenheiten, herumliegende Werkzeuge, Materialien oder Abfälle, Löcher und Gruben auf Arbeitswegen, Verschieberbahnsteigen usw. aber auch Unkenntnis der bei der Arbeit auftretenden Gefahren und der wichtigsten Schutzregeln, unfallgefährdende Arbeitsgewohnheiten wie Benützung verbotener Wege, Verwendung nicht geeigneter Werkzeuge und Geräte und noch viele andere.

Ebensowas wie die Ordnung und Sauberkeit an der Arbeitsstelle kommt der Verhütung von Unfällen beim Bewegen, Verladen und Stapeln von Gegenständen überragende Bedeutung zu. Im Bereich aller Fachdienste und bei allen Dienststellen müssen Gegenstände und Lasten transportiert werden. Die Gefährdungen und damit die Zahl der Unfälle, die bei derartigen Arbeiten auftreten sind verhältnismäßig groß. Es wäre daher zu erwarten, daß diese Arbeiten möglichst vorsichtig unter Benützung der hierfür vorgesehenen Geräte und Maschinen durchgeführt und hierbei keine Arbeitsgewohnheiten geduldet werden, die den Unfallverhütungsvorschriften widersprechen. In der Praxis ist es aber anders, aus derartigen Ursachen ergeben sich zahlreiche Unfälle, so werden z. B. dadurch, daß bei der Beförderung von rauen, rissigen, spitzen oder kantigen Gegenständen oder Materialien vielfach keine Schutzhandschuhe verwendet werden, zahlreiche und zum Teil schwere Handverletzungen hervorgerufen, ferner kommt es dadurch, daß aufgebozene oder verrutschte Ladebleche oder Ladebrücken mit Sackrodeln oder anderen Geräten befahren werden, immer wieder zu schweren Stürzen und in der Folge zu Brüchen oder Quetschungen von Gliedmaßen. Weiters führen unsachgemäßes Anheben und Abwerfen von Gegenständen, insbesondere dann, wenn für den Transport mehrere Personen erforderlich sind und diese die Arbeitsanweisungen bzw. Arbeitskommandos nicht beachten, zu schweren und schwersten Verletzungen der Füße und Beine. Schließlich werden auch durch unsachgemäße Lagerung von Gegenständen, z. B. stehend gelagerte Gasflaschen oder durch mangelhafte Sicherung von Stapeln häufig Unfälle herbeigeführt.

Die Beseitigung der vorangeführten Unfallursachen kostet ein wenig Mühe, die Nichtbeachtung der bezüglichen Unfallverhütungsvorschriften kostet aber alljährlich vielen von uns ihre Gesundheit, ihre geraden Glieder oder in besonders tragischen Fällen sogar ihr Leben.

Durchführung der IEUVW!

Bei den IEUVW 1969 handelt es sich um eine Unfallverhütungsaktion, die nicht „von oben“, also von der Generaldirektion der ÖBB zusammen mit der Versicherungsanstalt der ÖEB, der Gewerkschaft der Eisenbahner und dem Verkehrsarbeitsinspektorat durchgeführt wird, sondern um eine Aktion, deren Planung und Durchführung den Dienststellen im eigenen Wirkungsbereich obliegt. Von der Generaldirektion werden lediglich in einer Ende des Monats April 1969 ergehenden Dienstweisung die Richtlinien für die Durchführung und der Zeitraum, in dem die IEUVW abzuhalten sind, bestimmt.

Im Verlauf der sich über zwei Wochen erstreckenden IEUVW soll, so wie in den vergangenen Jahren, die erste Woche der Feststellung und Beseitigung der Unfallursachen, die zweite Woche der richtigen d. h. unfallsicheren Durchführung der Arbeit gewidmet sein.

Zum Gelingen dieser Aktion sollen alle Eisenbahner, gleichgültig an welcher Stelle sie stehen, beitragen. Die geforderte Mitarbeit ist nicht schwierig und für alle, die sich entschlossen haben, den verantwortungsvollen Beruf eines Eisenbahners zu ergreifen, eigentlich eine Selbstverständlichkeit, nämlich sich zu bemühen keinen Unfall zu erleiden und so weit als möglich auch Kollegen und Mitarbeiter vor Unfällen zu bewahren. Um dieser allgemein menschlichen Verpflichtung nachkommen zu können, ist neben ein wenig guten Willen auch die Kenntnis der wichtigsten Schutzregeln erforderlich. Um nun dem einzelnen die ihm im Rahmen der Unfallverhütung zukommende Aufgabe zu erleichtern und ihn außerdem auf die IEUVW 1969 besonders hinzuweisen, wird anlässlich der Auszahlung der Bezüge für den Monat Mai 1969 jedem Bundesbahnbediensteten ein Merkblatt ausgefolgt, das er zweckmäßigerweise in seinen ÖBB-Dauerausweis einlegen sollte. Auf dem Merkblatt sind die wichtigsten Schutzregeln aufgedruckt, außerdem können darauf die Namen des zuständigen Sicherheitsbeamten III und des Unfallverhüters, sowie sonstige die Unfallverhütung betreffende Hinweise notiert werden.

Über die von jedem Bediensteten geforderte Mitarbeit hinaus, ist es Aufgabe der Dienststellenvorstände, der Sicherheitsbeamten, der übrigen Vorgesetzten und Aufsichtführenden sowie der Unfallverhüter dafür zu sorgen, daß durch eine entsprechende Gestaltung der IEUVW 1969 allen Angehörigen der Dienststelle, die für sie geltenden Bestimmungen der UVV in Erinnerung gerufen und daß sie auf die Einhaltung der Ordnung und Sauberkeit an der Arbeitsstelle und auf die Verhütung von Unfällen beim Bewegen, Verladen und Stapeln von Gegenständen besonders hingewiesen werden. Selbstverständliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Durchführung der IEUVW ist, daß der Dienststellenvorstand und seine Mitarbeiter die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschriften selbst genau beachten und daß sie sich ehrlich bemühen die ihnen anvertrauten Mitarbeiter vor Unfällen zu bewahren.

Anlässlich der IEUVW 1969 werden mehrere Werbeplakate, ein Aufruf des Unfallverhütungsdienstes der ÖBB und eine Ausgabe des Mitteilungsblattes „Sicherheit zuerst“ des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der ÖEB allen Bundesbahndienststellen ohne besondere Aufforderung zugesandt werden. Diese Plakate sind an gut sichtbaren Plätzen anzubringen.

Die Sicherheitsbeamten III haben während der IEUVW ihre Dienststelle zuverlässig auf das Vorhandensein von Unfallursachen zu überprüfen und möglichst deren umgehende Beseitigung zu veranlassen.

Die Sicherheitsbeamten II haben sich innerhalb ihres Bereiches, insbesondere bei jenen Dienststellen, die eine über dem Durchschnitt liegende Unfallrate aufweisen, durch persönlichen Besuch davon zu überzeugen, daß die IEUVW 1969 weisungsgemäß durchgeführt werden.

In welcher Weise, mit welcher Intensität und mit welchem Erfolg die IEUVW 1969 durchgeführt werden, hängt von dem Grade des Interesses ab, das die Bediensteten, insbesondere aber die Dienststellenvorstände, die Sicherheitsbeamten, die sonstigen Vorgesetzten und Aufsichtführenden sowie die Unfallverhüter dieser Aufgabe entgegenbringen.

Bei der Durchführung der IEUVW in den Jahren 1964 und 1966 haben zahlreiche Dienststellen viel Einfallsreichtum bewiesen und zum Teil unter großer Mühe die IEUVW mit bestem Erfolg durchgeführt. Um auch die IEUVW 1969 zu dem gewünschten Erfolg zu verhelfen, richtet der Unfallverhütungsdienst der ÖBB an alle Bediensteten, vor allem aber an die Dienststellenvorstände, die Sicherheitsbeamten, an alle übrigen Vorgesetzten und Aufsichtführenden und an die von der Personalvertretung bestellten Unfallverhüter die Bitte durch ihren persönlichen Einsatz zu ihrem Gelingen nach besten Kräften beizutragen.



sichere arbeit unser ziel



DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESBAHNEN
DER VERSICHERUNGSANSTALT DER ÖSTERR. EISENBAHNEN

UNFALLVERHÜTUNGSDIENST



INTERNATIONALE EISENBAHNER
UNFALLVERHÜTUNGSWOCHEN 1969

