



Verkehrs-Unterrichtsblatt

7. Stück

Wien, am 1. Juli 1969

Jahrgang 1969

- Inhalt: 33. Anfahren eines KI mit 3 geschobenen Anhängern an stehenden Güterzug
34. Anhalten eines internationalen Expreszuges wegen Schienenauswechslung
35. Drei Trunkenheitsanstände innerhalb von 4 Tagen!
36. Versäumen des letzten Anschlußzuges; Benützung von Autobussen des Kraftwagendienstes der ÖBB mit Eisenbahnfahrausweisen
37. Städteverkehr für „Eilbedürftige Frachten“
38. Etwas für jeden
39. Die neue Zentralschule Wien
40. Unfallverhütung im Betriebsdienst
41. 36. Preisausschreiben „Kennst Du die Vorschrift?“

Das ist das Ergebnis

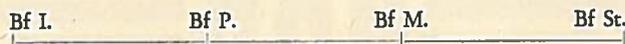
(Zusammenstoß zweier Verschub-Tfz, Umstürzen eines Personenwagens und Entgleisung eines weiteren Wagens; Sachschaden: S 17.000,—),



wenn

ein Verschubleiter vor Beginn der Verschubbewegung nicht auf die richtige Stellung der Weichen achtet und während der Fahrt des gezogenen Verschubteiles seinen Platz nicht so wählt, daß er die Verschubbewegung überblicken und den Verschubweg beobachten kann. (Mißachtung des Schwerpunktprogrammes April—Juni).

33. Anfahren eines Kl mit 3 geschobenen Anhängern an stehenden Güterzug



Am 25. April fuhr ein mit einem Kl-Führer (gleichzeitig auch Kl-Fahrer) allein besetzter Motor-Kl mit 3 geschobenen leeren Anhängern vom Bf I. in Richtung Bf P. ab. Unterwegs wurden die drei Anhänger vom Kl-Führer mit Heu beladen und danach die Fahrt, bei der er wegen der hohen Ladung keine Sicht auf die Strecke hatte, bis Bf P. fortgesetzt. Der Fdl im Bf P. fertigte den Kl bedenkenlos nach Bf M. weiter ab. Nach Vorfahren eines Güterzuges im Bf M. wurde der Kl-Führer von der Fahrt in einem besetzten Raumabschnitt verständigt und — neuerlich ohne Bedenken — nach Bf St. abgefertigt. Außerdem war sowohl zwischen P. und M. als auch M. und St. die Gleisbesetzungsdauer im Hinblick auf die zulässige $V_{\max} = 10$ km/h viel zu kurz bemessen worden.

Der dem Kl ab Bf M. vorausgefahrenere Güterzug wurde beim Einfahrtsignal des Bf St. angehalten. Der mit überhöhter Geschwindigkeit folgende Kl, dessen Führer den Schlußwagen offenbar überhaupt nicht sah, fuhr heftig an den eben anfahrenen Zug an, wobei die 3 Anhänger schwer, der Motor-Kl und der Schlußwagen leicht beschädigt wurden.

Die Ursache dieses Unfalles lag in folgendem:

1. Fahrt des Kl mit 3 geschobenen und hochbeladenen Anhängern nur mit dem Kl-Führer allein, ohne einen Bediensteten an der Spitze,
2. Fahrt mit überhöhter Geschwindigkeit,

3. wesentlich zu kurz bemessene Gleisbesetzungszeiten für die mit nur 10 km/h durchzuführende Kl-Fahrt durch die beteiligten Fdl und Nichteingreifen derselben, obwohl die Vorschriftswidrigkeit der Fahrt-durchführung für alle Beteiligten offensichtlich sein mußte.

Hauptschuldig war demnach der Kl-Führer, weil er — noch dazu auf einer tunnelreichen Strecke — allein, ohne Sicht auf die Strecke fuhr. Die Fahrgeschwindigkeit des Kl betrug statt 10 km/h etwa 30 bis 35 km/h und dies auch dann noch, als der Kl-Führer wußte, daß der Raumabschnitt M.—St. (ohne Tunnel) durch einen vorausfahrenden Zug besetzt war. Es lagen somit Verstöße gegen die Bestimmungen der Punkte 528, 530, 532 und 546 der DV V 3 vor, wobei das Verhalten des Bediensteten als grobfahrlässig bezeichnet werden muß.

Mitschuldig waren die beiden Fdl und hier insbesondere der des Bf M., weil er den Kl-Führer noch wegen des offensichtlich fehlenden Ausblickes befragte und die Fahrt dann dennoch — noch dazu in einem besetzten Raumabschnitt — zuließ. Außerdem verließen sich beide Fdl bei der Festsetzung der Gleisbesetzung auf die Angaben des Kl-Führers. Damit ließen sie die Bestimmungen über die höchstzulässige Geschwindigkeit geschobener Kl-Fahrten außer acht (DV V 3, Punkte 8, 9, 546, DO § 18).

34. Anhalten eines internationalen Expreszug wegen Schienenauswechslung

Am 2. Juni um 10.50 Uhr wurde ein internationaler Schnellzug auf der Strecke zwischen den Bf G. und P. durch einen Gleismeister und einen Sicherungsposten mittels Kreissignals angehalten. Der Tzf-Führer des mit zirka 80 km/h fahrenden Zuges hatte die Signale rechtzeitig gesehen und den Zug durch eine Betriebsbremsung zum Stillstand gebracht.

Der Gleismeister und 10 Mann waren um 8.55 Uhr mit einem Kl und 3 Anhängern, auf denen Schienen und Kleineisen verladen waren, vom Bf G. abgefahren. Nach Anhalten auf der Strecke ließ der Gleismeister die Schienen von der Rotte abladen und schickte anschließend den Kl nach Bf P. weiter.

Da die Auswechslung von Schienen beabsichtigt war, erkundigte sich der Gleismeister um 10.28 Uhr beim Fdl des Bf G., wann auf Gleis 1

mit einer Zugpause von 20 Min. zu rechnen sei. Der Fdl gab hierauf bekannt, daß nach einem Expreszug, der im Bf G. um 10.45 Uhr durchfahre, eine Pause bis 11.10 Uhr gegeben sei. Unmittelbar nach diesem Gespräch näherte sich ein um 10.23 Uhr im Bf G. durchgefahrener Schnellzug der geplanten Arbeitsstelle, worauf der Gleismeister annahm, es handle sich um den vom Fdl erwähnten Expreszug. Er ließ deshalb mit dem Schienenauswechseln, ohne die Fdl der benachbarten Bf hievon zu benachrichtigen bzw. eine Gleissperre zu beantragen, beginnen. Überdies hätte er aus dem mitgeführten Zugverzeichnis für Streckenbedienstete ersehen können, wann der Expreszug fällig war.

Der in der Nähe eines Streckenfernsprechers befindliche Sicherungsposten hörte plötzlich das für den Expreszug gegebene Fahrtsignal und ver-

ständigste hievon den Gleismeister. Beide Bedienstete liefen hierauf dem Zug entgegen, der zirka 200 m vor der Arbeitsstelle zum Stillstand kam. Der Zug setzte nach Beendigung des Schienenauswechslens mit 8 Minuten Verspätung die Fahrt fort.

Der Vorfall hätte mit schweren Folgen verbunden sein können, wenn nicht günstige Umstände gegeben gewesen wären. Abgesehen davon, daß der Gleismeister eine Deckung der Arbeitsstelle unterließ, schien er auch der Ansicht gewesen zu sein, die Arbeiten ohne Gleissperre in Zugpausen durchführen zu können, wiewohl eine solche nach Punkt 558 der DV V 3 für die Durchführung von Bauarbeiten (Auswechslern mehrerer Schienen) zwingend vorgeschrieben ist. Die richtige Vorgangsweise wäre daher gewesen:

1. Beantragen der Gleissperre
2. Sperre des Gleises
3. Deckung der Arbeitsstelle
4. Arbeitsbeginn.

Daß auch manche Fdl bezüglich der beim Schienenauswechslern erforderlichen Maßnahmen sich nicht an die Vorschrift halten, bzw. deren Bestimmungen nicht mehr in Erinnerung haben, erwies die Angabe des Fdl im Bf G., der nach Durchfahrt des Expreszuges — also zum vermeintlichen Beginn der Zugpause und der Bauarbeiten — am Blockapparat eine Hilfssperre angebracht hatte; er war der Ansicht, damit der Vorschrift genügend entsprochen zu haben.

35. Drei Trunkenheitsanstände innerhalb von 4 Tagen!

Am 30. Mai 1969 um 6.55 Uhr wurde im Bf S. nach Ankunft eines internationalen Expreszuges ein Schaffner in einem von Gastarbeitern besetzten Abteil des Zuges von einem Zollbeamten in bewußtlosem Zustand aufgefunden. Nachdem Bf-Bedienstete den Schaffner aus dem Wagen getragen hatten, konstatierte der herbeigerufene Bahnarzt **Volltrunkenheit** und ließ den Bediensteten in die Landesnervenklinik einliefern.

Wie die Erhebungen ergaben, hatte der Schaffner seinen Dienst im Bf V. planmäßig um 2.55 Uhr nüchtern und ausgeruht angetreten. Den Angaben seiner Kollegen und des Zugführers zufolge versah er seinen Dienst bis Bf B. (5.40 Uhr) ordnungsgemäß. Ab dort war er von Gastarbeitern eingeladen worden, mit ihnen Schnaps zu trinken. Da der Alkoholgenuß auf nüchternen Magen erfolgte und der Bedienstete überdies an einem Magenleiden laboriert, war die Wirkung des Alkohols besonders stark.

Glücklicherweise noch in den Morgenstunden ereignete sich der äußerst beschämende Vorfall, so daß er von Bahnfremden nicht bemerkt wurde.

Am gleichen Tage um 6.00 Uhr sollte ein Stellwerksmeister seinen Dienst im Bf St. am Stellwerk 4 antreten. Der Bedienstete erschien verspätet um 6.15 Uhr am Bf und zwar in alkoholisiertem Zustand. Sein schwankender Gang in Richtung Stellwerk wurde von einem Verschiebmeister beobachtet und dem Fdl gemeldet. Dieser ließ den Bediensteten nicht mehr zum Stellwerk weitergehen, sondern beorderte ihn zur Bf-Leitung. Der herbeigerufene Bahnarzt konstatierte mittelstarke Alkoholisierung sowie Dienstunfähigkeit,

wobei die Abnahme einer Blutprobe vom Bediensteten verweigert wurde. Er gab lediglich zu, in der Nacht vor dem Dienstantritt 1 Krügel Bier und $\frac{2}{4}$ l Wein getrunken zu haben.

Bereits am 2. Juni 1969 war neuerlich ein Trunkenheitsanstand eines V-Bediensteten zu verzeichnen. Um 18.15 Uhr erschien ein Verschieber des Bf P. im alkoholisierten Zustand zum Dienstantritt. Seine Alkoholisierung wurde sofort von einem Vorgesetzten bemerkt, der ihn zum Dienst nicht mehr zuließ, sondern dem Fdl vorführte. Dort wurde schwankender Gang, lallende Aussprache und Mundgeruch nach Alkohol festgestellt. Der ärztlichen Untersuchung entzog sich der Bedienstete durch **Flucht!**

Die wenigsten Bediensteten bedenken, daß das Unfallrisiko schon bei 0,3^{0/00} Blutalkoholgehalt auf das Fünffache steigt; bei 1—1,5^{0/00} ist das Risiko bereits 13 mal größer als bei Nüchternheit.

Erkennen wir daraus, daß jeder Tropfen Alkohol — also auch schon $\frac{1}{8}$ l Wein — Gefahren schafft. Niemand von uns ist trinkfest. Wohl aber glauben viele, es zu sein. Auch der „Trinkfeste“ unterliegt der Wirkung des Alkohols.

Der Alkohol verfälscht das Urteil über die eigene Leistungsfähigkeit. Jeder, der im ausführenden Verkehrsdienst steht und dennoch Alkohol zu sich nimmt oder den Dienst nicht nüchtern antritt, handelt verantwortungslos. Er gefährdet andere und auch sich selbst.

Es ist sehr notwendig, das Thema „Alkohol“ im Dienstunterricht immer wieder zu behandeln. Die Vorschriften hierüber sind eindeutig und lassen keinen Kompromiß zu!

36. Versäumen des letzten Anschlußzuges; Benützung von Autobussen des Kraftwagendienstes der ÖBB mit Eisenbahnfahrausweisen

(Aus GD. Z. 39323/1/69 vom 28. Mai 1969)

„Mit Gültigkeit ab 1. Juni 1969 wird folgende Regelung getroffen:

Ist ein Zug so verspätet, daß der letzte Zuganschluß in einem Anschlußbf versäumt wird, so sind die Reisenden des verspäteten Zuges gegen Vorweisen des Eisenbahnfahrausweises berechtigt, die Fahrt in einem allenfalls noch verkehrenden Autobus des Kraftwagendienstes der ÖBB (KWD-Bus) von diesem Bf bis zu der dem Bestimmungsbf des Fahrausweises entsprechenden Haltestelle kostenlos durchzuführen. Die Art des Fahrausweises ist hiebei unerheblich.

In solchen Fällen hat der Aufsichtsbeamte des betreffenden Anschlußbf die Weiterbeförderung der Reisenden im Einvernehmen mit dem Lenker des KWD-Busses zu veranlassen. Ein Gültigschreiben der Eisenbahnfahrausweise für die Weiterfahrt oder sonstige Förmlichkeiten sind nicht erforderlich. Die Bundesbahndirektion und die Geschäftsstelle Graz werden ersucht, im Einvernehmen mit den zuständigen Betriebsleitungen des Kraftwagendienstes der ÖBB die in Frage kommenden Anschlußbahnhöfe ihres Bereiches

festzustellen und diesen die erforderlichen Weisungen zu erteilen.

Selbstverständlich sind die Bestimmungen der §§ 24 und 29 der EVO (und der Ziff. 116 und 118 des PT/1, soweit sie bei Anschlußversäumnis anwendbar sind, sowie die hiezu ergangenen Vorschriften zu beachten, wenn von der Möglichkeit der Weiterfahrt im KWD-Bus nicht Gebrauch gemacht wird.“

Hiezu muß erwähnt werden, daß die Anregung zu dieser DA. von einem Fdl stammt, dem Kundendienst wirklich am Herzen liegt. Es ist Fdl Rev. Karlheinz Dewath des Bf Leoben, dessen Eingabe am 9. April 1969 in der GD. einlangte und bereits zum Fahrplanwechsel positiv erledigt werden konnte.

Wir schließen uns der Einbegleitung des Bf-Vorstandes, des Bf Leoben, Insp. Schaffer, an, der meinte: „Wenngleich das Thema nicht unbedingt in den Rahmen des Verkehrs-Unterrichtsblattes fällt, glauben wir doch, daß der Beitrag als Beispiel echter Mitarbeit gebracht werden und ähnliches Bestreben auslösen könnte.“

37. Städteverkehr für „Eilbedürftige Frachten“

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

Im Städteverkehr werden besonders leicht verderbliche oder wettbewerbsgefährdete Güter, die Spediteursammelverkehre 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 — 1969/1970“ (Bildkarte zum Beförderungsbuch 3) 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 der Regelmäßigkeit der Beförderung im Städteverkehr richtig einzuschätzen.

Bedienstete des Verkehrsdienstes und Überwachungsorgane helfen mit, das Vertrauen unserer Kunden im Güterverkehr der Österreichischen Bundesbahnen zu erhalten.

Daher: Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit des Städteverkehrs für „Eilbedürftige Frachten“!

38. Etwas für jeden

Fahrstraßenprüfung bei besetzter Grenzmarke
(Beitrag der Abteilung IV der Bundesbahndirektion ~~Wien~~?)

Vorfälle aus letzter Zeit geben Anlaß, auf die Beachtung der Grenzmarken anlässlich der Fahrstraßenprüfung aufmerksam zu machen.

In einem Bf einer eingleisigen Strecke ist die Kreuzung des zuerst einfahrenden Güter-

zuges mit einem Reisezug abzuwickeln. Obwohl der Güterzug gegenüber der Aufnahmefähigkeit des Einfahrgleises um 8 Achsen kürzer war, ließ der Fdl vorsichtshalber den Güterzug gemäß DV V 3, Pkt. 280, über das Ausfahrtsignal bis zur Grenzmarke vorfahren, wodurch er etwa 2 Wagenlängen gewann. Trotzdem blieb der Schlußwagen des Zuges so stehen, daß der Wärter des Mittelstellwerkes die grenzfreie Einfahrt nicht

einwandfrei feststellen konnte. Er teilte dies dem FdI mit, der zum Zugschluß ging und feststellte, daß der Schlußwagen knapp grenzfrei stand.

Nach der Einfahrt des Gegenzuges wurde beiden Zügen die Ausfahrt freigegeben und der Abfahrauftrag erteilt. Der Güterzug dürfte sich beim Lösen der Bremse gestreckt haben und hatte Anfahrschwierigkeiten (Rädergleiten des Tfz). Dadurch fuhr zuerst der Reisezug aus, und dessen Tfz streifte den nicht mehr grenzfrei stehenden Schlußwagen des Güterzuges. Beide Fahrzeuge wurden beschädigt. Der Tfz-Führer, der nach dem Anfahren kurzzeitig auf den rechts stehenden FdI schaute, sah den über die Grenzmarke hinaus links stehenden Wagen erst auf kurze Entfernung. Er konnte zwar noch eine Schnellbremsung einleiten, aber den Zusammenstoß nicht verhindern.

Ein ähnlicher Vorfall hatte sich einige Tage vorher in einem Vbf ereignet. Um die Fahrstraße für einen ausfahrenden Zug herstellen zu können, ordnete der Stellwerkswärter die grenzfremie Aufstellung eines im Nachbargleis nicht grenzfremie stehenden Tfz an. Das Tfz wurde an den im Gleis stehenden Zug gekuppelt und gerade noch grenzfremie in das Gleis gedrückt. Dabei dürften die Puffer gepreßt worden sein, so daß der Zug sich bei der folgenden Bremsprobe wieder streckte, wobei das Tfz, vom Tfz-Führer unbemerkt, abermals außerhalb der Grenzmarke zu stehen kam. Durch die Aufmerksamkeit des Tfz-Führers des am Nachbargleis ausfahrenden Zuges konnte der Zug rechtzeitig angehalten und ein Zusammenstoß verhindert werden.

Was sollen wir daraus lernen?

„Bei der Fahrstraßenprüfung ist festzustellen, ob die Grenzmarken frei sind“ (DV V 3, Pkt. 264, a). Wenn aber die Grenzmarke nur knapp frei ist, besteht — wie die zwei Fälle zeigen — immer die Gefahr, daß die Fahrzeuge aus irgendeinem Grund über die Grenzmarke hinausgeraten. Wenn daher eine solche Fahrzeugaufstellung bekannt ist, heißt es eben, so überlegt zu handeln daß höchste Sicherheit gewährleistet ist; z. B. Feststellung durch Augenschein an Ort und Stelle vor dem Freistellen für eine andere gefährdete Fahrt (notfalls durch Mithilfe eines Mitbediensteten), daß die Aufstellung grenzfremie geblieben ist, Abwarten der Abfahrt des knapp grenzfremie stehenden Zuges.

Dabei sind die Bediensteten darüber aufzuklären, daß beim Lösen der Bremsen, beim Aufdrücken des Tfz, beim Nachgeben gepreßter Puffer usw. immer mit einem Strecken des Zuges zu rechnen ist, weshalb in Fällen, wie den oben geschilderten, die Feststellung, ob die Grenzmarken frei sind, mit besonderer Aufmerksamkeit durchzuführen ist.

Änderungen von Lagerdrucksorten

Seit Herausgabe der Dienstvorschrift V 3 (1962) war es notwendig, verschiedene nach den Anlagen dieser Vorschrift aufgelegte Lagerdrucksorten mehrmals zu ändern. Diese Änderungen konnten aus technischen Gründen in die Berichtigungsblätter nicht aufgenommen werden. Um die in Frage kommenden Bediensteten stets am laufenden zu halten, werden hinkünftig die geänderten Drucksorten im Verkehrs-Unterrichtsblatt veröffentlicht.

Lagerdrucksorte V 3-02/2 und V 3-02/1 „Zugverzeichnis für Str-Bedienstete“

Der Zugnumerierung entgegen dem Richtungsgrundsatz Rechnung tragend, wurde die Spalte 1 „Zugnummer“ in „Richtung 1“ und „Richtung 2“ unterteilt.

Lagerdrucksorte V 3-05 A „A-Befehl (mit Vordruck)“

Die letzte Ausgabe (Auflage IX/68) hat folgendes Aussehen:

Österreichische Bundesbahnen

Bf

A-Befehl

für Zug (Sperrfahrt) _____ am _____ 19 _____

a) Einfahränderung im Bf mit Geschwindigkeitsbeschränkung! _____

b) _____ Signal des _____
 _____ Signal der _____ (Bf, Bl, Abzw)
 untauglich, Fahrerlaubnis einholen! _____

c) _____ Signal des _____
 _____ Signal der _____ (Bf, Bl, Abzw)
 untauglich, Auf Signal 29 a achten! Bei Fehlen anhalten! _____

d) Langsamfahren zwischen _____ und _____
 (Verkehrsstelle) (Verkehrsstelle)
 von km _____ bis km _____ mit höchstens _____ km/h
 von km _____ bis km _____ mit höchstens _____ km/h
 Grund: _____, LI-Signale nicht aufgestellt.

e) La lfd Nr. _____ in Kraft.

f) La lfd Nr. _____ außer Kraft.

g) La lfd Nr. _____ noch weiter in Kraft.

h) La lfd Nr. _____ nicht in Kraft.

i) _____

Besichtigung des Empfängers: _____ Aussteller: _____

(Unterschrift) (Unterschrift)

Gültiges unter Benützung der Querlinien umrahmen!

V 3-05 A A-Befehl (mit Vordruck) - A 5 h - Bk/100 - G 50 - IX/68 - 16.000 - IID Wien 3110

Dienstbehelfe und Merkblätter

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 1. Stk. aus 1968 sind unter Pkt. 6. folgende Änderungen durchzuführen:

Unter b) Merkblätter ist der 2. Absatz: „Vorläufige Bestimmungen über die Sicherung von

Eisenbahnkreuzungen bei Zugfahrten durch „Zugbegleiter“ zu streichen. ✓

Unter c) Dienstabweisungen ist zu streichen: „Dienstabweisung für den gleichzeitigen Einsatz mehrerer Gleisbaumaschinen“. An Stelle dieser Dienstabweisung wurde die ZSV Einlage 26 aufgelegt. ✓

Weiters ist zu streichen die Dienstabweisung: „Lautsprecheransagen durch den Zugführer“, da dieselbe durch die ZSV, Einlage 19 ersetzt wurde.

In dieser ZSV-Verfügung wird darauf hingewiesen, daß bei jeder Sprechstelle ein Aushang mit den vorgesehenen Wortlauten angebracht sein muß und diese bei der Ansage unbedingt einzuhalten sind. ✓

Neu ist aufzunehmen: „Dienstabweisung über die Führung von Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h im Streckenabschnitt Wien Westbf—Salzburg Hbf“. ✓

Man schrieb uns:

„... während der Rückfahrt einer Gruppe unseres Reisebüros wurde auf der Strecke Wien—Venedig im Verstärkungsliegewagen des „Österreich-Italien-Express“ in der Nacht vom 3./4. Mai 1969 ein Mitglied der Gruppe von heftigen Unterleibsschmerzen befallen, die umso besorgniserregender waren, als es sich um eine Person handelte, die vor kurzem einen Infarkt erlitten hatte.

Nachdem hievon das Liegewagenpersonal in Kenntnis gesetzt wurde, verständigte dieses sofort den Fdl des Bf Mürrzuschlag, der Beiziehung eines Arztes im Bf. Bruck a. d. Mur telefonisch veranlaßte.

Sobald der Zug im Bf Bruck a. d. Mur eintraf, stieg eine Ärztin in Begleitung des Bf-Vorstandes und sonstiger Bediensteter in den Liegewagen zu, führte eine genaue Untersuchung des Kranken durch und verfügte dessen sofortige Ein-

weisung in ein Spital. Am Bf-Ausgang stand bereits ein Krankenwagen für die Überführung bereit, die in aller Schnelligkeit erfolgte.

Unser Reisebüro möchte seinen tiefempfundenen Dank an alle jene zum Ausdruck bringen, die zum Abschluß dieses Zwischenfalles beigetragen und hiebei den Beweis für eine einwandfreie Organisation und aufrichtiges menschliches Empfinden erbracht haben.

Ente turistico dei Lavoratori Italiani
Unterschrift“

Es handelte sich um Fdl Rev. Brudnjak des Bf Bruck a. d. Mur und weitere Bedienstete der gleichen Dienststelle, die für raschesten Abtransport des Kranken in vorbildlicher Weise Sorge trugen.

Dienstvorstände!

Immer wieder kann festgestellt werden, daß die an außergewöhnlichen Ereignissen — wie z. B. Einfahrten auf besetzte Gleise ohne Verständigung, Zuggefährdungen, Verschubzusammenstößen mit schweren Folgen — beteiligten Bediensteten nicht sofort oder so rasch als möglich einvernommen werden, sondern daß die erste Einvernahme sogar bis zum nächsten Tag hinausgezögert wird. Solches Vorgehen widerspricht der Notwendigkeit, Ursache und Schuldfrage außergewöhnlicher Ereignisse im Verkehr raschest zu klären.

Wir erinnern daher an die Bestimmungen des Punktes 83, der DV V 26, wonach alle beteiligten Bediensteten sofort bei Aufnahme des Tatbestandes noch unter dem Eindruck des Ereignisses einzunehmen sind (Voreinvernahme). Würde jedoch hiedurch die Verkehrsabwicklung beeinträchtigt werden, so kann auch z. B. der Zugendbf oder Mannschaftswechselbf zur Durchführung der Voreinvernahmen veranlaßt werden.

39. Die neue Zentralschule Wien

Dienstag, den 20. Mai 1969 wurde durch Herrn Generaldirektor Hofrat Dr. Karl Kalz im Rahmen einer Feier die neu errichtete Zentralschule Wien, ein achtstöckiges Gebäude, das in unmittelbarer Nähe des Verkehrsknotenpunktes Praterstern liegt und in dem auch ein Heim für Bundesbahnlehrlinge untergebracht ist, eröffnet. Der Herr Personaldirektor, Hofrat Dr. Oskar Plätz, konnte bei dieser Feier zahlreiche prominente Gäste, Repräsentanten des öffentlichen Lebens, der Wirtschaft, der Eisenbahnergewerkschaft und ausländischer Eisenbahnverwaltungen begrüßen. Der Obmann der Eisenbahnergewerkschaft, Nationalrat Fritz Prechtel, würdigte die Bedeutung des Baues dieser neuen Zentralschule als Ausbildungs- und Fortbildungsstätte der Öster-

reichischen Bundesbahnen. Anschließend erfolgte eine Führung durch das Gebäude.

Die wichtigsten Raumgruppen der Zentralschule sind:

Im Keller: Bücherspeicher der Bibliothek der Generaldirektion,

im Erdgeschoß: Büroräume und ein Leseraum der Bibliothek, Dokumentation und Handbibliothek; weiters der Speise- und Aufenthaltsraum des Lehrlingsheimes für 40 bis 50 Personen,

im 1. und 2. Stock: Das Lehrlingsheim mit insgesamt 17 dreibettigen Wohnschlafräumen, die Büroräume der Schulleitung und der Lehrlingsaufsicht, zwei Lehrerzimmer und der Prüfungs- und Konferenzraum,



im 3. bis 5. Stock: Wohnschlafräume der
Zentralschule mit je 12 zweibettigen Zimmern,

im 6. Stock: Vier Lehrsäle, davon ein Fern-
schreibübungsraum, dazu Lehrmittelzimmer, ein
Vorschriften- und Bibliotheksraum und ein
Pausenraum.

Im 7. Stock: 10 zweibettige und 8 einbettige
Wohnschlafräume und

im Dachgeschoß: Ein Speise- und Aufenthalts-
raum für rund 40 Personen.

Jedes Geschoß hat eigene WC- und Waschan-
lagen. Die Schlafgeschoße werden ergänzt durch
Gemeinschafts- und Nebenräume.



In seiner Eröffnungsrede führte Herr Generaldirektor abschließend aus:

„Angesichts der großen Aufgaben, die dem Eisenbahnverkehr in Zukunft harren, und angesichts des ernstzunehmenden Kampfes, den die Eisenbahn um ihren Bestand und ihre Weiterentwicklung führen muß, gehört es zu den grundlegendsten und wichtigsten Aufgaben einer Eisenbahnverwaltung, ihr Personal so gründlich

auszubilden und zu schulen, daß sich Mensch und Gut in sicheren, vertrauenswürdigen Händen befinden. Wenn wir unsere Anstrengungen von Erfolg gekrönt sehen wollen, dann gilt es, dem Fortschritt der Technik auch im Eisenbahnbereich auf „den Fersen“ zu bleiben. Besserer Verkehr, mehr Sicherheit bedeuten: Mehr Wissen und mehr Können. Die Österreichischen Bundesbahnen werden keine Mühe scheuen, diesen Grundsatz auch weiterhin zu verwirklichen.“

40. Unfallverhütung im Betriebsdienst

Im Jahre 1968 wurden beim Hemmschuhlegen 13 Bedienstete schwer und 27 Bedienstete leicht verletzt. Diese relativ hohe Unfallquote bestätigt, daß es auch beim Hemmschuhlegen nur zu leicht zu persönlichen Unfällen kommen kann und muß, wenn die einschlägigen Bestimmungen der UVV nicht mit genügender Sorgfalt beachtet werden.

Rufen wir uns doch die bezüglichen Bestimmungen nochmals in Erinnerung:

A 40, Heft 3:

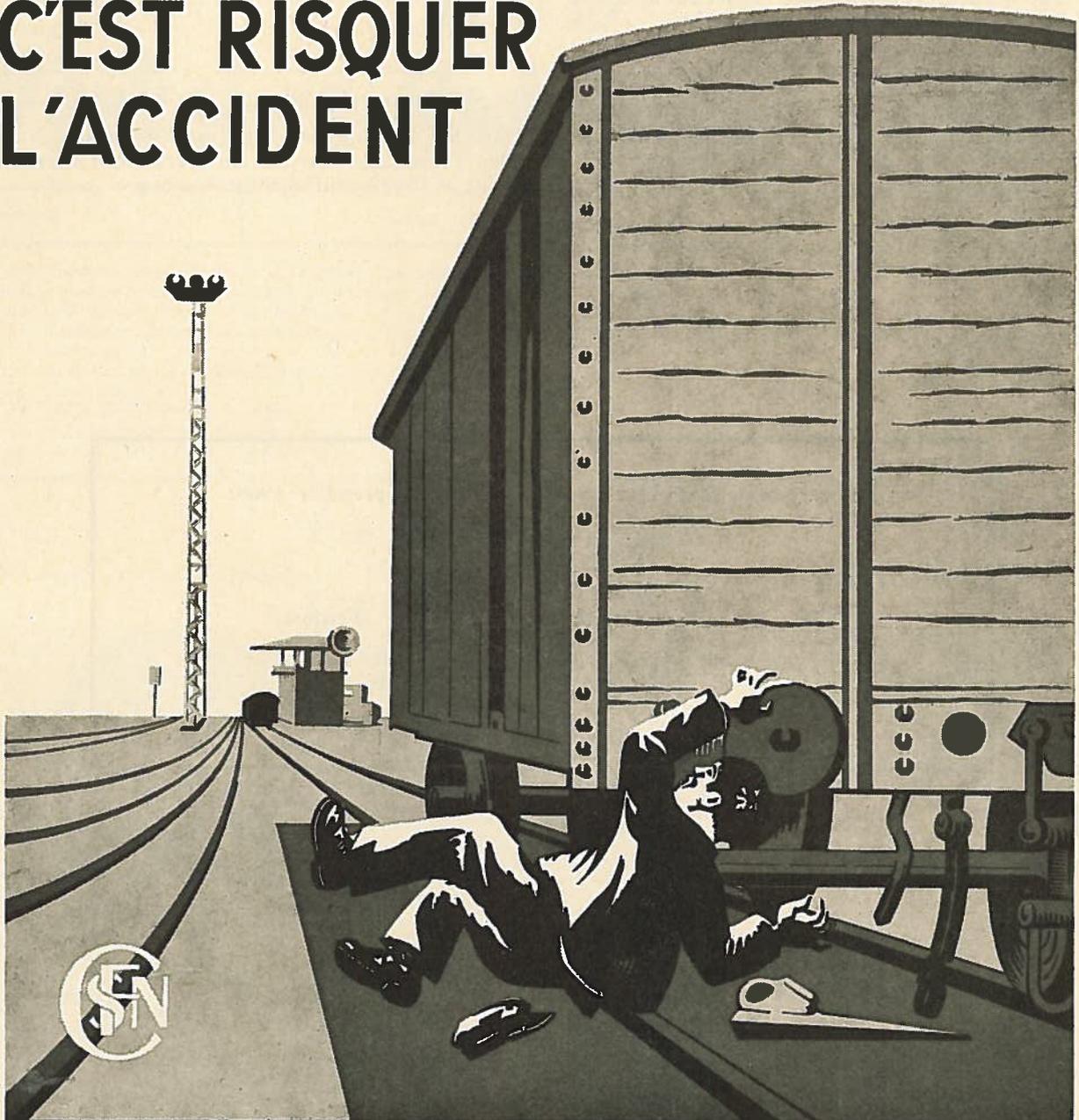
3. 7. 1 Beschädigte Hemmschuhe (z. B. mit aufgebogener oder abgebrochener Spitze) dürfen nicht benützt werden. Auch ist darauf zu achten, ob der zu verwendende Hemmschuh für die Schienenform zugelassen ist, die Schienen in gutem Zustand (z. B. nicht breitgefahren) und alle sonstigen Voraussetzungen, die gutes Gleiten gewährleisten, erfüllt sind.
3. 7. 2 Hemmschuhe sind so rechtzeitig aufzulegen, daß der Hemmschuhleger von anlaufenden Fahrzeugen nicht gefährdet werden kann.
3. 7. 3 Der Hemmschuhleger hat sich nach Auflegen des Hemmschuhes in entsprechender Entfernung aufzuhalten, um bei etwaigem Abschleudern desselben oder Entgleisen des Wagens keinen Schaden zu erleiden. Die mit Hemmschuhen anzuhaltenen Fahrzeuge dürfen nicht im Gleis stehend erwartet werden.
3. 7. 4 Beim Entfernen von Hemmschuhen unter angehaltenen Fahrzeugen ist auf anrollende Fahrzeuge zu achten.
3. 7. 5 Holzknüttel, Steine und dgl. dürfen zum Anhalten von Wagen nicht verwendet werden.

In den Monaten Juli und August l. J. ist das besondere Augenmerk auf

die Unfallverhütung beim Hemmschuhlegen

zu richten. Verschieber und Zugbegleiter, bringt Euer Leben nicht leichtfertig in Gefahr. Aufsichtsorgane, schreitet bei Verstößen ein. Denken wir auch heute daran: Leben hat Vorrang — daher stets richtiges Verhalten!

ENRAYER AU DERNIER MOMENT C'EST RISQUER L'ACCIDENT



ENRAYEURS ATTENTION !!

Zu spätes Auflegen bedeutet Unfall

Hemmschuhleger Achtung!

41. 36. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

Die Frage lautet:

„In welchen Fällen ist bei Ausfertigung eines A-Befehles Vollzugsmeldung zu geben?“

Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 31. Juli 1969 bei der Generaldirektion, Betriebsdirektion, Abt. 7, eingelangt sein.

Im übrigen gelten die im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stück aus 1955 unter Punkt 48 veröffentlichten Teilnahmebedingungen:

1. Preis S 1000,—

2. Preis S 500,—

3. Preis S 200,—

5 Trostpreise je S 100,—

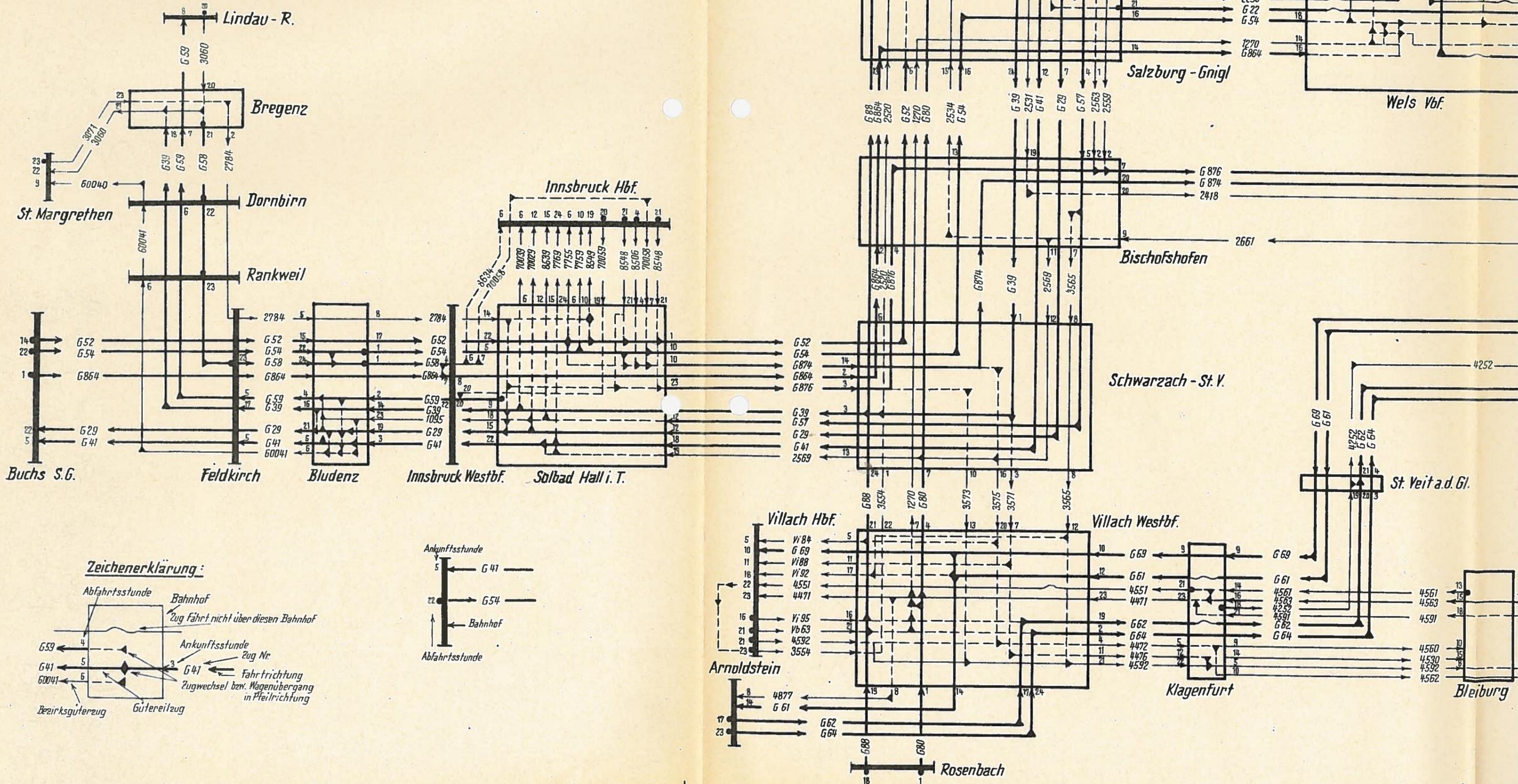
Die Lösung der Preisfrage sowie die Namen der Preisträger werden im Verkehrs-Unterrichtsblatt 9/1969 veröffentlicht werden.

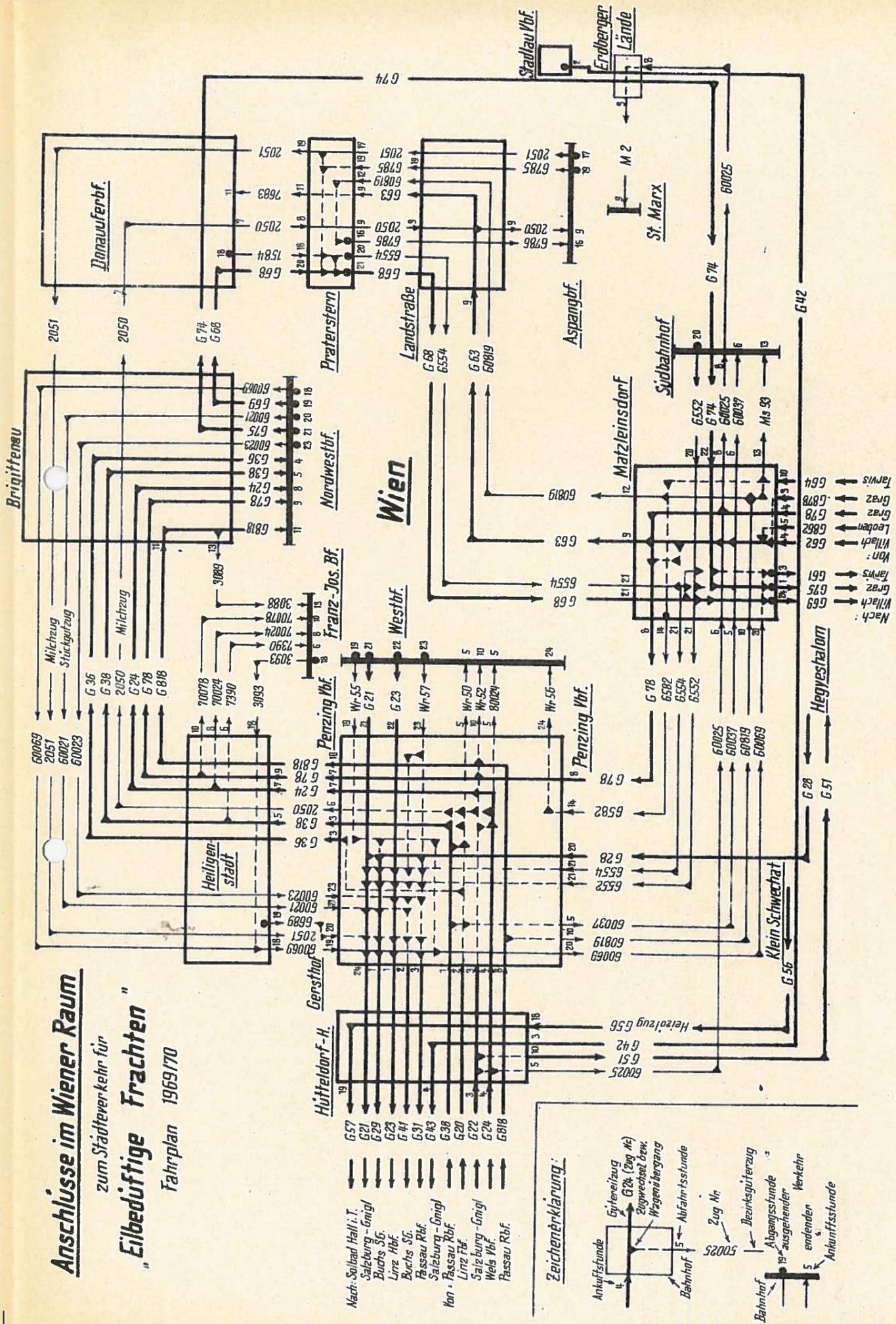
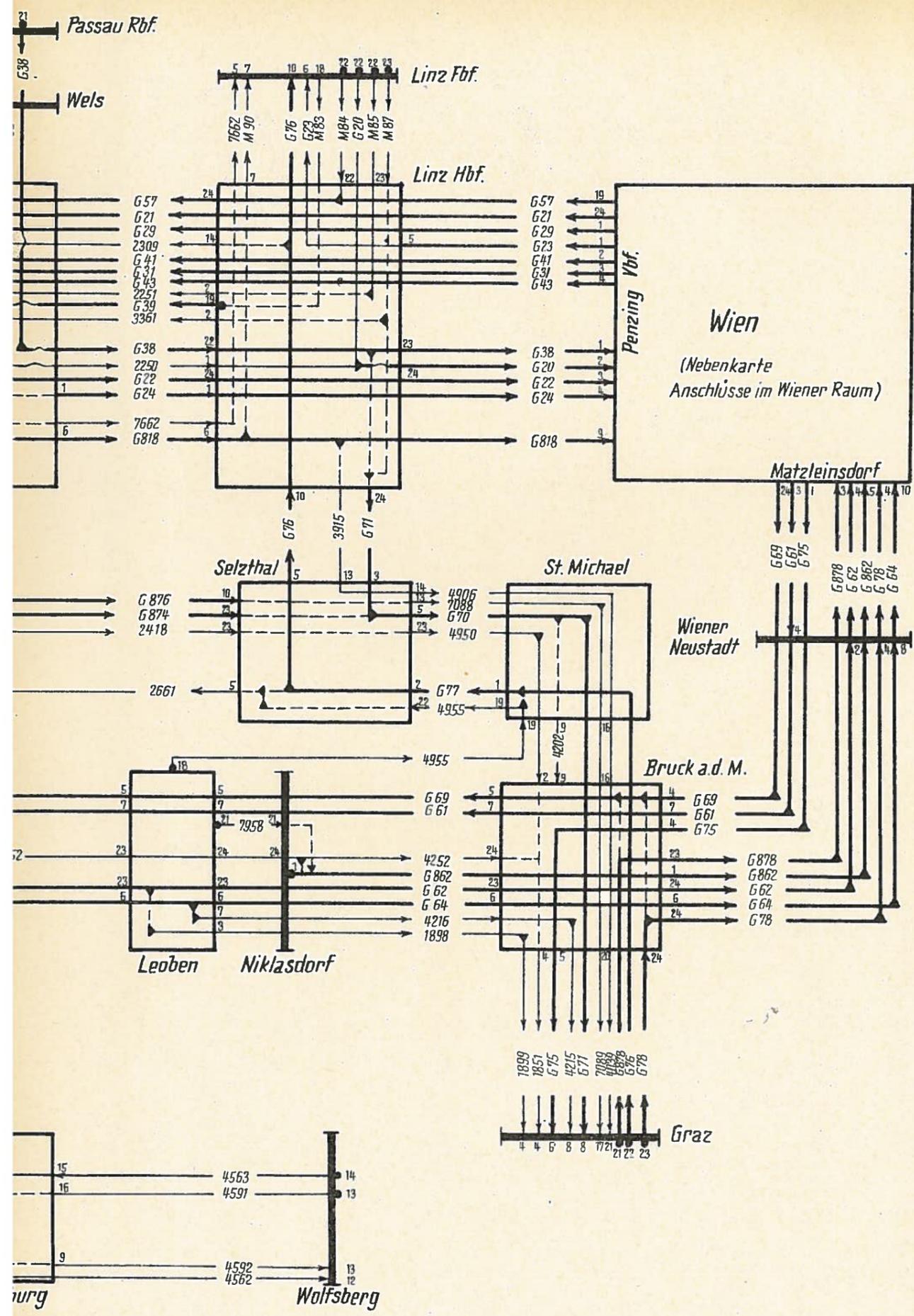
Schwerpunktprogramm der Monate Juli—September 1969:

Für Fdl: Kundendienst,
 für Weichen- und
 Stellwerkswärter: Umstellen der Weichen,
 für Verschieber: Behandlung der Fahrzeuge
 beim Verschub,
 für Zugbegleiter: Vorbereitung zur Fahrt.

Städteverkehr für Eilbedürftige Frachten

(Bildkarte zum Beförderungsbuch 3) 1969/70





Anschlüsse im Wiener Raum
 zum Städteverkehr für
„Eilbedüftigte Frachten“
 Fahrplan 1969/170