

Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion



Verkehrs-Unterrichtsblatt

12. Stück

Wien, am 1. Dezember 1969

Jahrgang 1969

15

JAHRE

VERKEHRS-UNTERRICHTSBLATT



Eilzug
bei Klösterle,
Arlberg

15 Jahre

Verkehrs-Unterrichtsblatt

Es ist heute allgemein Gepflogenheit, Gedenktage zu feiern, hiebei Rückschau zu halten, das Bisherige zu bewerten und einen Blick in die Zukunft zu werfen.

Schon im Vorwort zum 1. Verkehrs-Unterrichtsblatt vom 1. Dezember 1954 wurde erläutert, daß dieser neue Behelf Lehr- und Lernmaterial für alle im ausführenden Verkehrsdienst stehenden Bediensteten, ohne Unterschied der Zugehörigkeit zu einem bestimmten Dienstzweig, sein werde. Rückblickend kann gesagt werden, daß die erzieherische und belehrende Tätigkeit, die das Verkehrs-Unterrichtsblatt entfaltet hat, ihre Früchte gezeigt hat, werden doch die Veröffentlichungen im Verkehrs-Unterrichtsblatt sowohl im Dienstunterricht als auch von den Bediensteten auf den einzelnen Dienstposten eifrigst besprochen und damit alle gebrachten Ausführungen Gedankengut der Bediensteten.

Es ist besonders erfreulich, daß die Zahl der Unfälle im Verkehrsdienst, die durch Außerachtlassung bzw. Unkenntnis der Dienstvorschriften verursacht wurden, stark zurückgegangen ist. Gleichzeitig können wir feststellen, daß die Pünktlichkeit im Zugverkehr bei den Österreichischen Bundesbahnen sich ständig erhöht hat und die Kundenfreundlichkeit der österreichischen Eisenbahner nicht nur im Inland sondern auch international einen guten Ruf genießt.

Mit den fachlichen Zielsetzungen der im Unterrichtsblatt zur Diskussion gestellten Probleme war seit Beginn gleichzeitig auch die Absicht verbunden, zunehmend betriebswirtschaftliches und kaufmännisches Denken zu vermitteln. Letzteres ist doch gerade eine der Maximen des seit 14. Juni 1969 in Kraft gesetzten Bundesbahngesetzes, in dem der Erkenntnis Ausdruck verliehen wird, daß der volkswirtschaftliche Nutzen der Österreichischen Bundesbahnen weitgehend von der eigenen wirtschaftlichen Situation bestimmt wird. Diese Situation zu verbessern, muß jedem Bediensteten Pflicht und Aufgabe sein, hängt doch sein und das Schicksal seiner Familie mit dem seines Unternehmens eng zusammen.

Zweifellos sind durch Anwendung kaufmännischer Methodik positive wirtschaftliche Auswirkungen zu erwarten. Dies trifft auf den ausführenden Verkehrsdienst in besonderem Maße, vor allem auf dem Gebiet des so wichtigen Kundendienstes, zu. Die Aufgabe unseres Unternehmens besteht darin, Verkehrsleistungen anzubieten und im Interesse unserer Kunden präzisiert zu erbringen. Die diesbezüglichen Veröffentlichungen im Unterrichtsblatt sollen diesen Bestrebungen weitgehendst dienen.

So soll denn das Verkehrs-Unterrichtsblatt auch weiterhin den nachrückenden jungen Eisenbahnern auf ihrem Weg Helfer, aber allen Kollegen Mittel sein, ihren Dienst ordnungsgemäß durchzuführen zum Wohl des Unternehmens und ihrer Bediensteten.

Markoff

- Inhalt:** 63. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr mit oder ohne Folgen
 64. Etwas für jeden
 65. Verhalten bei Austritt gefährlicher Stoffe aus Kesselwagen (3. Fortsetzung und Schluß)
 66. Das neue DrS-Zentralstellwerk Spittal-Müllstättersee
 67. 38. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

63. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr mit oder ohne Folgen

a) Einfahrt eines Güterzuges auf besetztes Gleis

Am Ereignistag wurden im Stw 2 des Bf L. ab 7.50 Uhr Revisionsarbeiten an der Sicherungsanlage durchgeführt. Dabei unterließ es der Signalmeister, die Ankündigung der Blockbedienung im „Arbeitsbuch für Sicherungsanlagen und Spitzenverschlüsse sowie Schranken- und Blinklichtanlagen“ vorzuschreiben. Der Fdl des Bf L. hatte daher von den Arbeiten keine Kenntnis und gab um 8.33 Uhr die Einfahrt für einen Güterzug nach Gleis 8 blockmäßig frei.

Der Stellwerkswärter im Stw 2 stellte hierauf irrtümlich die Fahrstraße statt auf das freie Gleis 8 auf das mit unbesetzten Personenwagen besetzte Gleis 6. Nachdem die Fahrstraße durch den Signalmeister festgelegt wurde, brachte der Stellwerkswärter das Einfahrsignal in die Freistellung.

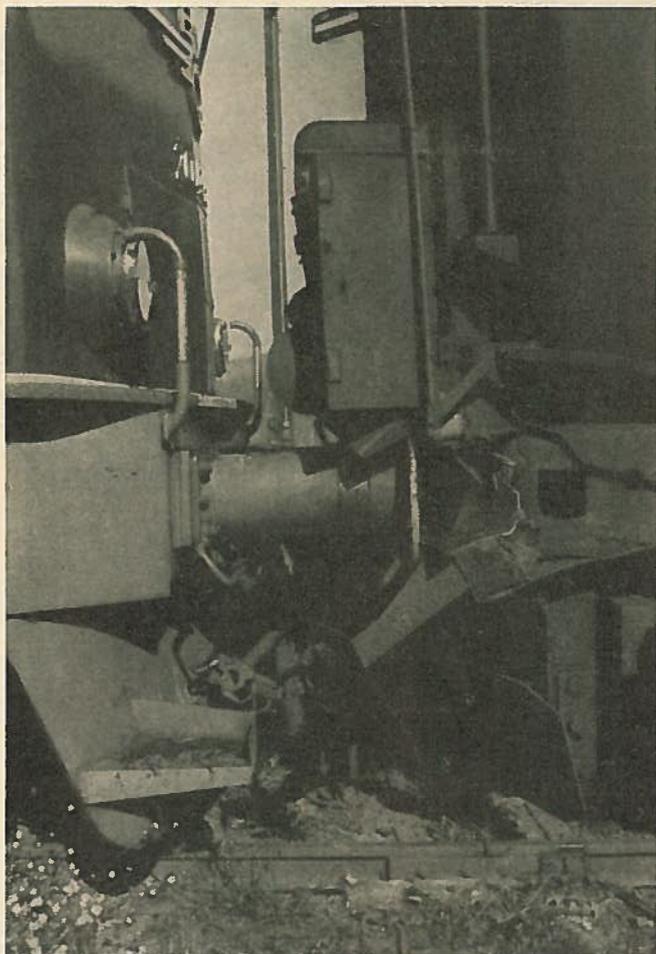
Glücklicherweise bemerkte der Tzf-Führer des einfahrenden Güterzuges die Besetzung des Einfahrgleises und konnte den Zug durch Schnell-

bremsung zirka 50 m vor dem Fahrhindernis anhalten. Bei ungünstigeren Sichtverhältnissen wäre das Ereignis sicherlich nicht folgenlos geblieben.

Hier lag mangelhafte Fahrstraßenprüfung durch den Stellwerkswärter und unterlassene Aufforderung des Signalmeisters zur „Ankündigung der Blockbedienung“ vor.

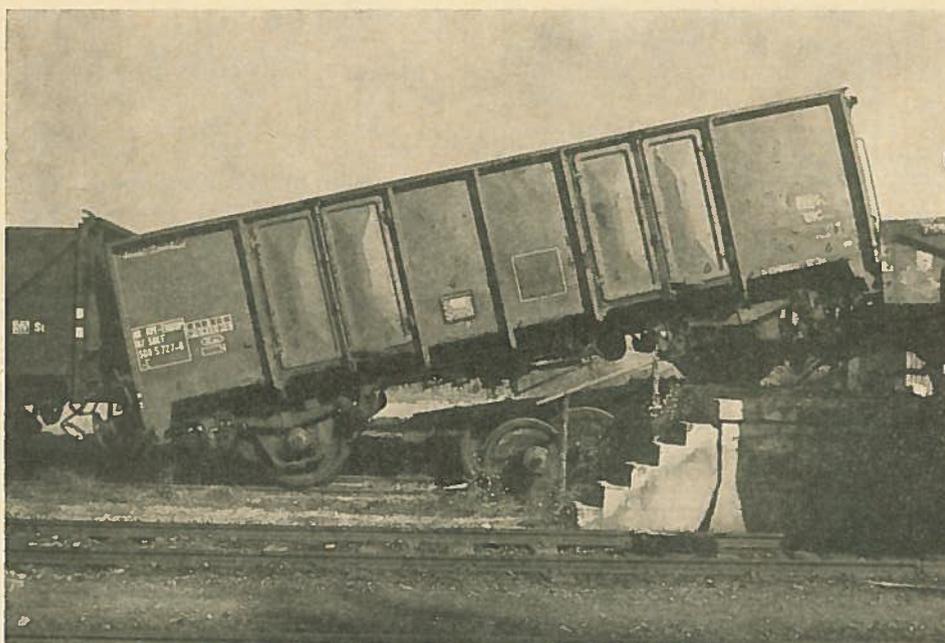
Die DV V 50 schreibt im Punkt 23 (3) u. a. vor: „Besteht die Möglichkeit, daß Bahnhofblockeinrichtungen in ihrer Wirkung beeinträchtigt oder unbeabsichtigt ausgelöst werden, . . . daß Fehlhandlungen vorkommen, so hat der für die Arbeiten . . . zuständige Bedienstete des Sicherungsdienstes . . . in das Arbeitsbuch . . . „A ja“ einzutragen. Der Fdl hat hierauf das Ankündigen der Bahnhofblockbedienung einzuführen. Außerdem sind hinsichtlich Prüfung und Sicherung der Fahrstraße die Bestimmungen der DV V 3, Auftrag und Meldung fernmündlich, zu beachten“.

b) Zusammenstoß eines einfahrenden Güterzuges mit Vershubteil



Am 8. Oktober 1969 um 8.37 Uhr kam es im Bf F. bei dichtem Nebel zum Zusammenstoß eines einfahrenden Güterzuges mit einem stehenden Vershubteil. Dabei entgleisten 2 Wagen vom Zug und 4 vom Vershubteil. Zug- und Vershubmannschaft konnten sich vor dem Zusammenstoß durch Abspringen noch rechtzeitig in Sicherheit bringen, wobei sich jedoch ein Tfz-Führer leichte Verletzungen zuzog. Sachschaden: S 109.000,—!

an Stw 2, das Ausfahrtsignal für die bevorstehende Durchfahrt auf Gleis 1 freizustellen. Er unterließ es jedoch, auch den Wärter im Stw 1 zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße heranzuziehen; er meinte nämlich, daß sein Auftrag von 8.30 Uhr, Gleis 1 nicht mehr zu besetzen, gleichbedeutend mit einem Auftrag zur Fahrstraßenprüfung und -sicherung, bzw. die Antwort des Stellwerkswärters „Ist in Ordnung“ die Vollzugs-



Im Bf F. (Mechanische Sicherungsanlage: Befehlswerk und 2 Endstellwerke der Bauart 5007) war an diesem Tag im Blockwerk des Befehlswerkes eine Störung aufgetreten, die die Aufhebung der Signalabhängigkeit im Stw 1 zur Folge hatte.

Ab 6.44 Uhr wurden Vershubarbeiten durchgeführt. Um zirka 8.30 Uhr forderte der Fdl den Wärter im Stw 1 auf, Gleis 1 nunmehr freizuhalten, da auf diesem Gleis ein zu erwartender Güterzug bei untauglichem Einfahrtsignal durchfahren werde. Der Stellwerkswärter bestätigte die Kenntnisnahme dieses Auftrages.

Kurz darauf fuhr das Vershub-Tfz nach Gleis 7 an die dort stehenden 5 Wagen. Es war beabsichtigt, nach Ankuppeln der Wagen nach Gleis 4 zu fahren, weshalb der Wärter im Stw 1 die Weichen trotz entgegengesprechendem Auftrag des Fdl vorbereitend in Richtung Gleis 1 stellte.

Bei Annäherung des kurz darauf fälligen Güterzuges gab der Fdl blockmäßigen Auftrag

meldung gewesen sei. Nur so war es möglich, daß der Fahrweg im Bereich des Stw 1 vom durchgehenden Hauptgleis 1 nach Gleis 7 führte.

Dem Zugführer des beim untauglichen Einfahrtsignal angehaltenen Güterzuges erteilte der Fdl bedenkenlos die Einfahrerlaubnis und begab sich dann auf den Platz. Der Wärter im Stw 1 konnte den einfahrenden Zug infolge des Nebels erst auf zirka 20 m Entfernung erkennen, so daß es für Anhaltmaßnahmen bereits zu spät war. Der Tfz-Führer gab, als er bemerkte, daß der Fahrweg auf ein Nebengleis führte, Gefahrensignal und leitete Schnellbremsung ein, konnte aber den Unfall nicht mehr verhindern.

Der Zusammenstoß ist demnach auf Verschulden des Fdl zurückzuführen, der gegen die Bestimmungen der Punkte 241, 242, 261, 264, 266, 267 und 272 der DV V 3 verstieß. Die Handlungsweise des Bediensteten war eindeutig grob fahrlässig.

c) Überfahren des vorgeschriebenen Haltepunktes durch einen Personenzug

Am 2. Oktober 1969 um 8.02 Uhr näherte sich ein Personenzug der planmäßigen Anhaltstelle in M., die in einem Gleisbogen liegt. Der Zug bestand aus Tfz, 3 besetzten Personenwagen,

1 Gepäckwagen und 4 unbesetzten Personenwagen. Als sich die Geschwindigkeit des Zuges bei Einfahrt in die Hst nicht merkbar verminderte, wollte der Zugführer die Notbremseinrich-

tung betätigen. Zu diesem Zeitpunkt erfolgte jedoch eine starke Bremsung durch den Tfz-Führer, wodurch allerdings nicht verhindert werden konnte, daß das Tfz und die 3 besetzten Personenwagen erst nach dem Bahnsteigende zum Stillstand kamen.

Der Zugführer beabsichtigte hierauf das Zurrückschieben des Zuges, um den am Bahnsteig wartenden 10 Fahrgästen das Einsteigen zu ermöglichen. Er stieg deshalb vom Gepäckwagen und gab — auf der Bogenaußenseite — mit der hochgehobenen Winkscheibe Signal „Herkommen“. Der Tfz-Führer faßte das Signal als Abfahrtragung auf und setzte den Zug in Bewegung. Zugführer, Schaffner und die Fahrgäste konnten nicht mehr zusteigen und blieben vom Tfz-Führer unbemerkt in der Hst zurück.

Durch den Wärter der vorgelegenen Hst wurde der Zug mit Haltsignalen angehalten. Nunmehr erhielt der Tfz-Führer Kenntnis vom Zurückbleiben der Fahrgäste und der Zugbegleitmannschaft. Über Anordnung des Fdl der nächst der Hst befindlichen Ausweiche fuhr der Zug bis dorthin weiter und wartete die Nachführung der Zurückgebliebenen ab. Der Personenzug erlitt

d) Zum Thema „Schlüsselverwahrung“

Am 18. Oktober 1969 um 11.33 Uhr entrollten im Bf P. in einem Baugleis vier Güterwagen und fuhren stark an den Gleisabschluß an, wobei 2 Wagen entgleisten; ein Fahrleitungsmast wurde geknickt und stürzte um. Durch Absenkung der Fahrleitung über allen Bf-Gleisen war der durchgehende Verkehr auf der äußerst stark befahrenen eingleisigen Strecke 3 Stunden unterbrochen.

Die im Baugleis stehenden 3 beladenen Zementsilowagen und ein Hilfsbremswagen — dieser stand als 4. Wagen am tiefsten Punkt — wurden durch Bahnfremde mittels Elevatoren in einen ortsfesten Silo umgeladen. Da für die Entladung des vom Silo am entferntest stehenden Wagens der verwendete Schlauch zu kurz war, wurde der Bahnhelfer ersucht, das vorhandene Gefälle von 29 ‰ (!) zur erforderlichen Verschiebung auszunutzen. Der Bedienstete kam dem Wunsch nach, holte von der Fahrdienstleitung — ohne Wissen und Zustimmung des Fdl und ohne hiezu befugt zu sein — den Schlüssel zu dem am tiefsten Punkt der Wagengruppe aufgelegten sperrbaren Klemmkeil, entfernte ihn und löste die angezogene Handbremse. Da er die nunmehr entrollenden Fahrzeuge trotz Anziehens der Handbremse nicht mehr zum Stillstand bringen konnte, kam es zum Anfahren an den Gleisabschluß und den dadurch hervorgerufenen Folgen.

Die Erhebungen ergaben, daß in der in Kraft gewesenen VBA bezüglich des sperrbaren Klemmkeiles die Verwahrung des Schlüssels beim Fdl vorgeschrieben war. Die „Verwahrung“ bestand hier jedoch nur darin, daß der Fdl den Schlüssel in die Tischlade gelegt hatte, so daß er jederzeit — in Abwesenheit des Fdl — entnommen werden konnte. Dies war auch hier der Fall; der Fdl

durch den Vorfall 33 Min. Verspätung; 3 weitere Reisezüge wurden bis zu 36 Min. verspätet.

Eindeutig und daher nicht näher zu besprechen ist der Umstand, daß der Tfz-Führer bei Annäherung an die Hst die Bremsung zu spät einleitete und dadurch gegen die Bestimmungen des Punktes 215 der DV M 26, der Punkte 277 und 474 der DV V 3 sowie Punkt 6 des Teiles A der DV M 22 verstieß.

Der Fehler des Zugführers, der die unerlaubte Weiterfahrt des Zuges zur Folge hatte, lag darin, daß er das Signal „Herkommen“ mit der Winkscheibe gab und dadurch den Tfz-Führer zur Weiterfahrt verleitete. Er mißachtete damit die Bestimmungen der Punkte 9, 12 und 85 der DV V 2, worin es u. a. heißt, daß die Signale nur in der beschriebenen Form und Art angewendet werden dürfen. Sie sind so anzuordnen oder zu geben, daß sie rechtzeitig und eindeutig wahrgenommen werden können. Das Signal „Herkommen“ darf nur mit der Signalfahne, einem Arm, oder bei Dunkelheit mit der Handlaterne mit weißem Licht, nicht aber mit der Winkscheibe gegeben werden. Daß bei Nichtbefolgung Irrtümer eintreten können, beweist dieser Fall eindeutig.

befand sich zum Zeitpunkt der Entnahme am Platz.

Verwahrung heißt aber, einen Schlüssel dem Zugriff anderer zu entziehen! Hier wäre es Aufgabe des Bf-Vorstandes gewesen, dem Fdl einen bestimmten Platz zur gesicherten Verwahrung des



Schlüssels bekanntzugeben. Aber auch der Fdl, der ebenfalls die Bestimmungen der VBA kennen mußte, hätte dafür Sorge tragen müssen, daß der Schlüssel für niemanden zugänglich aufbewahrt wurde.

e) Nichtbeachtung der ZSV 14

Um 1.33 Uhr entgleiste bei Einfahrt in den Bf L. auf Weiche 5 der zehnte Wagen eines Güterzuges infolge Achsstummelbruches mit beiden Achsen. Dabei entstand am Fahrzeug und am Oberbau Schaden in der Höhe von zirka S 10.000,—.

Grobe Mißachtung der Bestimmungen der ZSV 14, Punkt 3, lag dieser Entgleisung zu Grunde, da das Heißlaufen des Wagens bereits von einem Streckenbediensteten dem Fdl des Bf L. vorgemeldet worden war, der hierauf den Zug beim Einfahrtsignal anhielt und den Zugführer verständigte. Der Zugführer setzte den Tfz-Führer in Kenntnis, beauftragte ihn dann aber, nach Freistellung des Einfahrtsignals mit Schrittgeschwindigkeit in den Bf zu fahren; der Tfz-Führer kam dem Auftrag widerspruchslos nach. Die Folge war die geschilderte Entgleisung des einfahrenden Zuges.

Der Zugführer gab bei der Einvernahme auf die Frage, warum er nach Verständigung über den Heißläufer den Zug nicht abgeschritten bzw. den Tfz-Führer nicht beauftragt habe, nach dem Gebrechen zu forschen, an: „Da nichts zu sehen war, nahmen wir an, es könne ohnehin nichts passieren, wenn wir in Schrittgeschwindigkeit einfahren“.

Der Tfz-Führer rechtfertigte sein Verhalten wie folgt: „Die Bestimmungen der ZSV sind mir bekannt, doch nahm ich an, daß ich den Zug und

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf unsere Ausführungen im Verkehrsunterrichtsblatt 11. Stück aus 1966, Punkt 63, „Verwahrungspflicht — Überwachungspflicht“.

damit auch den Schwadwagen ohne weiteres in den Bf bringen könne, um die Strecke rasch freizubekommen“.

Wie sehr die beiden Bediensteten irrten, zeigten die Folgen ihrer Handlungsweise!

Wir rufen daher den zweiten Absatz des Punktes 3 der ZSV 14 in Erinnerung, der besagt: „Auf der Strecke trifft der Zugführer, bei Fahrzeuggebrechen der Tfz-Führer die Entscheidung, ob und mit welcher Höchstgeschwindigkeit der Zug die Fahrt bis zum nächsten Bf fortsetzen darf. Ist Weiterfahrt unmöglich, so meldet dies der Zugführer dem nächst erreichbaren Bf.“

Abschließend ist zu sagen, daß auch die Handlungsweise des Fdl nicht entsprechend war. Er hatte den Zugführer des Güterzuges zwar vom vermuteten Heißläufer in Kenntnis gesetzt, seine Worte aber noch mit folgendem ergänzt:

„... Wenn die Weiterfahrt möglich ist, fahren Sie mit Schrittgeschwindigkeit in den Bf ein.“, wobei er noch hinzufügte, daß er das Einfahrtsignal auf „Frei“ stellen werde.

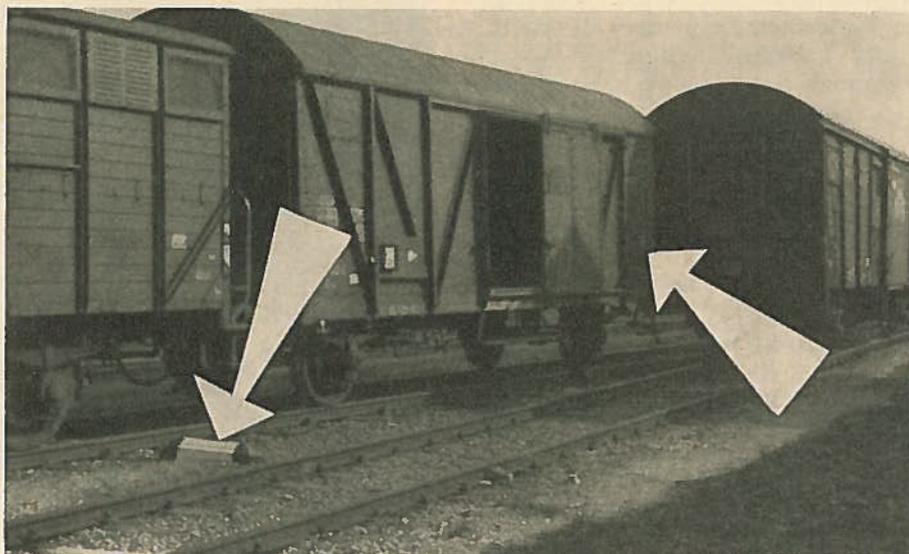
Dies verleitete den Zugführer und im weiteren auch den Tfz-Führer dazu, auf die zwingend vorgeschriebene Untersuchung des Wagens zu verzichten und in den Bf einzufahren.

Richtig wäre es gewesen, wenn der Fdl eindeutigen Auftrag zur Untersuchung des Wagens gegeben und Meldung über das Ereignis verlangt hätte.

f) Verschiebungszusammenstoß und Entgleisung zweier Wagen

Am 11. Oktober 1969 um 17.45 Uhr traf ein Bezirksgüterzug im Bf M. auf Gleis 3 ein. Da beabsichtigt war, einen auf Gleis 5 stehenden Wagen dem Zug beizugeben, kuppelte der Ver-

schubleiter die ersten vier Wagen vom Zug ab und fuhr über die ortsbediente Weiche 31 vor. Sodann stellte er diese Weiche um, bemerkte dabei aber trotz einwandfreier Sicht nicht, daß

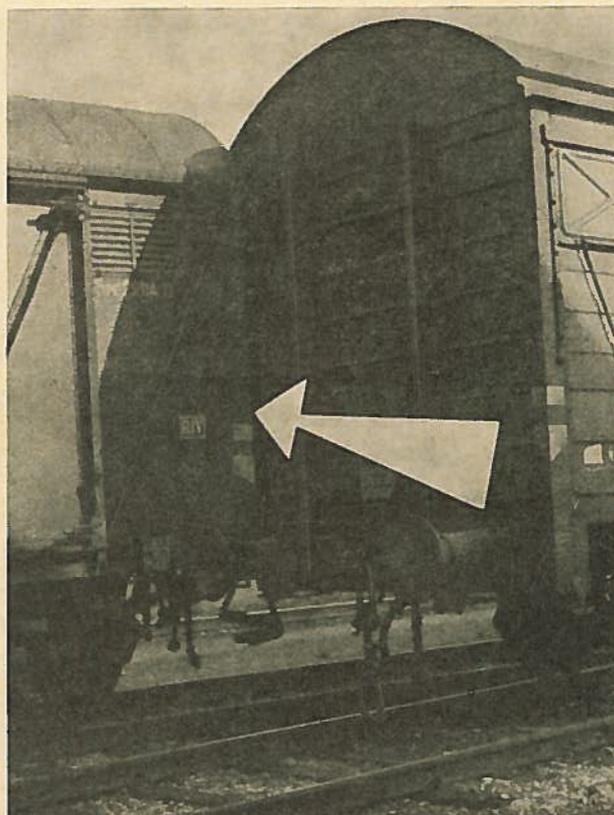


der erste Wagen des restlichen Zugteiles zur Gänze über die Grenzmarke der Weiche 31 stand.

Beim Zurückschieben in Richtung Gleis 5 befand sich der Verschiebleiter zwar am vordersten Wagen, jedoch links am hinteren Verschieberaufstieg und gab Signal „Herkommen“. Dabei übersah er, daß der restliche Zugteil nicht grenzfrei aufgestellt war.

Es kam zu einem fast frontalen Zusammenstoß, wobei der erste und vierte geschobene Wagen schwer beschädigt wurden. Der zweite und dritte geschobene Wagen entgleisten mit je einer Achse. Am Tfz und am ersten stehenden Wagen entstand ebenfalls Sachschaden. Schadenssumme: S 50.000,—.

Hier lagen Verstöße gegen die Bestimmungen der Punkte 57, 62, 63 a, 64, 71 und 82 der DV V 3 vor.



Berichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stück aus 1969 sind unter Punkt 59 auf Seite 108, linke Spalte, in der neunten Zeile die Zahlen „00 40 109“ durch „Post mo 50 81 00—40 109—2“ zu ersetzen.

64. Etwas für jeden

Folgen unterlassener Fahrstraßenprüfung

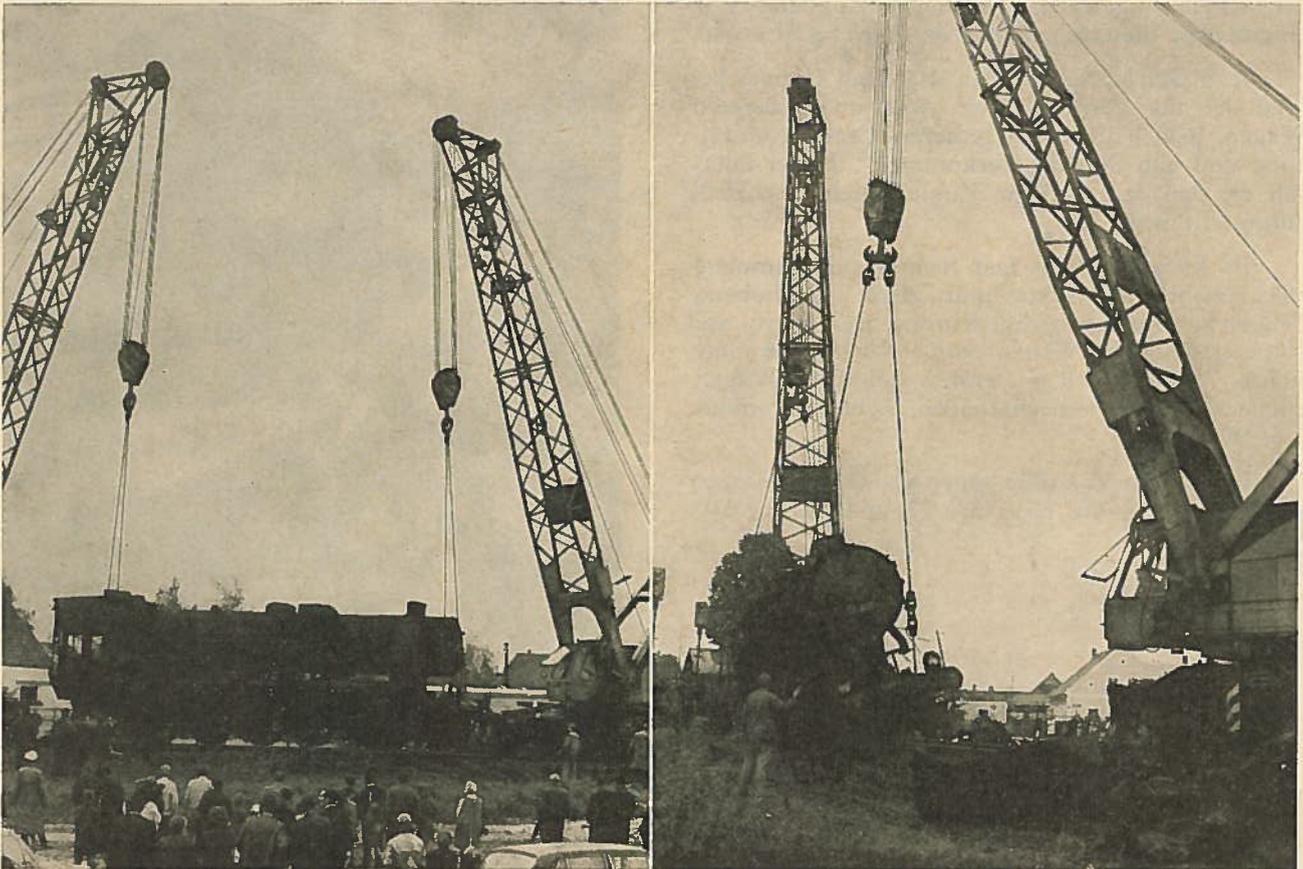
Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stück aus 1969 haben wir auf der Titelseite die Folgen unterlassener Fahrstraßenprüfung drastisch aufgezeigt. Welche weiteren Folgen die grob fahrlässige Handlungsweise des Fdl nach sich zog, sei aus nachstehendem entnommen:

Bis zur Freimachung des Streckengleises mußte für einen Eilzug und sechs Personenzüge Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Ein Triebwagenschnellzug, ein Sonderzug, zwei Erzzüge und zwei Güterzüge wurden umgeleitet; Reisezüge erlitten bis zu 80 Min., Güterzüge bis zu 5 Stunden Verspätung.

Zur Aufgleisung waren zwei 80 t-Kräne erforderlich. Da für die Aufgleisungsarbeiten das Streckengleis neuerlich gesperrt werden mußte, bestand für 3 Personenzüge wieder Schienenersatzverkehr.

Es ist selbstverständlich, daß durch die Umleitungen, Verspätungen und den Schienenersatzverkehr zusätzlich zum Fahrzeugschaden noch ganz erhebliche Kosten aufgelaufen sind!

Dies alles hätte durch einwandfreie Fahrstraßenprüfung vermieden werden können!



Voreinvernahme äußerst wichtig!

In letzter Zeit mehrten sich in allen vier Direktionsbereichen die Fälle, daß Bedienstete nach außergewöhnlichen Ereignissen im Verkehr nicht sofort gemäß Punkt 83 der DV V 26 der Voreinvernahme zugeführt wurden. So z. B. nach einem Zusammenstoß eines ausfahrenden Güterzuges mit einem nicht grenzfrei stehenden Zug im Bf St. am 23. Oktober 1969 um 4.55 Uhr. Hier wurden keine Voreinvernahmen durchgeführt, ja nicht einmal der Bf-Vorstand vom Unfall in Kenntnis gesetzt. Der hierfür zuständige Fdl gaben bei der Einvernahme durch den Erhebungsbeamten der Dion an:

„Ich habe die beteiligten Bediensteten nicht einvernommen und auch nicht darauf geachtet, daß sie bis zur Ankunft des Bf-Vorstandes bzw. des Erhebungsbeamten am Bf verblieben. Ich sehe ein, daß ich durch die Unterlassung der Verständigung des Bf-Vorstandes sowie mangelhafte Klärung des Tatbestandes und die unterlassenen Voreinvernahmen die Erhebungen und die Klärung der Ursache des Zusammenstoßes wesentlich erschwert habe.“ . . . „Ich sehe ein, daß es meine Pflicht gewesen wäre, sofort den Bf-Vorstand zu verständigen . . .“

Hier lagen Verstöße gegen die Bestimmungen der Punkte 39, 40, 66, 68 und 83 der DV V 26 vor. Aufgabe der Schulungsbeamten

und Bf-Vorstände wird es sein, die Fdl auf die Wichtigkeit der Voreinvernahme bzw. ehestmögliche Einvernahme hinzuweisen.

Man schrieb uns :

„ . . . Ich fühle mich verpflichtet, Sie darauf aufmerksam zu machen, daß Ihr Personal vom Bahnhof Steinbach-Groß Pertholz sich einer außerordentlichen Höflichkeit beim Kundendienst befleißigt. Es handelt sich insbesondere um den Herrn Stationsleiter Anton Scheidl und den Zugführer Franz Pree, die in sehr zuvorkommender Weise eine Exkursion, an der auch Ausländer teilnehmen, im Rahmen ihrer Dienstobliegenheiten am 29. September 1969 befürsorgt haben. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie dem genannten Personal eine entsprechende Belobigung zukommen lassen wollten, wie dies von meinen vierzig Exkursionsteilnehmern erbeten wird.

Wirklicher Hofrat
Prof. Dr. Lothar M.,
Wien 1., Herrngasse“

Es handelte sich hier um Bf-Leiter Ass. Anton Scheidl des Bf Steinbach-Groß Pertholz und Zugführer Ass. Franz Pree des Bf Gmünd NÖ., die vorbildlichen Kundendienst übten!

„Bf-Vorstand als Retter!“

So lauteten die Überschriften mehrerer Zeitungen über die Handlungsweise des Bf-Vorstandes Rev. Johann Dietrich des Bf Taufkirchen a. d. Pram. Dort trug sich folgendes zu: Am 10. Oktober 1969 war Zug 3334 um 19.19 Uhr auf Gleis 1 eingefahren und wegen eines auf Gleis 3 stehenden Zuges vor dem planmäßigen Haltepunkt angehalten worden, so daß der dritte Wagen zirka 1 Wagenlänge vor der Fahrdienstleitung zu stehen kam. Nachdem mehrere Reisende ausgestiegen waren, schloß der Schaffner auch die Vorlegestangen beim dritten Wagen und ging dann zum letzten Wagen zurück.

Nach Abfertigung des Zuges durch den Fdl-Dienst versehenden Bf-Vorstand Dietrich bemerkte dieser, daß die Vorlegestange der hinteren Plattform des dritten Wagens geöffnet wurde und ein Reisender auszusteigen beabsichtigte. Noch während Dietrich dem Reisenden zurief, stehen zu bleiben, stürzte dieser infolge seines alkoholisierten Zustandes auf den Bahnsteig und kam unmittelbar neben den Schienen zu liegen. Dietrich eilte zu ihm und hielt mit der linken Hand den Rockkragen des Gestürzten, während er mit der rechten Hand dessen Kopf niederdrückte, um eine Verletzung durch die Trittbretter der nachfolgenden Wagen zu verhindern. Dabei wurde der Bf-Vorstand selbst von einem Trittbrett gestreift, jedoch nicht verletzt.

Zweifellos hat Dietrich durch seine rasche Handlungsweise eine möglicherweise schwere Verletzung, wenn nicht gar das Überfahrenwerden des Fahrgastes verhütet. Die Dion Linz hat deshalb den Bediensteten belobt und belohnt.

Beobachtetes

Wiederholt wird darüber Beschwerde geführt, daß sich Reisezugschaffner nicht den Bestimmungen des Punktes 488 der DV V 3 entsprechend verhalten. Diese besagen, die Zugmannschaft — Personenzugschaffner nach Möglichkeit — muß vom Fdl gesehen werden können. Die Zugbegleitmannschaft hat sich durch Anlegen der Hand an die Dienstmütze bzw. leichtes Heben der Handlaterne bemerkbar zu machen.

Nur bei Einhaltung dieser Bestimmungen wird es, z. B. bei Ausfahrt eines Zuges, möglich sein, einen Schaffner noch auf eine offene Wagentür oder andere Unfallgefahren aufmerksam zu machen.

Ferner wird seitens der Schaffner trotz gegebener Möglichkeit auch verabsäumt, gemäß Punkt 496 der DV K 1 zeitgerecht den nächsten Anhaltebf (gegebenenfalls mit dort in Betracht kommenden Zuganschlüssen) bekanntzugeben, um

den Reisenden die Möglichkeit zu geben, sich zum Aussteigen vorzubereiten; hiebei ist während der Nachtzeit, das ist zwischen 22.00 und 6.00 Uhr, auf die Nachtruhe der Reisenden Rücksicht zu nehmen.

Feststellungen anlässlich eines Probealarms

Wieder einmal mußte anlässlich der Abhaltung eines Probealarms beobachtet werden, daß der Fdl wohl den Einsatzplan auf den Tisch legte, jedoch die Verständigungen nach seinem Gutdünken vornahm, wobei er natürlich mehrere Stellen vergaß; auch nahm er weder die Mithilfe des Bf-Vorstandes noch die des vorgesehenen Vermittlungsbf in Anspruch.

Weiters konnte festgestellt werden, daß der Bedienstete die Verkehrs-Unterrichtsblätter zwar unterschriftlich zur Kenntnis genommen hatte, jedoch keine Kenntnis von den seit dem VUB 9. Stück aus 1969 veröffentlichten und sogar als Sonderdruck erschienenen Merkblättern, betreffend „Verhalten bei Austritt gefährlicher Stoffe aus Kesselwagen“ besaß. Wie soll dann im Ernstfall richtig gehandelt werden? Auch hier könnten die Schulungsbeamten noch vieles zum besseren Wissen der zuständigen Bediensteten beitragen.

Gleichzeitig mußten bezüglich der Fernsprechdisziplin erschreckende Feststellungen gemacht werden. Auf der Strecke, auf der der Probealarm abgehalten wurde, scheinen die Fdl nur „Franzl“, „Fritzl“ oder „Karl“ zu heißen und keine Familiennamen zu haben. Bemerkungen wie „Jetzt gemma bald zum Ronacher“ und ähnliches waren an der Tagesordnung!

Das ist richtige Zugbeobachtung!

Am 8. Oktober 1969 um 23.50 Uhr entgleiste im km 94,268 zwischen den Bf Breitenstein und Eichberg bei Bezirksgüterzug 8984 ein ungebremst am Zugschluß als Nachlaufer gereihter Wagen mit der hinteren und im km 94,136 auch mit der vorderen Achse. Im km 94,130 kam es — von der Zugmannschaft unbemerkt (Schlußschaffner am viertletzten Wagen) — zu einer Trennung des entgleisten Wagens vom Zug; der Wagen kam im km 94,114 an einer Stützmauer lehend zum Stillstand.

Blockwärter Heinrich Foits des Blockpostens Eichberg 2 bemerkte bei Vorbeifahrt des Zuges das Fehlen des Zugschlußsignals und meldete seine Wahrnehmung dem Wärter des Blockpostens Eichberg 1 vor. Dieser hielt den Zug an, worauf man das Fehlen des letzten Wagens feststellte.

Zweifellos hat Blockwärter Foits nur seine Pflicht getan; wir glauben aber dennoch, das es wert ist, sein Verhalten hier lobend zu erwähnen.

65. Verhalten bei Austritt gefährlicher Stoffe aus Kesselwagen (3. Fortsetzung und Schluß)

Als letzte Fortsetzung zu den im 9. Stück vom 1. September 1969 veröffentlichten Verhaltensmaßnahmen folgen nachstehend die Merkblätter für

Äthylalkohol
Benzol
Vinylchlorid
Wasserstoffperoxidlösungen

2

Benzol

Gefahrkennzeichnung an

beiden Seiten des Wagens (Zettelhalter):



Gefahrzettel
Nr. 2



Gefahrzettel
Nr. 10

Anschriftentafel: „Benzol“ oder „Brennbare Flüssigkeiten“.

Merkmale: Flüssigkeit, mit Wasser nicht mischbar, scheidet unsichtbare Dämpfe aus.

Farblos bis gelblich braun.

Charakteristischer aromatischer Geruch.

Flüssigkeit leichter als Wasser, Dämpfe schwerer als Luft.

Gefährliche Eigenschaften: Brennbar, leicht entzündbar.

Dampf/Luft-Gemisch ist explosionsfähig.

Konzentrierte Dämpfe wirken betäubend.

Aufnahme auch durch die Haut gefährlich.

Gesundheitsschutz und Erste Hilfe: Augenschutz erforderlich.

Annäherung mit dem Wind ohne Atemschutz möglich; bei Belästigung Atemschutzgerät mit Filter benutzen bis zum Geruchdurchschlag; Aufenthalt in höheren Konzentrationen nur mit Pressluftatmer.

Benetzen von Haut oder Kleidung vermeiden; benetzte Kleidung sofort ausziehen.

Bei Verdacht auf innere Vergiftung: Betroffene liegend und warm zugedeckt befördern, rasch ärztlicher Behandlung zuführen (Krankenhaus).

Maßnahmen: Gefahrzone absperren.

Rauch- und Feuerverbot; Öffnungen und Schächte gegen Eindringen von Flüssigkeit und Dämpfen abdichten.

Brand mit Löschpulver oder Schaum bekämpfen.

Undichte Ventile oder Flansche vorsichtig nachziehen; Leckstellen an Behälterwänden mit geeigneten Dichtmitteln schließen; auslaufendes Ladegut auffangen oder abdämmen und aufsaugen, notfalls unter Einhaltung von Sicherheitsabständen abbrennen; Dämpfe können mit Wassersprühstrahl abgedrängt werden.

1

Äthylalkohol (Äthanol, Spiritus)

Gefahrkennzeichnung an

beiden Seiten des Wagens (Zettelhalter):



Gefahrzettel
Nr. 10

Anschriftentafel: „Äthanol“ oder „Brennbare Flüssigkeiten“ oder „Lösungsmittel“.

Merkmale: Flüssigkeit, mit Wasser mischbar, scheidet unsichtbare Dämpfe aus.

Farblos.

Alkoholisch süßlicher Geruch.

Flüssigkeit leichter als Wasser, Dämpfe schwerer als Luft.

Gefährliche Eigenschaften: Brennbar, leicht entzündbar.

Dampf/Luft-Gemisch ist explosionsfähig.

Betäubendes Gift.

Gesundheitsschutz und Erste Hilfe: Annäherung mit dem Wind ohne Atemschutz möglich; bei Belästigung Atemschutzgerät mit Filter benutzen bis zum Geruchdurchschlag; Aufenthalt in höheren Konzentrationen nur mit Pressluftatmer.

Benetzen von Haut oder Kleidung vermeiden; benetzte Kleidung sofort ausziehen.

Betroffene Augen und Hautpartien mit viel Wasser spülen, anschließend zum Arzt.

Maßnahmen: Gefahrzone absperren.

Rauch- und Feuerverbot; Öffnungen und Schächte gegen Eindringen von Flüssigkeit und Dämpfen abdichten.

Brand mit Löschpulver oder Schaum bekämpfen.

Undichte Ventile und Flansche vorsichtig nachziehen; Leckstellen an Behälterwänden mit geeigneten Dichtmitteln schließen; auslaufendes Ladegut auffangen oder abdämmen und aufsaugen; notfalls unter Einhaltung von Sicherheitsabständen abbrennen; Dämpfe können mit Wassersprühstrahl niedergeschlagen werden.

3

Vinylchlorid (Monochloräthylen)

Gefahrkennzeichnung an beiden Seiten des Wagens (Zettelhalter):



Gefahrzettel
Nr. 10

Anschriftentafel: „Vinylchlorid“.

Behälter: 30 cm breiter orange Farbstreifen in Höhe der Behälterachse.

Merkmale: Verflüssigtes Gas, wird bei Austritt gasförmig, in Wasser nicht löslich.

Farblos.

Leicht stechender Geruch.

Gas ist schwerer als Luft.

Gefährliche Eigenschaften: Brennbar.

Gas/Luft-Gemisch ist explosionsfähig. Konzentriertes Gas wirkt betäubend.

Gesundheitsschutz und Erste Hilfe: Annäherung mit dem Wind nur mit Filter möglich bis zum Geruchdurchschlag; Aufenthalt in höheren Konzentrationen nur mit Preßluftatmer.

Bei Verdacht auf innere Vergiftung: Betroffene liegend und warm zugedeckt befördern, rasch ärztlicher Behandlung zuführen (Krankenhaus).

Maßnahmen: Gefahrzone (in Windrichtung erweitert) absperren; bei starkem Austritt Umgebung warnen.

Rauch- und Feuerverbot;

Öffnungen und Schächte gegen Eindringen von Gas abdichten. Brand mit Löschpulver bekämpfen.

Undichte Ventile und Flansche vorsichtig nachziehen; austretendes Gas kann mit Wasserschlauch abgedrängt werden.

4

Wasserstoffperoxidlösungen (stabilisiert, über 60% Wasserstoffperoxid)

Gefahrkennzeichnung an beiden Seiten des Wagens (Zettelhalter):



Gefahrzettel
Nr. 3

Anschriftentafel: „Wasserstoffperoxid“.

Merkmale: Flüssigkeit, mit Wasser mischbar.

Farblos.

Geruchlos.

Flüssigkeit schwerer als Wasser.

Gefährliche Eigenschaften: Wirkt entzündend auf brennbare Stoffe, wie z. B. Holzspäne.

Stark ätzend, bewirkt starke Hautschäden.

Gesundheitsschutz und Erste Hilfe: Augenschutz erforderlich.

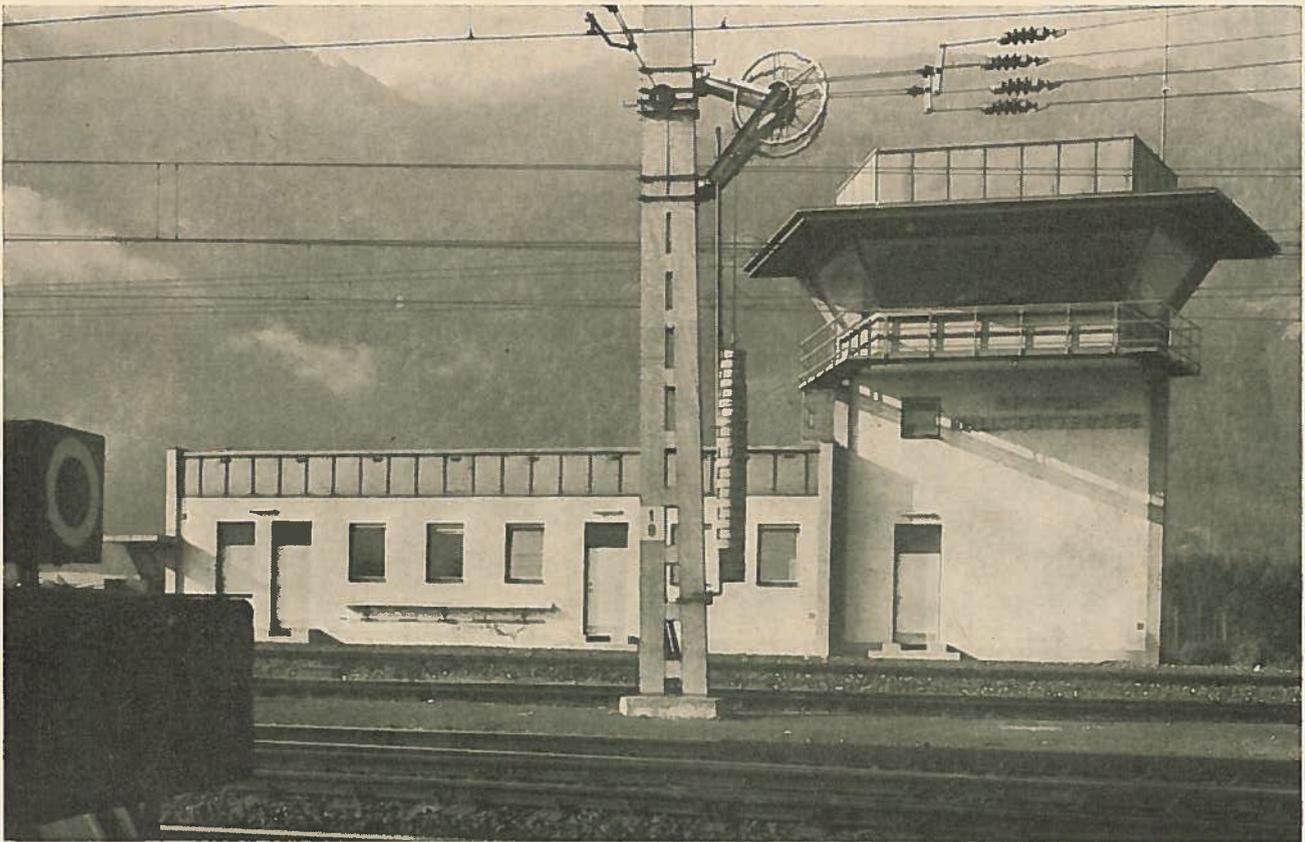
Benetzen von Haut oder Kleidung vermeiden; benetzte Kleidung sofort ausziehen; Schutzkleidung, Schutzhandschuhe und Gummistiefel, wenn Berührung mit Flüssigkeit zu befürchten.

Betroffene Augen und Hautpartien mit viel Wasser spülen, anschließend zum Arzt.

Maßnahmen: Gefahrzone absperren.

Undichte Ventile und Flansche vorsichtig nachziehen; auslaufendes Ladegut mit Wasser verdünnen oder abdämmen und aufsaugen.

66. Das neue DrS-Zentralstellwerk Spittal-Millstättersee



Am 27. Oktober 1969 übergab Herr Bundesminister Dipl. Ing. Dr. techn. Weiß das neue Zentralstellwerk im Bf Spittal-Millstättersee seiner Bestimmung.

Für die Bedienung des DrS-Zentralstellwerkes sind zwei Fahrdienstleiter vorgesehen. Dem Bahnhoffahrdienstleiter obliegt die Bedienung der Anlagen des Bahnhofes Spittal-Millstättersee für sämtliche Zug- und Verschiebfahrten. Der Streckenahrdienstleiter hat derzeit nur Schreibarbeiten, Dispositionen für den Übergang der Züge auf die Strecke zu treffen und den Fernsprechverkehr abzuwickeln. Das Zentralstellwerk bietet an Fahrstraßenmöglichkeiten: 82 Zugfahrstraßen, 93 Teilfahrstraßen, 40 Durchfahrten, 243 Verschiebfahrstraßen und 12 Lokumsetzfahrten.

Das Gleisbild dieses Stellwerkes wurde erstmals bei den Österreichischen Bundesbahnen in Anlehnung an ausländische Vorbilder nicht in einem Stellisch, sondern auf einer vertikal angeordneten und seitlich abgewinkelten Fläche, einer sogenannten **Panoramatafel**, untergebracht. Diese Ausführung bietet dem sitzenden Bedienenden einen besseren Überblick auch bei ausgedehnten Anlagen. Um das Stellwerk sitzend bedienen zu können, ist das Gleisbild durch ein in Reichweite des Bedienenden angeordnetes **Stellpult** ergänzt.

Die Stellwerksanlage weist ansonsten alle bei Gleisbildstellwerken üblichen Attribute auf: Selbsttätige Gleisfreimeldung für den gesamten

Bereich, um das vorzeitige Umstellen von Weichen zu verhindern und die Freistellung eines Signals für einen Zug zu unterbinden, wenn der Fahrweg nicht frei von Fahrzeugen sein sollte;

gesicherte Fahrwege nicht nur für alle Zug-, sondern auch für alle Verschiebfahrten, die durch ihre Wirkung auf die betreffenden Signale die jeweilige Fahrt nur bei richtiger Lage und Verschluss der Weiche zulassen;

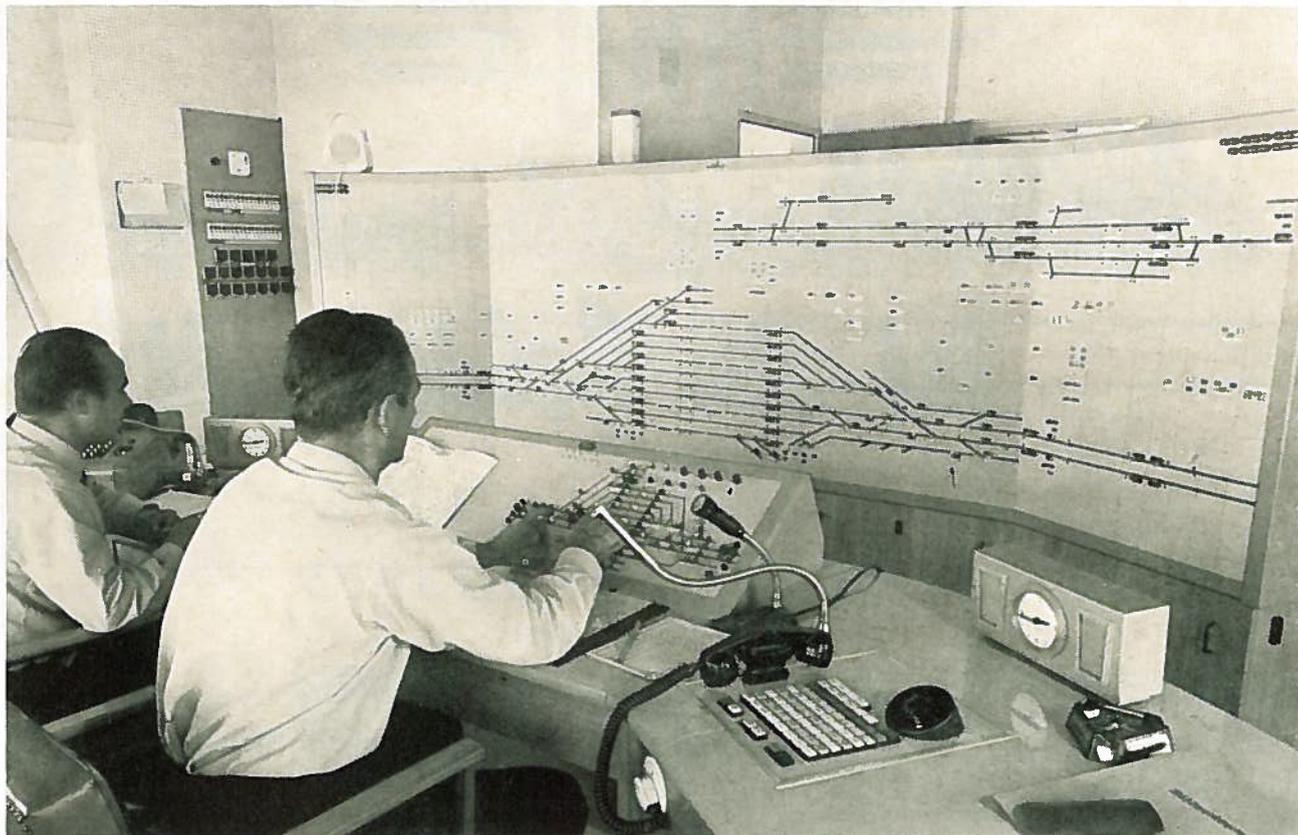
Bildung aller Zug- und Verschiebfahrstraßen einschließlich Umstellung der Weichen und Signalbedienungen lediglich durch Zweitastenbedienung nach dem Start-Ziel-Prinzip;

„fahrbewirkte Auflösung der Zug- und Verschiebfahrstraßen, die keine weitere Handhabung zur Entsperrung der Weichen erfordert und abschnittsweise erfolgt, um die Weichen möglichst frühzeitig in anderen, neu zu bildenden Fahrwegen verwenden zu können.

Im Zusammenhang mit dem Neubau der Sicherungsanlage wurden auch, zur beschleunigten Abfertigung der Züge durch den Zugführer, Abfahrtauftrag-Lichtsignale auf allen Bahnsteigen montiert.

Der Herr Bundesminister schloß seine Rede anlässlich der Inbetriebnahme des neuen DrS-Zentralstellwerkes mit folgenden Worten:

„Tage, wie der heutige, erinnern uns daran, daß die Eisenbahn keineswegs ein Verkehrsmittel ohne Zukunft, sondern vielmehr ein Verkehrsträger ist, dessen große Zukunft eben erst be-



gonnen hat. Sie werden verstehen, daß es mir doppelte Freude bereitet, als der für die Österreichischen Bundesbahnen zuständige Ressortminister und als Kärntner diese neue Anlage zu eröffnen. Sie ist eine wertvolle Bereicherung der Eisenbahnanlagen Kärntens und ein Aktivposten

für dieses Bundesland. Mit meinen besten Wünschen für eine günstige Entwicklung des Schienenverkehrs in diesem Bundesland zum Nutzen aller seiner Bewohner übergebe ich das neue Zentralstellwerk Spittal-Millstättersee seiner Bestimmung.“

67. 38. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

Die Frage lautet:

Welche zusätzlichen Zeichen an Signalen bedingen eine Geschwindigkeitsbeschränkung des Zuges?

In der Lösung sind nur die entsprechenden Vorschriftenpunkte anzuführen.

Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 15. Dezember 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.

Anlässlich des 15-jährigen Bestandes des VUB werden diesmal erhöhte bzw. mehr Gewinne zur Ausschüttung gelangen:

- | | |
|--------------------------------|----------|
| 1. Preis | S 2000,— |
| 2. Preis | S 1000,— |
| 3. Preis | S 500,— |
| 4. und 5. Preis | S 250,— |
| 10 Trostpreise zu je | S 100,— |

Die Lösung der Preisfrage sowie die Namen der Preisträger werden im Verkehrs-Unterrichtsblatt 2. Stück aus 1970 veröffentlicht werden. Überdies erfolgt fernmündliche Vorverständigung der Gewinner noch vor dem 24. Dezember 1969.

Schwerpunktprogramm Oktober—Dezember 1969

Fdl, Stellwerkswärter und Streckenbedienstete:	Zugbeobachtung (ZSV 14)
Verschubbedienstete:	Sicherung stillstehender Fahrzeuge
Schrankenbediener:	Freihalten der Spurrillen
Zugbegleiter:	Verhalten während der Fahrt, Beheizung und Beleuchtung der Personenwagen.

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.