Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

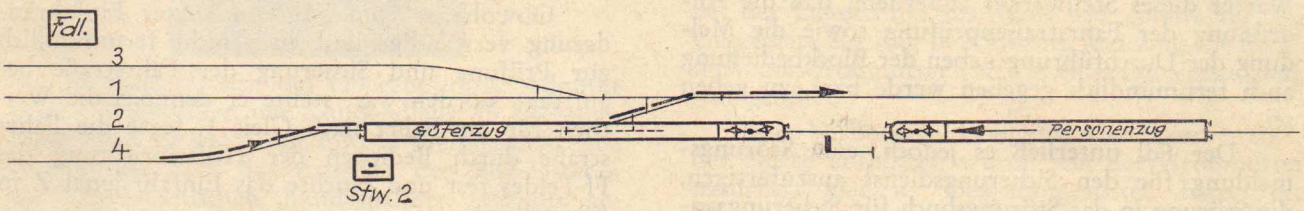
4. Stück | Wien, am 1. April 1971 | Jahrgang 1971

Inhalt: 15. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
16. Sonderregelung bei Beförderung von Räder- und Kettenfahrzeugen ohne Lademaßüberschreitung in geschlossenen Militärtransporten
17. Elektronische Platzbuchung
18. Etwas für jeden
19. Kundendienst
20. Unfallverhütung

Bahnhof Vöcklamarkt
Eing. - 5. APR. 1971
Zl. Beil.

15. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Fehlausfahrt eines Güterzuges



Am 9. Februar 1971 um **19.08 Uhr** kam es im skizzierten Bf zur Fehlausfahrt eines Güterzuges aus Gleis 4 nach dem falschen Gleis 2 anstatt auf das richtige Gleis 1. Das Ergebnis blieb glücklicherweise folgenlos, da der Tfz-Führer die Fehlausfahrt sofort erkannte und den Zug noch etwa **20 m** vor einem beim haltzeigenden Einfahrsignal der Gegenrichtung zum Stillstand gekommenen Personenzug anhalten konnte. Für den Tfz-Führer des Güterzuges Kurt **Defner**, ZgfLtg. Innsbruck, wurde ein Belohnungsantrag gestellt, da er durch seine Aufmerksamkeit und sein rasches bzw. folgerichtiges Handeln einen möglicherweise schweren Unfall verhinderte !

Die Sicherungsanlage im Bf besteht aus einem Befehlswerk in der Fahrdienstleitung und 2 Endstellwerken. Nach Durchfahrt eines Eilzuges und eines Städteschnellzuges auf Gleis 1 wurde vom Fdl für den überholten Güterzug blockmäßig an Stellwerk 2 die Ausfahrt aus Gleis 4 freigegeben und die Fahrstraße angezeigt. Da der Stellwerkswärter jedoch einen falschen Fahrstraßenknebel **(Einfahrt Gleis 4)** umlegte, blieb das Fahrstraßenfestlegefeld für die Ausfahrt stromlos. Hierauf wurde vom Fdl — nach der Anweisung an den Stellwerkswärter, alle Handlungen am Blockapparat in richtiger Reihenfolge zu wiederholen — fernmündlich der Auftrag zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Ausfahrt erteilt, da eine Blockstörung angenommen wurde. Der Stellwerkswärter gab kurz darauf die Vollzugmeldung, ohne jedoch die entsprechende Fahrstraße gestellt bzw. gesichert zu haben.

Der Stellwerkswärter verstieß dadurch gegen die Bestimmungen der Punkte 261 und 264 der DV V 3 aber auch gegen jene des Punktes 17 (11) der DV V 50. Im Punkt 17 (11) der DV V 50 heißt es u. a.: „Treten bei der Bedienung Unregelmäßigkeiten gemäß (5), (8) bzw. (10) auf, so dürfen zunächst weder Zug- noch Verschubfahrten zugelassen werden; sich nähernde Fahrzeuge sind anzuhalten. Der Wärter hat die betroffenen Einrichtungen womöglich in die ursprüngliche Stellung zu bringen und hierauf nach der Ursache der Störung zu forschen . . ."

Welche Lehre ist aus diesem Ergebnis zu ziehen?

Nicht jedes unerwartete Hemmnis, das bei Betätigung einer Sicherungsanlage auftritt, muß die Folge einer Störung der Sicherungsanlage sein!

Sicherungsanlagen lassen sich nur dann betätigen, wenn alle Vorbedingungen erfüllt sind und die notwendigen Handhabungen richtig und in

der vorgeschriebenen Reihenfolge durchgeführt werden. Läßt sich daher eine beabsichtigte Handlung nicht durchführen, so muß der Bedienstete **vorerst auf einen Handhabungsfehler** schließen, alle bereits durchgeführten Handlungen in richtiger Reihenfolge nochmals durchgehen und dem Fdl über das Veranlaßte berichten. Erst wenn durch gewissenhafte Nachprüfung erwiesen ist, daß kein Handhabungsfehler vorliegt, darf auf eine Störung der Sicherungsanlage geschlossen werden.

---

b) Zusammenstoß zweier Güterzüge

Bf L. ist mit einem Befehlswerk sowie 2 Endstellwerken der Bauart 5007 ausgestattet. In diesem Bf findet planmäßig die Kreuzung zweier Güterzüge statt, wobei der Zug in Fahrtrichtung 1, Gleis 1 und jener der Gegenrichtung Gleis 3 befährt.

Bereits 3 Tage vor dem Ereignistag stellten die Bediensteten des Bf L. fest, daß aus nicht bekannten Gründen bei Betätigung der Gleisanzeigetaste in der Fahrdienstleitung für die Ein- oder Ausfahrt eines Zuges von oder nach Bf E. im Stellwerk 1 der Stromkreis der Tischlampe und einer Steckdose unterbrochen wird. Außerdem war es dem Wärter im Stellwerk 2 nicht möglich, die Fahrstraße durch Blocken des Ff-Feldes festzulegen.

Sofort nach Auftreten der Störung ordnete der Fdl die fernmündliche Ankündigung der Blockbedienung an Stellwerk 2 an und verständigte den Wärter dieses Stellwerkes außerdem, daß die Anordnung der Fahrstraßenprüfung sowie die Meldung der Durchführung neben der Blockbedienung auch fernmündlich gegeben werde bzw. zu geben sei.

Der Fdl **unterließ** es jedoch, eine Störungsmeldung für den Sicherungsdienst auszufertigen, die Störung in das Störungsbuch für Sicherungsanlagen einzutragen und die betroffenen Züge von der aufgehobenen Signalabhängigkeit zu verständigen. Er veranlaßte aber — 3 Tage später! — seinen Kollegen, die aufgetretene Störung dem zuständigen Signalmeister zu melden. Da dieser mit der Behebung einer anderen Störung beschäftigt war und nach seiner Meinung, die im Bf L. aufgetretene Unregelmäßigkeit (Erdschluß) nur vom Kabelmeßtrupp behoben werden könne, wurde der Arbeitsbeginn für den nächsten Tag in Aussicht gestellt.

Am Ereignistag konnte die Kreuzung der beiden, eingangs erwähnten Güterzüge wegen Verspätung nicht planmäßig durchgeführt werden. Der Fdl entschloß sich daher, zuerst den Güterzug der Fahrtrichtung 1 auf Gleis 1 einfahren und den verspäteten Gegenzug auf Gleis 3 durchfahren zu lassen. Durch kommerzielle Tätigkeit abgelenkt, **verabsäumte** es der Fdl, die beiden Stellwerkswärter hievon zu verständigen und den Wärter im Stellwerk 2 fernmündlich zur Prüfung der Fahrstraße für die Einfahrt des Güterzuges auf Gleis 1 zu beauftragen.

Nachdem der Güterzug um 11.17 Uhr mit der Zugspitze in Höhe der Fahrdienstleitung zum Stillstand gekommen war — er konnte vom Wärter im Stellwerk 2 nicht eingesehen werden — gab der Fdl die Rückmeldung ab und bot gleichzeitig den Zug der Gegenrichtung dem Nachbarbf Z. an. Sofort danach beauftragte er die Wärter der Stellwerke 1 und 2 **blockmäßig** zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Durchfahrt auf **Gleis 3.** Er zeigte jedoch dem Wärter im Stellwerk 2 nicht das Einfahrgleis an und **unterließ** es, diesem die Blockbedienung anzukündigen sowie ihn **fernmündlich** zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße zu beauftragen. Vielmehr begab sich der Fdl auf den Platz, um dem Güterzug rechtzeitig Signal 30 „Durchfahrt" zu geben.

Unterdessen hatte der Wärter im Stellwerk 2 wahrgenommen, daß vom Fdl das Be-Feld für eine Einfahrt entblockt worden war. Da der Gleisanzeiger nicht betätigt wurde und er auch die Einfahrt des Güterzuges auf Gleis 1 nicht bemerkt hatte, **nahm** der Stellwerkswärter **an,** daß die Kreuzung verlegt worden sei und der Güterzug der Fahrtrichtung 2 auf **Gleis 1** durchfahren solle.

Obwohl er vom Fdl von keiner Einfahränderung verständigt und auch nicht fernmündlich zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße beauftragt worden war, stellte er dennoch die Weichen für die Fahrt nach Gleis 1, legte die Fahrstraße durch Bedienen der Hilfseinrichtung des Ff-Feldes fest und brachte das Einfahrsignal Z in Freistellung.

Der Tfz- Führer des mit zirka 20 km/h auf Gleis 1 einfahrenden Güterzuges konnte den im Einfahrgleis stehenden Zug erst auf kurze Entfernung sehen und daher trotz Schnellbremsung den Zusammenstoß mit zirka 10 km/h nicht mehr verhindern.

Den Unfall haben Fdl und der Wärter im Stellwerk 2 des Bf L. verschuldet. Ersterer, weil er den Wärter im Stellwerk 2 nicht fernmündlich zur Prüfung bzw. Sicherung der Fahrstraßen für die Einfahrt der beiden Güterzüge beauftragt und ihm die Blockbedienung nicht angekündigt hat. Außerdem hatte er es verabsäumt, die aufgetretene Störung in das Störungsbuch für Sicherungsanlagen einzutragen, eine Störungsmeldung auszufertigen und die betroffenen Züge von der aufgehobenen Signalabhängigkeit zu verständigen (DV V 3, Punkte 181, 227, 257, 258 und 266; DV V 50, Punkte 18, 23 und 26).

Der Wärter im Stellwerk 2 hatte die Fahrstraße nach Gleis 1 eingestellt und das Einfahrsignal in Freistellung gebracht, wiewohl er vom Fdl nicht von einer Einfahränderung verständigt und auch nicht fernmündlich zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Einfahrt nach Gleis 1 beauftragt worden war (DV V 3, Punkte 233, 256 und 257).

Wir erinnern hier insbesondere an die Bestimmungen der Punkte 256 und 257 der DV V 3, die lauten: „256. Blockeinrichtungen, durch die Weichen oder Fahrstraßen festgelegt sind, sind bei Störungen erforderlichenfalls mit der Hilfsvorrichtung zu entblocken bzw. zu blocken; **für jeden Fall erteilt hiezu der Fdl den Auftrag.**" „257. Bei Arbeiten an Bf-Blockeinrichtungen ist der Bf-Block zu bedienen, soweit er bedienbar ist und einwandfrei arbeitet.

Wenn bei Blockeinrichtungen, die von zusammenarbeitenden Bediensteten zu bedienen sind, Unregelmäßigkeiten auftreten oder der zuständige Bedienstete des Sicherungsdienstes es anordnet, ist jede Blockbedienung nach den Bestimmungen der DV V 50 anzukündigen.

Neben der Blockbedienung ist der Auftrag zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße fernmündlich zu geben und der Vollzug zu melden."

Da hier zahlreiche grobe Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften vorlagen, hat die zuständige Dion richtigerweise strenge Strafen verhängt und beantragt, die beiden schuldtragenden Bediensteten gemäß DO § 33 zum teilweisen Schadenersatz heranzuziehen! Es ist selbstverständlich, daß der Fdl vom Verkehrsdienst abgezogen wurde.

---

16. Sonderregelung bei Beförderung von Räder- und Kettenfahrzeugen ohne Lademaßüberschreitung in geschlossenen Militärtransporten

Anläßlich der anfangs Februar 1971 abgewickelten Militärtransporte wurde am 2. Februar 1971 auch eine Probefahrt mit einem Sonderzug, auf dem Militärfahrzeuge verladen waren, von Klein Schwechat nach Göpfritz durchgeführt, bei der die Bindung gemäß § 70 Ziff 2.24 des Sonderheftes 2 zum ÖGT I — Tvz 76 bei Räderfahrzeugen versuchsweise weggelassen wurde und nur die vorgeschriebene Verkeilung erfolgte. Hiebei wurde auf Grund des anstandslosen Verlaufes dieser Fahrt verfügt (GD Z. 5305/21/71 vom 11. Februar 1971), daß diese Bindung bei Räder- und Kettenfahrzeugen ohne Lademaßüberschreitung mit einem Gewicht bis 20 t bei Beförderung in **geschlossenen** Militärtransporten entfallen kann. Für die Anbringung einer einwandfreien Verkeilung sind jedoch die Bestimmungen des § 33 des Tzv 7 b unbedingt zu beachten. Eine Überprüfung des betriebssicheren Zustandes der Verladung ist bei jedem längeren Unterwegsaufenthalt, nach jeder Unregelmäßigkeit (stärkerer Verschubstoß, Schnellbremsung etc.) vom Transportkommandanten im Einvernehmen mit dem Zugführer zu veranlassen.

Hiezu die Bestimmungen des Sonderheftes 2 zum ÖGT I — TVZ 7 b im Wortlaut:

„§ 70 2.24 **Bindungen**

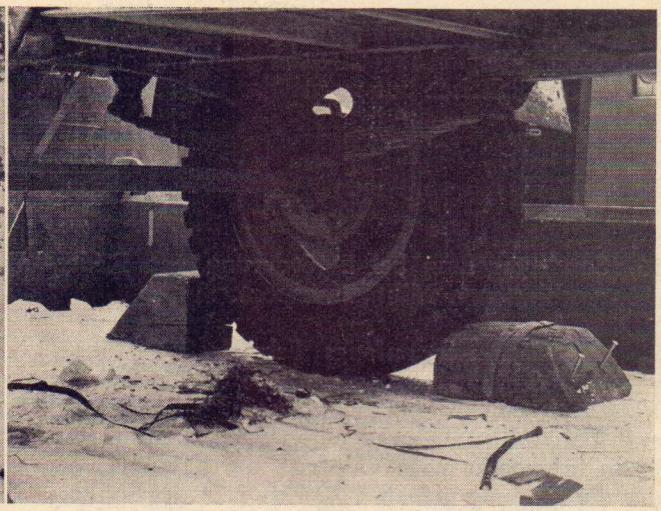
Die Fahrzeuge sind mit Draht, Ketten oder Seilen auf den Wagen festzubinden. Die Bindemittel müssen in gutem Zustand sein.

2.241 An jedem Fahrzeugende sind wenigstens 2 Bindungen anzubringen, um Längs- und Querverschiebungen zu begrenzen.

Bindung durch Ketten bei einem mehr als 20 t schweren Panzer

§ 33 **Sicherungen** (Keile, Zwischenlagen, Führungshölzer u. dgl.)

1. Die zur Lagerung und Verkeilung der Güter verwendeten Hölzer müssen gesund und von quadratischem oder rechteckigem Querschnitt sein. Rechteckige Hölzer müssen mit der Breitseite aufliegen, wenn sie nicht gegen Kippen gesichert sind. Für Unterlagen und Zwischenlagen darf kein Hartholz verwendet werden, sie sollen möglichst aus einem Stück sein.
2. Keile, die zum Festlegen runder Gegenstände verwendet werden, müssen ausreichend hoch (mind. 12 cm) und so beschaffen sein, daß die am Ladegut anliegende schräge Keilseite um etwa 35 Grad geneigt ist."



Richtige und falsche Verkeilung, wie sie anläßlich der Probefahrt festgestellt wurde

Überdies wurde ein Wagen ungereinigt — am Bild zu sehen — zur Verladung beigestellt.

Herr Generaldirektor, Herr Reg. Rat Dorrek im Gespräch mit dem Kommandanten eines Panzerbataillons

Verschübbedienstete, übt stets Vorsicht beim Verschub, damit das zur Beförderung übergebene Gut dem Empfänger in unbeschädigtem Zustand ausgefolgt werden kann. Bedienstete, die durch Unachtsamkeit starke Verschubstöße verschulden, werden zur Verantwortung gezogen.

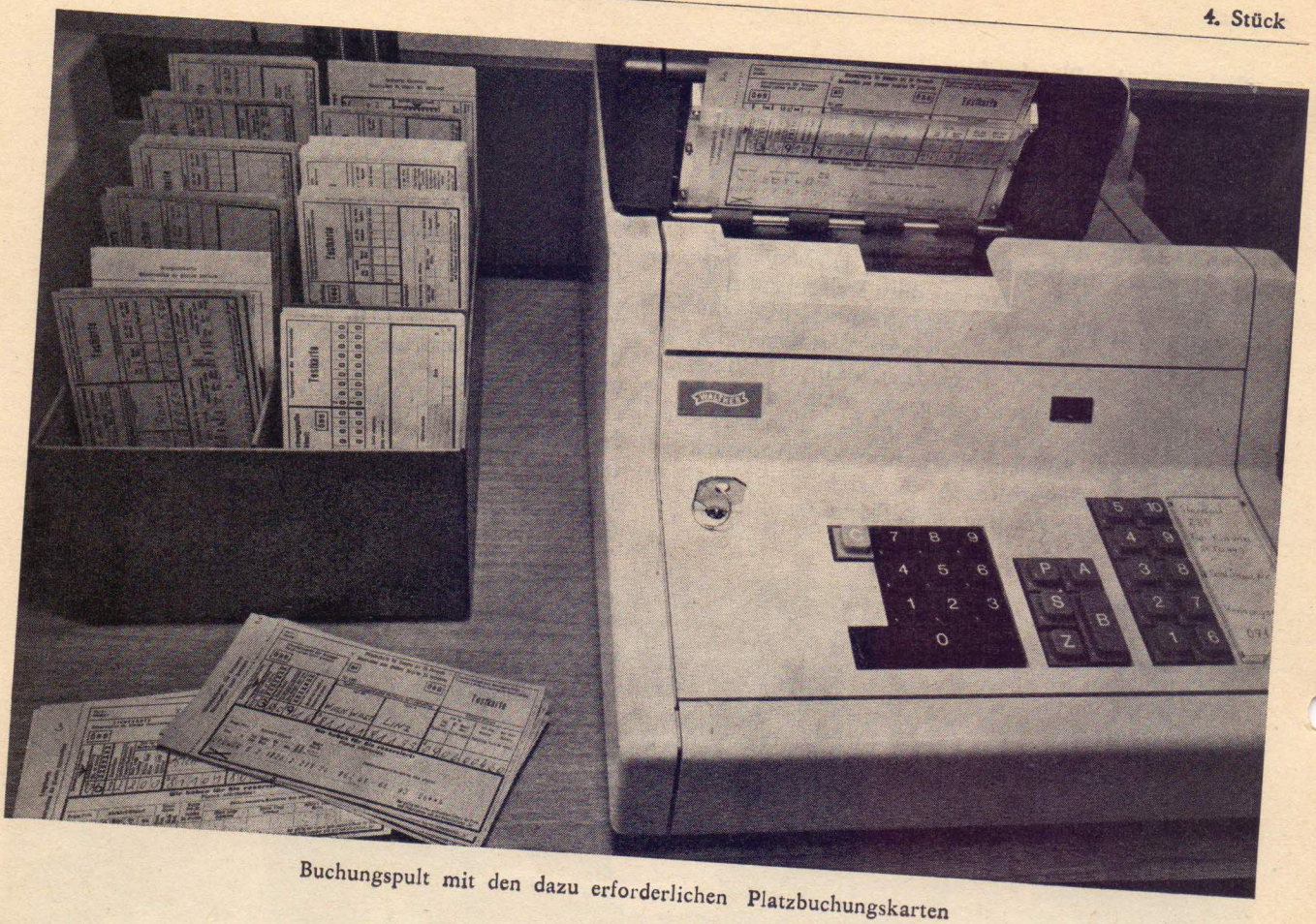
17. Elektronische Platzbuchung

Ab 1. Februar 1971 werden Platzkartenwünsche bei den Österreichischen Bundesbahnen für Sitz- und Liegeplätze in Zügen ab 1. April 1971 (Reservierung bis 2 Monate vor dem Reisetag — Fahrtantrittstag) und für Sitzplätze in TEE-Zügen und Bettplätze in Schlafwagen ab 1. Mai 1971 (Reservierung bis 3 Monate vor dem Reisetag) durch die Buchungsstellen entgegengenommen und die Reservierungen auf elektronischem Wege bei der Platzbuchungsanlage in Frankfurt/Main durchgeführt. An diese Datenverarbeitungsanlage der DB sind zirka 450 Buchungspulte in der Deutschen Bundesrepublik, Belgien, Luxemburg, Dänemark und Österreich angeschlossen, wobei in der Deutschen Bundesrepublik allein 368 Buchungspulte im Einsatz stehen. Zur Übertragung werden im Buchungsnetz Wechselstrom-Telegrafiekanäle mit einer Übertragungsgeschwindigkeit von $6^2/_3$ Zeichen pro Sekunde verwendet. Mit diesen Einrichtungen können bis zu 24 Telegrafiekanäle in einem Fernsprechkanal untergebracht werden. In Österreich sind 2 Buchungspulte im Zentralbüro für Reservierung (ZBR), 19 in 10 Bahnhöfen (Wien Westbf, Wien Südbf, Wien FJB, Linz Hbf, Salzburg Hbf, Badgastein, Innsbruck Hbf, Feldkirch, Villach Hbf und Graz Hbf), 15 in 13 Verkaufsstellen des Österreichischen Verkehrsbüros (davon 13 in Wien, 1 in Linz und 1 in Bregenz) und 1 Buchungspult bei dem Verband alpiner Vereine Österreichs Wien (für deren Mitglieder) im Einsatz.

Buchungspulte und Fernschreibmaschinen bei der ZBR

Den 10 Bahnhöfen mit Buchungspulten sind noch 66 Bahnhöfe der Österreichischen Bundesbahnen und 2 Bahnhöfe von Privatbahnen sowie 81 Reisebüros als Ausfertigungsstellen zugeordnet. Desweiteren sind diesen 10 Bahnhöfen alle restlichen Fahrkartenausgabestellen streckenweise zugeteilt, die im Anforderungsweg Sitz- und Liegeplätze bestellen können. In den o. a. 5 Ländern wurden in der Platzbuchungsanlage in Frankfurt/Main zirka 1700 Ein- und Aussteigebf bei zirka 800 Zügen und Kurswagen für die Platzreservierung programmiert. Mit diesem Programm werden den Reisenden täglich zirka 30.000 im ÖBB-Bereich, im ganzen Poolraum zirka 150.000 Plätze angeboten.

Die Buchungspulte nehmen die Zentrale Datenverarbeitungsanlage (den Computer) nur zirka 15 Sekunden für einen Reservierungsvorgang in Anspruch. Die DB nimmt als Durchschnitt für den Gesamtvorgang beim Schalter, angefangen von der Kundenberatung bis zum Kassieren der Reservierungsgebühr, 150 Sekunden an.



Buchungspult mit den dazu erforderlichen Platzbuchungskarten

Mit der Einführung des elektronischen Platzbuchungsverfahrens ist es notwendig geworden, eine Stelle zu errichten, die u. a. dafür zu sorgen hat, daß der Zentralen Datenverarbeitungsanlage (Platzbuchungsanlage in Frankfurt/Main), rechtzeitig vor Fahrplanwechsel jene Daten geliefert werden, die der Buchungsverkehr erfordert.

In der Abteilung III/3 der Betriebsdirektion der GD ist mit 1. Jänner 1971 ein

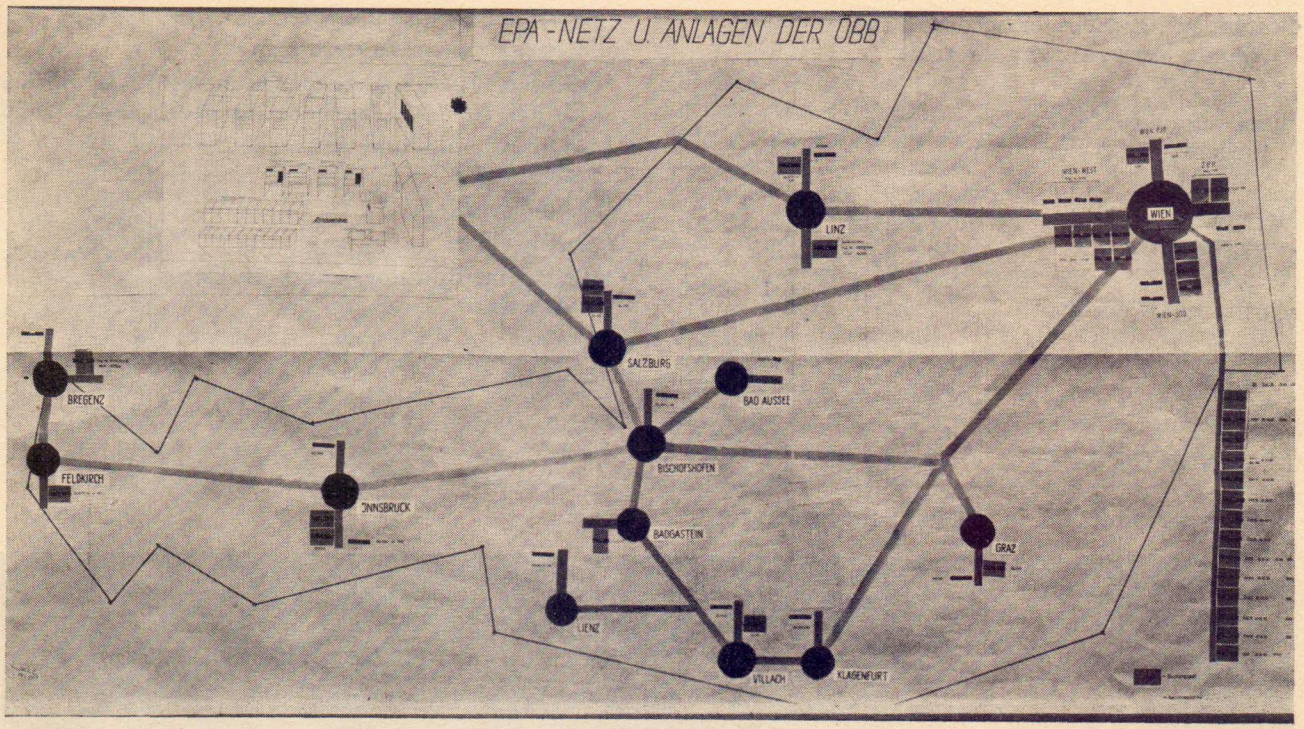
Zentralbüro für Reservierung (ZBR)

eingerichtet worden. Dieses Büro hat neben der oben erwähnten Datenerfassungsaufgabe auch Platzvermittlungsdienste zu leisten. Auf Grund der gebildeten Reservierungsgemeinschaft zwischen den ÖBB, DB, SNCB, DSB und CFL, können Buchungen für Einzelplätze und Gruppen bis 24 Personen von den Buchungsstellen dieser Länder selbst durchgeführt werden; Gruppenreservierungen ab 25 Personen können bei den ÖBB nur durch die ZBR-Buchungspulte getätigt werden. Außerdem sind Reservierungsanträge der noch manuell buchenden Verwaltungen für die im ÖBB-Bereich ausgehenden Züge bzw. Kurswagen durch dieses Büro zu erledigen. Weiters hat diese Büro die Zusatzwagen-Bewirtschaftung auf Grund der Reservierungserfordernisse zu bewerkstelligen. Hiezu ist eine gesonderte Zugüberwachungskartei zu führen und ein intensiver Telegrammverkehr mit den zuständigen Stellen der fremden Verwaltungen abzuwickeln. Schließlich verlangt die dauernde Überwachung des Buchungsstandes durch die zentrale Anlage ein Regulieren des Platzangebotes durch das ZBR. Diese notwendige Kommunikation mit dem Computer erfolgt mittels eigener Buchungskarten.

Schaffner, Zugführer
Bahnhofsbedienstete

Schließt und verriegelt Wagentüren und Vorlegestangen
Überprüft Übergangsbleche, Scherengitter und Faltenbälge
Ihr wahret damit die Sicherheit des reisenden Publikums

!



Netz der elektronischen Platzreservierungsanlage, EPA-Netz

Integriertes- oder Mensch-Maschinensystem-Denken erfordert das neue, seit 1. Jänner 1971 bei den Österreichischen Bundesbahnen geschaffene Betätigungsfeld.

Das ZBR in 1010 Wien, Elisabethstraße 9, hat folgende neue Basaanschlüsse:

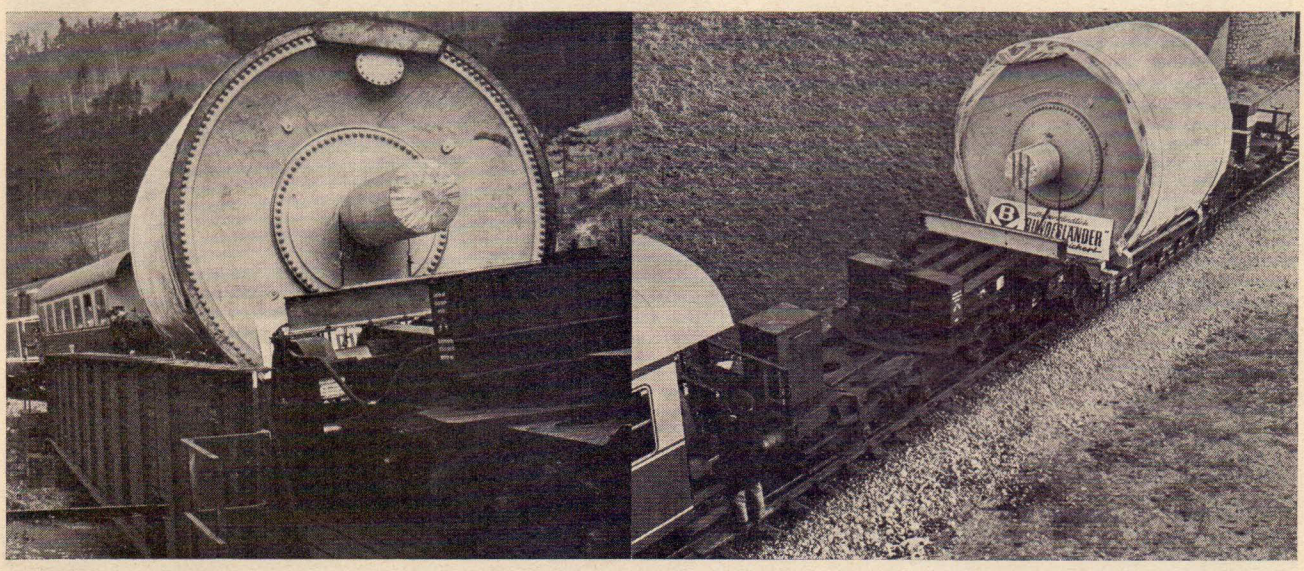
Allgemeine Angelegenheiten, Platzreservierung und Zusatzwagen, Sonderbuchungen	3479
Datenerfassung	3648
Mithilfe	3685

Reservierungsbüro der ZBR

Posteinlauf, Einzelreservierungen für fremde Verwaltungen, Statistik	11406
Liege- und Schlafwagendispositionen, Liegeplatzreservierungen	5538
Vertreter der ISTG — Bettplatzreservierungen	3684
Turnusreiseverkehr	3908
Sitzwagendispositionen — Reisegruppenreservierungen	
für den 1.—15. Tag jedes Monates	3208, 11506
für den 16.—31. Tag jedes Monates	3308, 5606
Buchungsstands- und Ausverkaufsmeldungen	11338
Buchungsverkehr	3499
Fernschreiber	11300
Störung im Buchungs- und Ausliste-verkehr	5488

18. Etwas für jeden

Transport mit Lü in einem Sondergüterzug

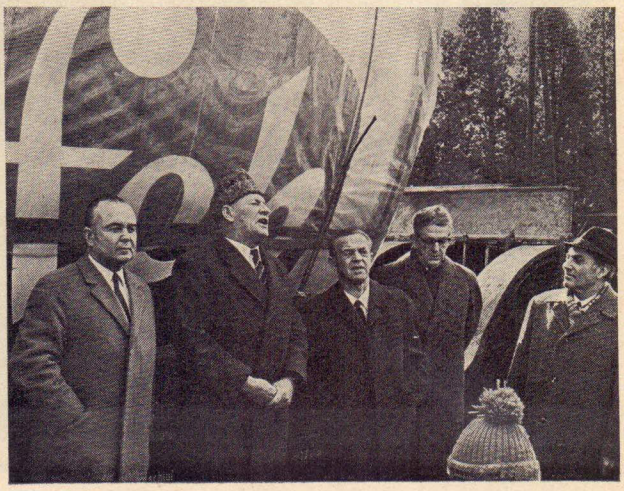


Am 26. Jänner wurde im Bf Wöllersdorf auf Gleis 5 (neben der Bundesstraße 21) von einer Transportfirma ein für die Fa. Bunzl & Biach in Ortmann bestimmter 70 t schwerer Papierzylinder mit Lü auf dem 8-achsigen Tiefladewagen der DB Sst 412, dessen Wagenbrücke um 300 mm seitenverschiebbar ist, verladen.

Die halbe Breite der Ladung betrug beiderseits der Wagenmitte in Höhe von 2786 mm über SO segmentförmig 2332 mm, in Höhe von 400 mm über SO 1693 mm, in Höhe von 1000 mm über SO 1800 mm und in Höhe von 5118 mm über SO 0 mm (höchster Punkt), ni = 6805 mm, di = 148 mm.

Die Beförderung dieser Sendung erfolgte mit höchstens 20 km/h, wobei in den Unterwegsbf nur die durchgehenden Hauptgleise befahren werden durften. Auf der 20,6 km langen Fahrt — die am 27. Jänner bis Ober Piesting und am 28. Jänner bis Pernitz-Muggendorf und dann in die Anschlußbahn der Papierfabrik in Ortmann durchgeführt wurde — mußte das Ladegut mittels der Wagenbrücke wegen einer Stützmauer, einer Trapeztafel und Fernmeldemasten 11 mal seitlich verschoben werden.

Die Fahrt wurde vom Herrn Präsidenten des Verwaltungsrates der Österreichischen Bundesbahnen, Generaldirektor Kommerzialrat Dkfm. Dr. Alfred **Weiser** begleitet, der allen an der Fahrt beteiligten Eisenbahnern in einem in herzlichen Worten gehaltenen persönlichen Schreiben den Dank für die vorbildlichen Leistungen aussprach.



Zur Information

Nachstehend bringen wir die Standorte der **Öl-Alarmfahrzeuge,** der **Öl-Umfüllpumpen** und der **Öl-Bindemittel** der Feuerwehren in Salzburg und Kärnten:

Salzburg

Standorte von Öl-Alarmfahrzeugen

Berufsfeuerwehr Salzburg
FF Seekirchen
FF Hallein
FF Werfen
FF Zell am See
FF Tamsweg

Standorte von Öl-Bindemittel

In 30 verschiedenen Orten des Bundeslandes Salzburg.

Kärnten

Standorte von Öl-Alarmfahrzeugen

entfällt

Standort von Öl-Umfüllpumpen

Klagenfurt

Zur ZSV 28 !

(Beitrag des Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst beim Bf Gänserndorf, Oberrevident Johann Bohdanecky)

In den Bestimmungen der ZSV 28 heißt es, daß durch das verbindliche Abmelden festgestellt wird, ob alle Bediener der auf der Strecke bis zum nächsten Bf befindlichen Schranken- und Blinklichtanlagen bzw. Bewacher von EK auf ihren Dienstposten anwesend sind, bevor eine Zugfahrt zugelassen wird. Weiters heißt es, daß die verbindliche Abmeldung der Züge so rechtzeitig zu geben ist, daß ein planmäßig oder befehlsmäßig durchfahrender Zug — wenn nötig — durch die in den Punkten 300 und 301 der DV V 3 bzw. im Punkt 178 der DV V 28 vorgesehenen Maßnahmen noch sicher angehalten und mit Vorsichtsbefehl verständig werden kann.

Der Fdl, der diese Bestimmungen mißachtet und die Abmeldung des Durchfahrzuges erst zum Zeitpunkt der Durchfahrt vornimmt, riskiert bei Nichtmelden eines Schrankenbedieners der Strecke, daß er den Zug zur Befehlsbeigabe nicht mehr anhalten kann, die Sicherung einer EK unterbleibt und er im Falle eines Zusammenpralles des Zuges mit einem Straßenfahrzeug auf der ungesicherten EK die Schuld trägt.

Obwohl in den Bestimmungen der ZSV 28 der früheste Zeitpunkt zu dem die Abmeldung durchgeführt werden darf nicht festgelegt ist, sollte dennoch die Abmeldung auch nicht zu früh erfolgen. Ein Fdl, der einen Zug allzufrüh abmeldet, zwingt den Schrankenbediener dazu, die Sicherung der EK erst geraume Zeit nach der Abmeldung vorzunehmen, da ja die Schranken im allgemeinen 3 Minuten bzw. bei nicht eingesehenen EK 5 Minuten vor dem zu gewärtigenden Eintreffen eines Schienenfahrzeuges zu schließen sind und Blinklichtanlagen erst drei Minuten vorher eingeschaltet werden dürfen. Dabei ist zu bedenken, daß den Bedienern von Schranken oder Blinklichtanlagen vielfach noch andere Aufgaben (Bedienung von Blocksignalen, Fahrkartenausgabe, Weichenbedienung etc.) übertragen sind, so daß der Schrankenbediener, durch andere Dienstgeschäfte abgelenkt, nach der allzufrüh erfolgten Anmeldung eines Zuges schließlich auf die Sicherung der EK vergessen kann.

Fdl nehmt daher, um die größtmögliche Sicherheit zu gewährleisten, die verbindliche Abmeldung zu einem solchen Zeitpunkt vor, der einerseits das rechtzeitige Anhalten des Zuges bei Nichtmelden eines Schrankenbedieners der Strecke gewährleistet, andererseits aber nicht allzufrüh vor der Ab- oder Durchfahrt des Zuges liegt. Das verbindliche Abmelden soll gerade so rechtzeitig erfolgen, daß der Zug bei Melden aller Schrankenbediener der Strecke die für ihn gültigen Signale schon in der für ihn vorgesehenen Stellung antrifft.

Ein Lebensretter !

Es handelt sich um den E-Karren-Fahrer Sebastian **Leitner** des Bf Jenbach, für den die Verleihung einer sichtbar zu tragenden Auszeichnung beantragt wurde.

Der Bedienstete schilderte seine Tat wie folgt:

„Ich hatte vom 18./19. Dezember 1970 Nachtdienst als Elka-Fahrer im Bf Jenbach. Um zirka

23.33 Uhr ging ich vom Dienstraum hinaus und sah, daß ein Mann mir gegenüber im Gleis lag. Ich hörte auch Warnungs- und Entsetzensschreie der übrigen Reisenden, welche überwiegend Arbeitskollegen des im Gleis 2 liegenden Mannes waren. Auch der Fdl forderte den Mann durch Zuruf zum sofortigen Verlassen des Gleises auf. Sofort wurde mir klar, warum alle schrien. Ich hörte die Achtungsignale eines auf Gleis 2 herannahenden Zuges. Nur durch blitzschnelles Handeln konnte ich nun den Mann noch vor dem Überfahrenwerden retten. Ich sprang also sofort über Gleis 4 in das Gleis 2, faßte den zum Glück nicht besonders schweren Mann mit beiden Händen und riß ihn mit letzter Kraft auf den Bahnsteig. Dort kamen wir beide parallel zum Gleis zu liegen und im nächsten Augenblick brauste auch schon der Zug an uns vorbei. Während der Vorbeifahrt hielt ich den Mann noch mit einer Hand fest, damit er nicht neuerlich in das Gleis fallen konnte. Der mir unbekannte Mann war leichenblaß und konnte einige Minuten kein Wort hervorbringen. Erst etwas später wurde er sich der Situation, in der er sich befunden hatte, voll bewußt und er sagte zu mir, ich hätte ihm nun das Leben gerettet. Auch die übrigen Reisenden sprachen sich in diesem Sinne aus."

Wie selbstverständlich für Leitner seine Handlungsweise war, geht aus dem letzten Satz seiner Einvernahme hervor: „Nach dem Vorfall ging ich wieder der mir obliegenden Arbeit nach!"

Behandlung entgleister Wagen

Es kommt wiederholt, insbesondere auf Nebenbahnen, vor, daß entgleiste Wagen nach Aufgleisung ohne wagentechnische Untersuchung wieder dem Verkehr übergeben werden.

Punkt 126 der DV M 31 besagt: „Entgleiste Wagen müssen, auch wenn sie nur mit einer Achse entgleist sind, am Ort der Entgleisung auf ihre Lauffähigkeit durch Wagenmeister oder Bedienstete der Betriebswerkstätten nach den Bestimmungen des Punktes 45 untersucht und nachgemessen werden.

Es ist insbesondere dabei zu prüfen, ob

a) sich die Achswelle verbogen oder die Radkörper auf der Achswelle verschoben haben, was unter Benützung der Radreifen-Innenabstandslehre zu geschehen hat,
b) sich die Lagerschalen verschoben oder verdreht haben und die Tragfedern richtig sitzen,
c) Zug- und Stoßeinrichtungen augenfällige Beschädigungen erlitten haben,
d) Achshalter verformt, Untergestelle verzogen, Niet- oder Schraubenverbindungen lose sind.

Wagen mit Rollenachslagern, die entgleist waren, müssen, wenn Geräusche oder besonderer Schwerlauf wahrnehmbar sind, der nächsten Werkstätte beigestellt werden, die gegebenenfalls einen Ersatzradsatz anzufordern hat."

V-Bedienstete, Schulungsbeamte !

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 4. Stk. aus 1960 haben wir erstmals alle Bediensteten zur aktiven Mitarbeit an der Gestaltung des Verkehrs-Unterrichtsblattes aufgefordert und dies später mehrmals wiederholt.

Es kann **jedermann** fachliche Beiträge der GD zur Veröffentlichung vorlegen. Die Entscheidung über die Veröffentlichung und eine allenfalls notwendige Umgestaltung bleibt vorbehalten.

Um Ansporn zu bieten, werden die im Verkehrs-Unterrichtsblatt veröffentlichten Einsendungen mit S 50,— je Maschinschreibseite honoriert.

Die Beiträge sind ohne Einhaltung des Dienstweges unmittelbar an die GD, Betriebsdirektion, III/1 — Unfall, einzusenden.

Wir erinnern daran, daß das Verkehrs-Unterrichtsblatt von jedem ÖBB-Bediensteten auch gekauft werden kann (Preis pro Stück S 2,—). Bestellungen oder Abonnementwünsche sind schriftlich oder fernmüdlich an die Tarifverkaufsstelle der Österreichischen Bundesbahnen, 1010 Wien, Nibelungengasse Nr. 4 (Basa 5255) zu richten.

---

19. **Kundendienst**

Man schrieb uns:

„Sehr geehrte Herren !

Am **23. Dezember** 1970 wurde der ‚Transalpin' von Zürich nach Wien in zwei Garnituren geführt. Die zweite erhielt auf deutschem Gebiet eine Stunde Verspätung. Diese ließ sich auch von Salzburg bis Wien nicht mehr einholen. Nun fuhren mit diesem Zug 3 Reisende, die unbedingt in Wien den Anschluß nach Polen mit dem ‚Chopin' — ab Wien Südbf 21.52 Uhr — erreichen wollten. Der diensthabende Schaffner des 2. Transalpin bot sich freiwillig und unaufgefordert an, diese Reisenden mit seinem eigenen Pkw — der vor dem Westbf abgestellt war — nicht etwa bis zum Südbf sondern bis **Hohenau** zu bringen! Es herrschten an jenem Abend starker Schneefall und ungünstige Straßenverhältnisse, die zu vorsichtigstem Fahren zwangen. Dennoch brachte der hilfsbereite Eisenbahner — dem sich, ebenso freiwillig, ein Kollege als eventueller Helfer zugesellt hatte — die drei Reisenden pünktlich, wenn auch in letzter

Minute, nach Hohenau, wo sie den ‚Chopin' besteigen konnten. Der ‚rettende Engel' weigerte sich entschieden, irgend ein Entgelt entgegenzunehmen. So opferte er schwere Stunden seiner Freizeit, nach Abschluß seines aufreibenden Dienstes, um bei Nacht und Schneetreiben, diese anstrengende und keineswegs risikolose Autofahrt mit dem eigenen Wagen zu unternehmen — hin und zurück zirka 150 km! —, nur um drei wildfremden Menschen zu helfen! . . .

Mit vorzüglicher Hochachtung

Prof. Roger Forst de Battaglia
International Atomic Energy Agency
1010 Wien"

Es handelte sich um Oberzugführer Adjunkt Walter **Wiesmüller**, der Kundendienst in höchstem Maße übte. Er hat damit sowohl Weihnachtsfreude bereitet als auch das Ansehen der Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen überaus gefördert!

„ . . . Da nunmehr der Abtransport, der anläßlich der Windwurfkatastrophe angefallenen Holzmassen abgeschlossen ist, möchten wir es nicht versäumen, Ihnen für die gute Zusammenarbeit zu danken.

Trotz des weit über den normalen Rahmen hinausgehenden Waggonbedarfes für die Forst- und die Sägeverwaltung Gußwerk, hat die Beistellung klaglos funktioniert.

Wir möchten auch nicht versäumen, dabei die gute Zusammenarbeit mit dem hiesigen Bahnhofvorstand, Herrn Rev. Leopold **Prohaska** besonders lobend zu erwähnen. Herr Rev. Prohaska hat sich durch großen Fleiß immer wieder bemüht, unsere Waggonwünsche zu erfüllen. Auch dann, wenn Engpässe bei bestimmten Wagentypen eingetreten sind, war es seiner Initiative zu verdanken, daß er immer wieder einen Weg für den Abtransport unseres Holzes gefunden hat.

Durch diese gute Zusammenarbeit wurde für uns die Bewältigung des Holztransportes aus dem Katastrophengebiet wesentlich erleichtert.

Der Forstmeister:
Unterschrift
(Oberforstrat)"

„ . . . Am 2. Jänner 1971 war das Streckengleis zwischen den Bf Bischofshofen und Hüttau infolge einer Verschubentgleisung im Bf Bischofshofen in der Zeit von 18.45 Uhr bis 20.40 Uhr unterbrochen. Da die Dauer der Unterbrechung bis gegen 20.00 Uhr nicht abgesehen werden konnte, war es notwendig, für die Anschlußreisenden bei Zug 115 in Richtung Innsbruck Vorsorge zu treffen. Die Fdl der Bf Radstadt, Hüttau und Bischofshofen bemühten sich in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit um die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs. Der Anschluß an Zug D 225 in Bischofshofen konnte erreicht werden, Zug D 225 wurde 10 Minuten verspätet.

Wegen der überraschenden Aufhebung der Gleissperre um 20.40 Uhr konnte zwar auch Zug 115 ohne wesentliche Verspätung in Bischofshofen eingebracht werden, das umsichtige Verhalten der Fdl ist aber nichtstestoweniger anzuerkennen . . ."

Aus einer Wiener Tageszeitung:

„Die übermütige Großmama

Von einer Großmutter, die ganze 43 Jahre zählt, handelt diese Sonntagsgeschichte.

Diese Großmutter stach dieser Tage der Hafer. Mit der Schnellbahn fuhr sie zum Südbahnhof, blieb aber versehentlich im Zug und stieg erst bei der Landstraße aus. Nun war gerade auf der Gegenseite ein Zug in Richtung Meidling im Kommen, die Großmutter hatte es eilig, die Versuchung war groß . . .

Das Verbotsschild, welches das Überschreiten der Gleise untersagt, wurde von der Großmutter natürlich gelesen. Dessenungeachtet hatte die Dame einfach einmal Lust — so wie in ihrer Kindheit —, etwas Verbotenes zu tun. Einmal ein Nestroyscher ‚Kerl' zu sein.

Husch, husch, war die Oma über den Schienen, hoffte schon, nicht bemerkt worden zu sein, als hinter ihr eine Stimme erscholl: ‚Halt, bleiben Sie stehen!' So als hätte sie nichts gehört, ging die Sünderin weiter. Aber da war er schon, der Beamte.

Jetzt heißt's Strafe zahlen, dachte die übermütige Großmama.

Aber es kam anders.

Der Herr Stationsvorsteher sah die Bahnfrevlerin mit liebenswürdiger Strenge an und sagte: ‚Liebe, gnädige Frau, warum tun Sie das? Wir sind ja keine Unmenschen. Wenn Sie mich gefragt hätten, hätte ich Sie hinübergehen lassen. Denn wir wissen, wann ein Zug kommt und wann es gefährlich ist. Doch Sie nicht. Diese Minute, die Sie erspart haben, hätte Ihre letzte sein können.'

Eindringlich, vernünftig, höflich. Der Eisenbahner hat sicher mehr erreicht als mit einer Strafe. Jedenfalls: Sehr beeindruckt hat er die Großmutti. Sie wird es nie mehr tun. Das hat sie versprochen."

Hier war es Revident Erich **Hornschall**, Bf Landstraße, der vorbildliches Benehmen an den Tag legte.

20. **Unfallverhütung**

Aus Meldungen der Sicherheitsbeamten II und III

„. . . F. traf mit Zug 224 als Fahrgastfahrer in Salzburg Hbf ein und wollte sich unverzüglich beim Fahrmeister melden, um wegen der weiteren Diensteseinteilung anzufragen. Da F. mit dem gleichen Zug nach Vöcklamarkt weiterfahren wollte, hatte er es sehr eilig. Er benützte deshalb keinen Durchgang sondern stieg über einen Güterwagen des auf Gleis 10 stehenden Zuges. Beim überhasteten Absteigen vom Bremserstand des Güterwagens, drohte F. das Gleichgewicht zu verlieren. Er sprang deshalb mit einem Satz zu Boden, trat aber mit dem rechten Fuß schräg auf der betonierten Bahnsteigdecke auf und kippte in weiterer Folge mit dem Sprunggelenk um. F. konnte trotz der eingetretenen Gehbehinderung noch nach Hause fahren. F. hatte feste Lederhalbschuhe mit kräftig gerillter Gummisohle getragen."

DV A 40, Heft 2: Punkte 2.1.1.1. und 2.5.1.1.

„. . . Verschieber N. J. war beim Verschub der 1. Reserve als Hemmschuhleger eingeteilt. Als er nach Auffangen eines Wagens von Gleis 17 kam, sah er einen Wagen in Gleis 19 rollen, zu dessen Auffangen er niemand beobachtete. Um einen Aufprall zu verhindern, sprang er auf den Bremsstand des Wagens und zog die Handbremse an. Da diese weit geöffnet war, konnte er sie nicht zeitgerecht vor den im Gleis stehenden Wagen anziehen. Als ihm der Aufprall unvermeidlich schien, stützte er sich gegen die Handbremse ab, wobei er mit dem linken Fuß über die niedere Bordwand in die Ladefläche trat, auf der Schwellen gelagert waren. Durch den folgenden Aufprall wurden Schwellen verschoben, klemmten ihm den Fuß ein und fügten ihm schwere Verletzungen zu. Er wurde von der Rettung in die Klinik Innsbruck gebracht und dort stationär aufgenommen."

DV A 40, Heft 3: Punkte 3.1.1, 3.4.2 und 3.4.3.

„ . . . Schaffner K. des Bf Attnang-P. ist seit 9 Monaten als Güterzugschaffner eingesetzt, die örtlichen Verhältnisse im Bahnhof Mitterndorf-Zauchen sind ihm vertraut.

Am 14. Jänner 1971 war K. Schaffner bei Zug 5353 und hatte in Mitterndorf-Zauchen des einmännig besetzte Nachschiebe-Tfz 1045.05 abzukuppeln. In der Folge sollte das Tfz die Einfahrt des Zuges 5308 abwarten und dann diesem Zug als Vorspann beigegeben werden.

Bei der Fahrt auf Gleis 2 in Richtung Verschubhaltetafel Bahnhofseite Kainisch stand K. auf dem rechten hinteren Verschiebertrittbrett, der Tfz-Führer war am vorderen Führerstand. Etwa 150 m nach Antritt der Verschubbewegung, die Geschwindigkeit betrug ungefähr 15 km/h, wollte K. sein Gewicht verlagern und einen günstigeren Stand einnehmen. Er glitt dabei mit einem Fuß vom Trittbrett ab und beugte sich so weit nach außen, daß er mit Rücken und Kopf die Aufstiegstützen des Ausfahrsignales R 2 streifte und auf den Verschieberbahnsteig geschleudert wurde. Er erlitt dabei eine Platzwunde am Kopf und verschiedene Prellungen, Arbeitsunfähigkeit 2—3 Wochen.

Der Unfall wurde durch die ungenügende Achtsamkeit K. — unsicherer Stand — zu weites Hinausbeugen — verursacht.

Auf die Wichtigkeit des Tragens von Schutzhelmen beim Verschub hingewiesen, gibt K. zu, daß bei Verwendung eines Schutzhelmes die Schädelverletzung geringfügiger gewesen oder unterblieben wäre. K. wurde über die Punkte 3.4.2 und 3.4.6 der DV A 40, Heft 3, belehrt."

Wir erinnern in diesem Zusammenhang an unsere Ausführungen im Verkehrs-Unterrichtsblatt 6/1970, in dem wir die Frage „Schutzhelm — ja oder nein" eindeutig bejaht haben!

Schwerpunktprogramm April—Juni 1971

Bf-Vorstände:	Fahrstraßenprüfvormerk
Fdl:	Wirtschaftlicher Einsatz der Fahrbetriebsmittel,
Verschubbedienstete und Zugbegleiter:	Melden der Bediensteten zum Dienst Einreihung der Fahrzeuge in Züge
Schrankenbediener:	Verbindliches Abmelden
Kl-Führer:	Fahrgeschwindigkeit

Druckfehlerberichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 2/1971 ist unter Punkt 8 auf Seite 18 im 2. Absatz in der 16. Zeile die Zahl „10935" auf „15005" zu berichtigen.

Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen — 709