Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

11. Stück | Wien, am 1. November 1973 | Jahrgang 1973

Inhalt: 47. Sicherheit — oberstes Gebot!
48. Aus dem Verkehrsgeschehen
49. Behandlung von Betriebsproblemen im Rahmen der UIC
50. Etwas für jeden
51. Kundendienst
52. Unfallverhütung

Bahnhof Vöcklamarkt
Eing. - 7. NOV. 1973
Zl. Beil.

ARBEITSGEMEINSCHAFT SONNENZUG
Floragasse 4/1/2
A-1040 Wien

Wien, 22. September 1973

Sg.
Herrn
Generaldirektor der
Österreichischen Bundesbahnen
Hofrat Dr. Karl K a l z
Elisabethstraße 9
1010 W i e n

Sehr geehrter Herr Generaldirektor !

Für die der Aktion Sonnenzug auch heuer wieder gewährte großzügige Unterstützung seitens der Österreichischen Bundesbahnen sage ich namens aller Reiseteilnehmer und der Arbeitsgemeinschaft Sonnenzug aufrichtigsten Dank.

Dank dieser Hilfe konnte der diesjährige Sonnenzug wieder klaglos abgewickelt und den Reiseteilnehmern damit vier Freudentage bereitet werden.

Darf ich bitten, allen, die seitens der ÖBB an der Aktion Sonnenzug beteiligt waren, unseren aufrichtigsten Dank und die Anerkennung weiterleiten zu wollen.

Mit ergebener und dankbarer Hochachtung

Erik Engel
Vorsitzender

47. Sicherheit — oberstes Gebot !

Zahlreiche schwere Verkehrsanstände und Unfälle der jüngsten Zeit geben Veranlassung, auf die Ursachen dieser Ereignisse hinzuweisen und an das Verantwortungsbewußtsein aller im ausführenden Verkehrsdienst eingesetzten Bediensteten zu appellieren.

Jedem V-Bediensteten wird mit Zulassung zum Dienst eine schwere Verantwortung übertragen:

Jene für die Verkehrssicherheit !

Er kann seinen Aufgaben nur gerecht werden, wenn er den Dienst ausgeruht antritt und während des Dienstes alle seine Handlungen unter genauer Beachtung der Bestimmungen überlegt und pflichtbewußt setzt.

Verständigungen und Benachrichtigungen anderer müssen kurz und so klar durchgeführt werden, daß jedes Mißverständnis ausgeschlossen bleibt.

Systematische Fortbildung und wiederholtes Studium der Vorschriften, ernste Dienstauffassung, Gewissenhaftigkeit und enge Zusammenarbeit mit den Mitbediensteten sind unerläßliche Voraussetzungen für sichere und klaglose Betriebsabwicklung.

Viele Unfälle der jüngsten Zeit waren keinesfalls Folge der Verkettung unglücklicher Umstände und Zufälle. Sie lassen vielmehr erkennen, daß wiederholt grundlegende Bestimmungen gedankenlos ignoriert werden, betont nachlässig und gleichgültig, ja sogar manchmal grobfahrlässig gehandelt wird !

Zum Thema: „Fahrstraßenprüfung".

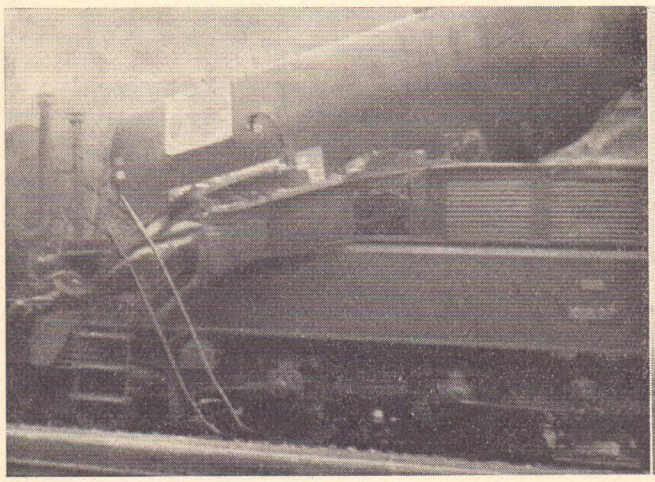
DV V 3, Pkt. 261: **„Bevor eine Zugfahrt zugelassen wird, ist die Fahrstraße durch die dazu Verpflichteten in der Regel durch Augenschein zu prüfen und — soweit erforderlich — zu sichern."**

Im Dienstunterricht und im Verkehrs-Unterrichtsblatt wird laufend an Hand konkreter Beispiele auf die tragischen Folgen mangelhafter und gar unterlassener Fahrstraßenprüfung verwiesen; dennoch war in letzter Zeit keine Abnahme der aus dieser Ursache entstandenen Ereignisse zu verzeichnen.

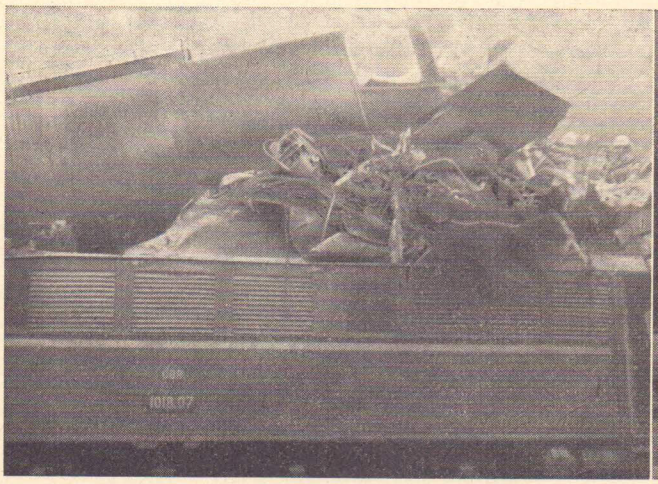
Wir erinnern daher wieder an die besondere Wichtigkeit der Fahrstraßenprüfung, aber auch der Anbringung von Hilfssperren bei Besetzung von Hauptgleisen; durch sie soll an das Besetztsein von Gleisen erinnert und sollen Zugfahrten auf solche Gleise verhindert werden.

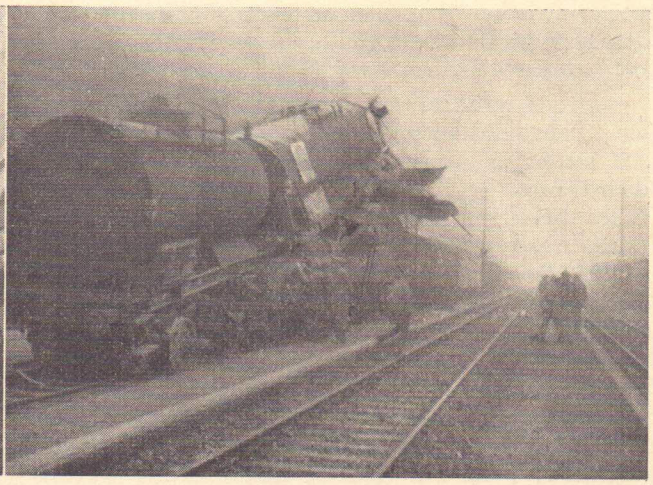
Leider glauben manche Fdl, sogar solche, die erst vor kurzer Zeit die Verkehrsfachprüfung abgelegt haben, auf die Anbringung solcher Gedächtnisstützen verzichten zu können; sie scheinen der Meinung zu sein, ein Vergessen gäbe es bei ihnen nicht !

Wir zeigen nachstehend die Folgen solcher Denkungsweise:



Rechtzeitige Bremsbedienung verhinderte schon viel Unheil! Sei darauf bedacht!





Am 21. September 1973 um **4.07 Uhr** kam es im Bf E. in Höhe des AG zum Zusammenstoß eines auf Gleis 4 mit zirka 50 km/h durchfahrenden Zuges mit einem abgespannten Ölzug. Dabei wurde der Tfzf getötet und das Tfz schwerstens beschädigt. Beim abgespannten Zug entgleisten 6 Wagen; insgesamt 9 Wagen wurden beschädigt. Da etwa 20.000 kg des Ladegutes ausflossen, trat eine Verunreinigung des Untergrundes ein. Dieser mußte ausgekoffert werden; Gleis 4 war bis 2. Oktober nicht befahrbar. Der Sachschaden dürfte sich auf mehrere Mio S belaufen.

Der Ölzug war um **18.07 Uhr** des Vortages (!) im Bf E. eingetroffen und wegen Platzmangels im Zugendbf S. abgespannt worden. Der Fdl im Befehlsstellwerk 2 des Bf E. brachte zwar ein Warnschild an, unterließ aber die Anbringung der vorgeschriebenen Hilfssperre. Der Wärter im Stellwerk 1 handelte ebenso nachlässig. Als um 4.00 Uhr des Ereignistages der Zug fällig war — es herrschte Nebel —, nahm der Fdl eine „Fahrstraßenprüfung" vor, „übersah" aber dabei den abgespannten Zug.

Die Handlungsweise des Fdl kann nicht anders als grobfahrlässig bezeichnet und bei der Austragung des Anstandes auch als solche in Betracht gezogen werden.

Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen hat bereits am 25. Juli 1973 in einem Schreiben an alle Dionen darauf hingewiesen, daß eine Reihe schwerer Verkehrsanstände in der letzten Zeit durch Fdl-Nachwuchskräfte verschuldet wurde, die erst kurze Zeit nach Ablegung der Verkehrsfachprüfung selbständig Dienst versahen. Bei diesen Bediensteten lag nicht Unkenntnis der Vorschrift, sondern — wie eingangs erwähnt — deren Mißachtung und daher grobfahrlässige Handlungsweise vor. Es wurde daher Auftrag erteilt, die Fdl-Nachwuchskräfte sowohl während der Einschulung als auch in der ersten Zeit nach Ablegung der V-Prüfung einer strengen Überwachung zu unterziehen.

Das „Gesetz der Serie" ist nur dann unabwendbar, wenn oberflächliche oder vorschriftswidrige Dienstleistungen die Voraussetzungen hiefür schaffen !

V-Bedienstete ! Die traditionelle Sicherheit bei den Österreichischen Bundesbahnen darf nicht in Frage gestellt werden. Die sichere Beförderung der uns anvertrauten Fahrgäste und der von den Verfrächtern aufgelieferten Güter muß moralische Verpflichtung sein !

Das oberste Gebot des Verkehrsdienstes ist und bleibt die

SICHERHEIT !

---

48. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Fdl-Nachwuchskraft verschuldet Zugzusammenstoß

Bf M. ist mit einem Mittelstellwerk der Bauart 5007 mit Fahrstraßenauflösung durch Schlüsselschalter vom Bahnsteig aus ausgerüstet. Der Fahrstraßenprüfbereich des Fdl umfaßt den ganzen Bf. Die grenzfreie Einfahrt von Güterzügen ist laut Tafel B 11 vom Schlußschaffner dem Fdl zu melden. Der Bf besitzt keine Ausfahrsignale; im km 16,807 (im Bf) befindet sich eine abgeschrankte EK.

Am Ereignistag um 16.22 Uhr forderte der Fdl des Bf M. während der Einfahrt eines Bauzuges auf Gleis 3 den Schlußschaffner durch Zuruf auf, die o. a. EK frei zu machen. Der Schlußschaffner gab daraufhin Signal 31, bis der letzte Wagen die EK überfahren hatte und anschließend Signal 36; der Zugschluß kam jedoch erst etwa 40 m nach der EK zum Stillstand, wodurch der erste Wagen des Zuges auf der Ausfahrseite 6 m über die Grenz-

marke zwischen den Gleisen 3 und 5 hinausstand. Der Tfzf des Bauzuges stellte diesen Umstand zwar fest, reagierte jedoch darauf in keiner Weise.

Der Zugführer des Bauzuges war bereits bei der Fahrdienstleitung abgesprungen, wodurch sich weder er noch der schon wieder in seinem Dienstraum befindliche Fdl vom Anhalten des Zuges beim planmäßigen Haltepunkt überzeugt hatte. Anschließend wurde vom Fdl der Auftrag erteilt, das Tfz vom Zug abzukuppeln und auf Gleis 1 zu überstellen. Ein Schaffner kam dem Auftrag nach und sicherte dann den abgespannten Bauzug durch Anziehen einer Handbremse sowie Unterlegen mit einem Unterlagskeil. Ein weiterer Schaffner stellte die nicht grenzfreie Aufstellung des Bauzuges fest und erwähnte dies gesprächsweise gegenüber dem Fdl, jedoch nahm dieser davon keine Kenntnis.

Um 17.05 Uhr will der Fdl die Fahrstraßenprüfung für die Einfahrt eines aus der Gegenrichtung zu erwartenden Güterzuges nach Gleis 5 durchgeführt haben. Er „übersah" aber dabei die nicht grenzfreie Aufstellung des Bauzuges, stellte dennoch die Weiche 53 nach Gleis 5 und das Einfahrsignal auf „Frei".

Während der Einfahrt des Güterzuges mit zirka 30 km/h bemerkte der Tfzf das Fahrthindernis und leitete Schnellbremsung ein. Es konnte jedoch nicht mehr verhindert werden, daß das Tfz stark an den ersten Wagen des Bauzuges anstieß (Flankenfahrt), wodurch der Führerstand links eingedrückt wurde.

Am Unfall hauptschuldig war der Fdl. Er unterließ es, eine vorschriftsmäßige Fahrstraßenprüfung durchzuführen, stellte die Weiche 53 um, wiewohl deren Grenzmarke nicht frei war, und ließ die Einfahrt des Güterzuges zu.

Mitschuldig war der Zugführer des Bauzuges, weil er sich nicht vom Anhalten des Zuges beim planmäßigen Haltepunkt überzeugt und deshalb auch dem Fdl keine Meldung über das Verstellen der Grenzmarke der Weiche 53 erstattet hatte.

Eine weitere Schuld trifft den Tfzf des Bauzuges, weil er ohne entsprechende Verständigung den planmäßigen Haltepunkt überfahren und die Abgabe des Gefahrsignals unterlassen hat.

(DV V 3, Pkte. 261, 264 a), 280—282, 418, 419 und 446.)

Wir zitieren hier Auszüge aus den besonders für den konkreten Fall einschlägigen Bestimmungen:

DV V 3, Pkt. 280: „Zugspitze und Zugschluß jedes in einem Bf anhaltenden Zuges müssen auch nach dem Lösen der Bremsen im Einfahrgleis grenzfrei stehen . . ."

DV V 3, Pkt. 281: „. . . Wenn die Zugspitze unbeabsichtigt nicht grenzfrei steht, gibt der Führer des führenden Tfz das Signal 52 ‚Gefahrsignal'; . . ."

DV V 3, Pkt. 282: „Von der grenzfreien Zugeinfahrt hat sich in Bf **mit** Einfahrsignalen der Signalbediener (Fdl, Stellwerkswärter), wenn nicht die Sicherungsanlage selbsttätig das Freiwerden der Fahrstraßenzugschlußstelle anzeigt, persönlich zu überzeugen . . .".

Wir haben diesen Unfall auch deshalb hier aufgezeigt, weil er in erster Linie durch den Fdl — eine Nachwuchskraft, die erst wenige Monate vorher die Verkehrsfachprüfung abgelegt hat — verschuldet wurde. Auch hier handelte es sich nicht um mangelnde Vorschriftenkenntnis, sondern um nachlässige Dienstleistung bzw. grobfahrlässiges Verhalten.

Der Unfall wäre vermeidbar gewesen, wenn man den jungen Fdl schon vom ersten Tag seiner selbständigen Dienstleistung an vor **jeder** Zugfahrt zur einwandfreien Durchführung der Fahrstraßenprüfung **am Platz** verhalten hätte ! Es bleibt dem Leser überlassen, welche Rückschlüsse aus dem vorher Gesagten zu ziehen sind !

---

b) Fehlausfahrt eines D-Zuges (Westbahnstrecke)

Wegen einer im Stellwerk 2 des Bf B. aufgetretenen Blockstörung war das Ausfahrsignal R 1 am Ereignistag untauglich und mußte der Wärter dieses Stellwerkes für alle Züge Signal 29 a geben. Die Verständigung der Züge wurde mittels A-Befehles im Zugausgangsbf W. durchgeführt. Die Störung selbst konnte vom Signalwerkführer um 7.23 Uhr behoben werden, so daß der bereits mit A-Befehl verständigte D-Zug bei tauglichem Ausfahrsignal hätte durchfahren können.

Nachdem der Fdl den Wärter des Stellwerkes 2 blockmäßig zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Ausfahrt eines Personenzuges aus Gleis 3 beauftragt und kurz danach diesen Zug abgefertigt hatte, kam der D-Zug vor dem Einfahrsignal A zum Stillstand. Sofort nach der bei freizeigendem Ausfahrsignal R 3 erfolgten Ausfahrt des Personenzuges beauftragte der Fdl den Wärter im Stellwerk 2 fernmündlich zur Prüfung der Fahrstraße für die Einfahrt des D-Zuges nach Gleis 1. Obwohl der Stellwerkswärter die Weiche 51 nicht in die Grundstellung gebracht und sich auch nicht von deren Stellung überzeugt hatte, meldete er dem Fdl den Vollzug.

Als der D-Zug in den Bf einfuhr, hielt ihn der Fdl durch Handsignale vor der Fahrdienstleitung an, verständigte Tfz- und Zugführer vom Grund des außerplanmäßigen Anhaltens und wollte diese auch von der wieder tauglichen Sicherungsanlage in Kenntnis setzen. Dabei benutzte er allerdings entgegen den bestehenden Bestimmungen den Wortlaut: „Ausfahrsignal untauglich, Signal 29 entfällt, Vorbeifahrt erlaubt".

Nach Einlangen der Rückblockung für den Personenzug beauftragte der Fdl den Wärter des Stellwerkes 2 blockmäßig zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Ausfahrt aus Gleis 1. Ohne die blockmäßige Meldung über die durchgeführte Fahrstraßenprüfung und -sicherung abzuwarten und sich von der Freistellung des Ausfahrsignals R 1 zu überzeugen, fertigte der Fdl den D-Zug ab. Da der Stellwerkswärter die Weiche 51 nicht in die richtige Stellung gebracht hatte, war ihm weder die Festlegung der Fahrstraße noch die Freistellung des Ausfahrsignals möglich.

Unterdessen fuhr der D-Zug auf Grund der Erteilung des Abfahrauftrages sowie der mündlichen Verständigung durch den Fdl am haltzeigenden Ausfahrsignal vorbei. Der Tfzf erkannte zwar die unrichtige Stellung der Weiche 51, konnte aber das Aufschneiden trotz Schnellbremsung nicht mehr verhindern.

Der Vorfall wurde durch den Fdl verschuldet, weil er die Zugmannschaft unrichtigerweise von der Untauglichkeit des Ausfahrsignals R 1, dem Entfall des Signals 29 sowie der erlaubten Vorbeifahrt verständigt hat, obwohl dieses Signal wieder bedient werden konnte.

Er versäumte es, sich vor Erteilung des Abfahrauftrages davon zu überzeugen, ob die Fahrstraße geprüft und gesichert ist und sich das Ausfahrsignal in der Stellung „Frei" befindet.

(DV V 3, Pkte. 248 und 287.)

Mitschuldig war der Wärter des Stellwerkes 2, weil er die Weiche 51 nach Ausfahrt des Personenzuges nicht in die Grundstellung gebracht, die Fahrstraßenprüfung für die Einfahrt des D-Zuges nach Gleis 1 unterlassen und den Auftrag zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Ausfahrt aus Gleis 1 nicht befolgt hat.

(DV V 3, Pkte. 35, 261, 264, 268 und 279.)

---

c) Warum nicht das Nächstliegende?

Zwischen zwei Bf einer zweigleisigen Strecke bestand wegen Schwellenneulage gemäß einer VBA zeitweise eingleisiger Betrieb auf Gleis 2.

Am Ereignistag um 10.11 Uhr fuhr ein internationaler Triebwagenschnellzug an eine zwischen den Gleisen 1 und 2 gelagerte, in den lichten Raum ragende Schiene an, die sich in den Triebwagen bohrte. Dabei wurde der Bahnräumer sowie die Bremseinrichtung des Triebwagens schwer beschädigt. Der Zug mußte mit einem Hilfs-Tfz zurückgezogen werden. Nach Stellung einer Ersatzgarnitur wurde die Fahrt mit 110 Minuten Verspätung fortgesetzt.

Die Gleisarbeiten führte eine Privatfirma durch. Die auszuwechselnden Schienen wurden von den Arbeitern auf den Schwellenköpfen des Gleises 2 vorübergehend gelagert. Die Schienen waren 30 m lang und für ihren Transport 30 Mann erforderlich.

Zur Sicherung der Arbeitenden waren entlang der Baustelle 4 Sicherungsposten aufgestellt. Etwa zum Zeitpunkt der Ausfahrt des TS vom benachbarten Bf waren Firmenarbeiter damit beschäftigt, eine ausgebaute Schiene neben Gleis 2 zu legen. Sie legten jedoch die Schiene nicht parallel zum Gleis, sondern schräg ab, wodurch das eine Schienenende in den lichten Raum des Gleises 2 ragte. Der Sicherungsposten, der sich dieser Arbeitsstelle am nächsten befand, gab, als der Zug noch etwa 1200 m von der Arbeitsstelle entfernt war, das Rottenwarnsignal ab; dabei bemerkte er die in den lichten Raum des Gleises 2 ragende Schiene. Sofort rief er den Arbeitern zu, die Schiene zu entfernen. Diese eilten auch herbei, mußten aber wegen des bereits herannahenden Zuges von ihrem Vorhaben absehen. Der Unfall konnte nun nicht mehr verhindert werden.

Das Vorgehen des Sicherungspostens war falsch! Hätte er an das Nächstliegende gedacht und der Unfallverhütungsvorschrift entsprechend gehandelt, wäre der Unfall vermieden worden. Heißt es doch in der Unfallverhütungsvorschrift u. a.: „. . . bemerkt der Sicherungsposten, daß . . . sich ein Hindernis im Gefahrenbereich des Gleises befindet, so hat er bei Gefahr im Verzug mit allen Mitteln zu trachten, herannahende Fahrzeuge anzuhalten . . .".

Der Sicherungsposten hätte bedenken müssen, daß das Entfernen der Schiene einige Zeit in Anspruch nehmen werde; er hätte daher bei Wahrnehmung der Gefahr dem Zug sofort Haltsignale geben müssen. Diesfalls wäre der Zug noch sicher vor dem Fahrthindernis zum Stillstand gekommen.

---

d) Fahrstraßenprüfung — Grenzmarke beachten!

(Beitrag der Abt. IV der BBDion 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 Güterzuges 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 Ausfahrsignal bis zur Grenzmarke vorfahren, wodurch er etwa 2 Wagenlängen gewann. Trotzdem blieb der Schluß-

wagen des Zuges so stehen, daß der Wärter des Mittelstellwerkes die grenzfreie Einfahrt nicht einwandfrei feststellen konnte. Er teilte dies dem Fdl 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 Anfahrgeschwindigkeiten (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 Tfzf, der nach dem Anfahren kurzzeitig auf den in der Fahrtrichtung des Zuges gesehen rechts stehenden Fdl 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 grenzfreie Aufstellung eines im Nachbargleis nicht grenzfrei stehenden Tfz an. Das Tfz wurde an den im Gleis stehenden Zug gekuppelt und gerade noch grenzfrei 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 Tfzf unbemerkt, abermals außerhalb der Grenzmarke zu stehen kam. Durch die Aufmerksamkeit des Tfzf 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 Fahrt (notfalls durch Mithilfe eines Mitbediensteten), daß die Aufstellung grenzfrei geblieben ist, Abwarten der Abfahrt des knapp grenzfrei 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.

---

49. Die Behandlung betrieblicher Probleme durch die UIC.

Am 1. Dezember 1972 hat der Internationale Eisenbahnverband (UIC) sein 50jähriges Bestandsjubiläum begangen.

Diese weltumspannende Internationale Organisation hat auf das Betriebsgeschehen der einzelnen Mitgliedsverwaltungen und damit auch der Österreichischen Bundesbahnen einen beträchtlichen Einfluß erreicht. Vieles, was heute selbstverständlich erscheint, ist auf Grund internationaler Vereinbarungen im Rahmen der UIC erst möglich geworden. So wären z. B. die Verwendung eines Internationalen Begleitscheines für einen Zug über mehrere Verwaltungen hinweg, die Möglichkeit Loklangläufe von Wien—Frankfurt (Main) oder von Hamburg—Villach zu führen, die Bewirtschaftung von Wagen in Poolverfahren, der Schlafwagenpool, zu nennen.

Wie hat sich aber diese Organisation entwikkelt ?

Geschichtliche Entwicklung:

Schon in relativ früher Zeit haben die Europäischen Bahnverwaltungen erkannt, daß auf Grund der technischen Gegebenheiten der Eisenbahn eine möglichst große Annäherung in der Ausbildung der Fahrbahn und der Fahrzeuge, aber auch in der Betriebsführung für ihre Attraktivität und Wirtschaftlichkeit notwendig sei. Am Beginn dieser Entwicklung standen bilaterale und bloß regionale Organisationen wie z. B. der „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ (VDEV). Das große Verdienst dieser Organisationen war es u. a., daß grundlegende Vereinheitlichungen hinsichtlich Spurweite, Zug- und Stoßvorrichtung herbeigeführt wurden, um überhaupt einen Wagenübergang zwischen den Verwaltungen möglich zu machen.

Beginnend im Jahre 1921 wurde auf breiter Basis angestrebt, aus dem Stadium der regionalen Verbände zu einem wirklich universellen und umfassenden Verband zu kommen. Nach vielen Bemühungen gelang es im Oktober 1922 mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1922 die „Union Internationale des Chemins de fer“ (UIC) zu gründen. Österreich gehörte zur UIC bereits von Anfang an und zählte zu den 46 Gründungsmitgliedern, die damals aus 27 Staaten stammten.

Im Laufe der Jahre traten die wichtigsten Bahnverwaltungen Europas, Asiens, Afrikas und Amerikas dem Verband bei. So gehören heute beispielsweise die Kanadischen Nationalbahnen, die Indischen Staatsbahnen, die Iranischen Staatsbahnen, die Eisenbahnen von Taiwan, die Eisenbahnen

Siehe Beilage

Südafrikas sowie alle einigermaßen bedeutenden europäischen Verwaltungen der UIC an. Die Gesamtzahl der Mitgliedsverwaltungen beträgt derzeit 47; diese Verwaltungen repräsentieren ein Streckennetz von 435.200 km mit etwa 5,000.000 Bediensteten.

Eine derart umfangreiche Organisation benötigt zur Durchführung ihrer Arbeiten natürlich entsprechend ausgebildete Organe.

Organisation der UIC:

Der Sitz der UIC ist Paris. In unmittelbarer Nähe des Eiffelturmes befindet sich das moderne 10stöckige Amtsgebäude der UIC, in dem neben 7 Sitzungssälen die erforderlichen Büroräume für das Generalsekretariat enthalten sind.

Das wesentliche beschließende Organ der UIC ist die Generalversammlung sämtlicher Mitgliedsverwaltungen; sie wählt einen Präsidenten mit einer Amtsperiode von 2 Jahren. Derzeit ist der Präsident der Generaldirektor der FS, Herr Bordoni. Der Präsident vertritt vor allem, zusammen mit dem Generalsekretär, die Organisation nach außen und pflegt die Verbindung zu anderen, vornehmlich staatlichen Organisationen.

Zur faktischen Leitung und Koordinierung der Arbeiten wird von der Generalversammlung der geschäftsführende Ausschuß gewählt. Diesem Ausschuß, dem auch die Österreichischen Bundesbahnen angehören, obliegt u. a. die grundsätzliche Feststellung des Arbeitsprogrammes, die Aufnahme neuer Fragen in das Arbeitsprogramm sowie die Koordinierung der Arbeiten der Ausschüsse.

Zur Durchführung der Arbeiten bestehen 10 fachdienstlich orientierte Ausschüsse, die insgesamt in 46 Unterausschüsse gegliedert sind.

Diese 10 Fachausschüsse gliedern sich nach:

— Planung
— Verkehr
— Finanzwesen
— Betrieb
— Fahrzeuge und Zugförderung
— Wirtschaftsfragen
— Bahnanlagen
— Rechtsfragen
— Personalfragen
— Beschaffungswesen

Daneben besteht eine Reihe von Sondergruppen für in sich abgeschlossene Probleme, z. B. für die Einführung der Automatischen Kupplung, für Informatik, für Kybernetik usw.

Die Beschäftigung dieser beschlußfassenden Gremien mit einer Frage beginnt damit, daß ein bestimmtes Problem von einer oder von mehreren Verwaltungen oder von einem Ausschuß an den geschäftsführenden Ausschuß herangetragen wird. Der geschäftsführende Ausschuß beschließt die Aufnahme in das Arbeitsprogramm und weist das Problem einem Ausschuß oder einer Sondergruppe zu. Der Ausschuß selbst beschäftigt nun den am besten geeignet erscheinenden Unterausschuß mit der Frage. Im Rahmen des Unterausschusses wird in mehreren Tagungen das Problem untersucht und darüber ein Beschluß gefaßt. Dieser wird als Vorschlag dem zuständigen Ausschuß vorgelegt, der dann den endgültigen Beschluß zur Lösung des Problems zu fassen hat.

In dieser stark vereinfachten Erklärung sind natürlich nicht die Kontakte zwischen den einzelnen Verwaltungen, die Detailbesprechungen und Konsultationen, die Querverbindungen zwischen den einzelnen Ausschüssen und Unterausschüssen darstellbar, die naturgemäß den Hauptumfang der Arbeiten ausmachen.

Die Beschlußfassung in allen Gremien erfolgt im Abstimmungswege, wobei jede Verwaltung eine nach der Länge ihrer Strecken festgelegte Stimmenanzahl zusteht. So stehen den Österreichischen Bundesbahnen vier von insgesamt 148 Stimmen zu.

Die Beschlüsse, die von den einzelnen Gremien gefaßt werden, werden in drei Stufen herausgegeben:

— Dokument (DOC)
— Merkblatt mit empfehlendem Charakter (fiche R)
— Merkblatt mit verbindlichem Charakter (fiche O)

Ein Dokument hat nur den Zweck, die Mitgliedsverwaltungen zu unterrichten. Es stellt meist einen Katalog von Maßnahmen dar, die die einzelnen Verwaltungen anwenden; sein Wert liegt vor allem im Austausch von Erfahrungen. Ein Merkblatt mit empfehlendem Charakter legt bereits eine ganz bestimmte Ordnung fest, die jedoch den einzelnen Verwaltungen nicht bindend vorgeschrieben ist. Die Bestimmungen der Merkblätter mit verbindlichem Charakter müssen von allen Verwaltungen eingehalten werden. Derzeit sind etwa 100 Merkblätter in Kraft, nach denen auch die Österreichischen Bundesbahnen weitgehend arbeiten.

Als Beispiel seien genannt:

— Gestaltung und Aufbau der Kursbücher und der
— Ankunfts- und Abfahrtspläne in den Bahnhöfen
— Lautsprecherdurchsagen in Bahnhöfen und Zügen
— Die Beförderung gefährlicher Güter
— Die Standardisierung der Güterwagen vor allem im Hinblick auf die Lastgrenzen, Übersteigtritte, Bremsausrüstung und Anschriften
— Nummer und Gattungsbezeichnung der Wagen
— Diensttelegrammverkehr
— Die Verwendung der Internationalen Wagenliste
— Die Normung von Behältern und Containern
— Die Platzreservierung auf elektronischem Wege

Die letzten beiden Merkblätter, die ihnen allen in ihren Auswirkungen bekannt sind, waren das Merkblatt über die Vereinheitlichung der Zugnummern, nach dem internationale Reise- und Güterzüge in ihrem gesamten Durchlauf einheitlich numeriert werden; sowie das Merkblatt über die Berechnung des Gewichtes der Ladung in Reisezügen, das eine einheitliche Gewichtsberechnung bei allen Verbandsverwaltungen vorsieht.

Die Durchführung der Beschlüsse, die Verbindung mit anderen Organisationen sowie die umfangreiche organisatorische Arbeit obliegt dem Generalsekretär mit seinem etwa 140 Bedienstete umfassenden Stab. Gerade die Generalsekretäre der UIC waren es, die in der Vergangenheit immer wieder Impulse gegeben und die Arbeiten zur Vereinheitlichung vorangetrieben haben. Es gab in dieser Funktion heute bereits legendäre Persönlichkeiten, wie der leider zu früh verstorbene Louis Armand eine war. Derzeit ist Bernard de Fontgalland Generalsekretär der UIC.

Neben der vielfältigen organisatorischen Tätigkeit stehen dem Generalsekretär und damit allen Mitgliedsverwaltungen sechs Zentralstellen bzw. Ämter zur Verfügung:

— ORE Forschungs- und Versuchsamt
— BDC Büro für internationale Eisenbahndokumentation
— BCC Internationale Ausgleichsstelle
— BFC Internationales Eisenbahnfilmbüro
— CRB Zentralstelle für Beziehungen zur Öffentlichkeit
— CP Zentralstelle für Eigenwerbung

Das bekannteste dieser Ämter ist zweifellos das Forschungs- und Versuchsamt (ORE) mit seinen vielfältigen Forschungstätigkeiten. Bekanntlich unterhält das ORE in Wien Arsenal eine große Fahrzeugversuchsanstalt mit Klima-, Kälte- und Fahrversuchskammern, die für sämtliche Mitgliedsverwaltungen der UIC vielfältige technische Untersuchungen durchführen. Das ORE wird derzeit von einem österreichischen Techniker geleitet. Schließlich obliegt dem Generalsekretär die Verbindung zu anderen Organisationen des Eisenbahnwesens, so z. B. zum RIV-Verband sowie zu staatlichen Organisationen wie z. B. zur UNO, zur EG usw.

(Fortsetzung folgt)

---

50. **Etwas für jeden**

Mappen für das VUB

Vor kurzem wurden die neuen, nunmehr aus Plastikmaterial angefertigten Mappen für das Verkehrs-Unterrichtsblatt ausgeliefert. Diese Mappen sind für die Aufbewahrung der ab 1. Jänner 1974 erscheinenden Verkehrs-Unterrichtsblätter bestimmt.

Nichts ist so fein gesponnen !

Am 19. Juli 1973 um 19.59 Uhr überfuhr Zug 211 in der Ausweiche U. das Ausfahrsignal R 1 mit Vorspann-, Zug-Tfz und 3 Wagen. Ursache: Vorzeitiges Zurückfallen des Ausfahrsignals infolge technischer Störung. So lautete die Meldung der Zugleitung.

In der fernschriftlichen Meldung des Fdl hieß es bezüglich der Ursache: „Grünlichtbirne durchgebrannt". Der Fdl wähnte sich besonders schlau, als er mit dieser Begründung das Signalüberfahren und im weiteren die Zugverhaltung motivierte. Doch bedachte er eines nicht: Wegen Auftretens mehrerer Störungen hatte die zuständige Signalstreckenleitung in die Sicherungsanlage der Ausweiche Überwachungsgeräte (Diagnostiker) eingebaut, wodurch es möglich war, die Bedienung der Sicherungsanlage genau zu überwachen.

Die wahre Ursache lautete: „Fahrstraßensignalschalter wurde frühzeitig zurückgelegt, dadurch Signal R 1 auf ‚Halt' gefallen."

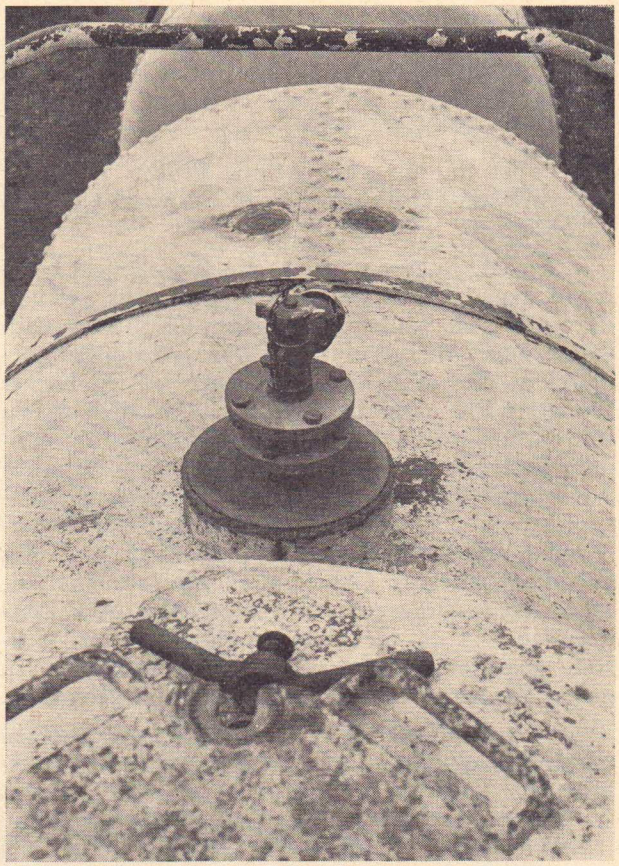
Der Fdl hat somit nicht nur gegen die Bestimmungen der Punkte 181, 229 und 235 der DV V 3 sowie der Bf-Do, sondern auch gegen jene des Pkt. 3.3.3. der DV V 26 verstoßen, die besagen: „Das Unterlassen von Meldungen und die unrichtige Darstellung eines Ereignisses wird als absichtliches Verschweigen oder Entstellen angesehen und entsprechend geahndet."

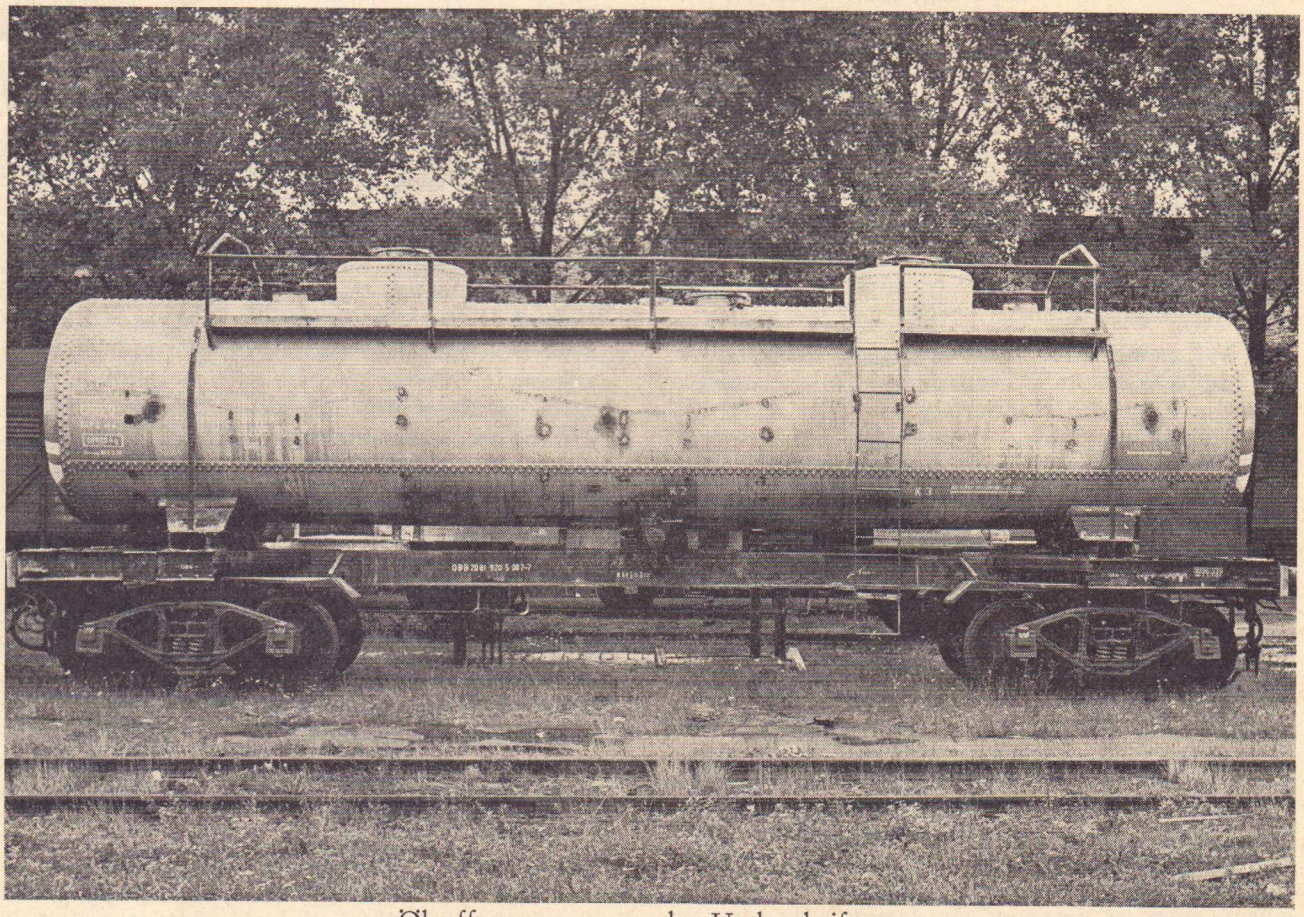
Der Bedienstete wurde mit der Ordnungsstrafe einer Geldbuße im Ausmaß von 5 % bestraft !

Achtet auf DAS VORHANDENSEIN DER **Verschlußkappen bei Kesselwagen!**

Ölauffangwagen

Im Sinne der Sofortmaßnahmen bei Ölunfällen und bei Leckwerden von Kesselwagen wurden bereits seit 1967 Kesselwagen als Ölauffangwagen in verschiedenen Bf des Bundesgebietes bereitgestellt. Dadurch ist es bei Ölunfällen möglich, das Ladegut raschest umzupumpen und somit eine Grundwasserverunreinigung tunlichst zu vermeiden. Bedingt durch die technische Entwicklung neigt man heute immer mehr zu Großraumkesselwagen mit einem Fassungsraum von 600—800 hl. Hiedurch ergab sich die Frage, zum Umpumpen weiterhin zweiachsige Kesselwagen bereitzustellen oder eventuell auf vierachsige Wagen überzugehen. Daher wurde der Versuch unternommen, vierachsige Kesselwagen, die in früheren Jahren der Zementbeförderung dienten, in der HW Knittelfeld auf Ölauffangwagen umzubauen. Zwei solcher Wagen sind nunmehr fertiggestellt, wobei man die Trennwände im Kessel entfernte, Boden- und Sicherheitsventile sowie Flammsperren (für Superbenzin) einbaute, so daß diese Wagen nunmehr zum Umpumpen aller Mineralölprodukte geeignet sind. Es ist beabsichtigt, die zwei ersten Wagen in den Bf Salzburg Gnigl und Solbad Hall in Tirol zu stationieren. Die Aufstellung von 30 weiteren Ölauffangwagen, die dzt. in der HW Floridsdorf einer Revision unterzogen werden, ist in Kürze zu erwarten.





Ölauffangwagen vor der Umbeschriftung

51. Kundendienst

Man schrieb uns:

„Sehr geehrte Herren !

Es ist mir eine angenehme Pflicht, mich für den vorbildlichen Dienst zweier Beamter der ÖBB zu bedanken.

Am 21. August stieg ich, aus Jugoslawien kommend, gegen 21.00 Uhr im Bf Meidling aus, um von dort mit dem Schnellbahnzug um 21.30 Uhr nach Gänserndorf weiterzufahren. Während des Aufenthaltes in diesem Bahnhof gedachte ich ein kurzes Ferngespräch nach Leopoldsdorf (Marchfeld) zu führen, um meine Ankunft zu bestätigen. Zu meinem Erstauen fand ich jedoch in diesem Bahnhof nur einen für den Ortsverkehr geeigneten Fernsprecher vor. Durch die Vermittlung des diensttuenden Schalterbeamten in Meidling und des Fahrdienstleiters in Gänserndorf wurde meine Ankunft freundlicherweise weitergegeben. Aus Zeitgründen war es mir nicht möglich, bis zur nächsten geeigneten öffentlichen Fernsprechstelle zu gehen, ich hätte sonst eine Stunde länger gebraucht.

Bitte möchten Sie den beiden Herren meinen verbindlichsten Dank für Ihre Unterstützung übermitteln.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Dipl.-Ing. J. S., Erlangen“

„An die
ÖBB-Direktion in Linz

Es ist mir ein Bedürfnis, Ihnen von einem Vorkommnis zu berichten, welches verdient in lobenswertester Weise erwähnt und publiziert zu werden. Dies umsomehr, als wirklich selbstlose Hilfsbereitschaft schon sehr selten geworden ist.

Auf meiner Fahrt von Graz nach Kremsmünster mußte ich vor Schlierbach die Toilette aufsuchen. Im Zuge der Hantierung mit dem Kleid ist der Verschluß meines Armbandes aufgegangen und dasselbe ist mir durch den Schlund des WC auf den Bahnkörper gefallen. Meine Aufregung war natürlich groß, da das Schmuckstück einen Wert von mehr als S 10.000 repräsentiert. In Kremsmünster angekommen, habe ich sofort den Fahrdienstleiter aufgesucht, um ihm meinen Verlust zu schildern. Derselbe hat sich sofort mit der Station Schlierbach in Verbindung gesetzt, jedoch leider ohne Erfolg. Die Diskussion hat im Nebenraum der Bahnhofvorstand Herr Josef **Kohlböck** mitangehört und sich gleich erbötig gemacht, mir nach seinem Dienstschluß behilflich zu sein. Er hat mich dann mit seinem Pkw nach Schlierbach geführt. Da es mir selbst nicht möglich war, den Bahndamm entlang zu gehen, ist Herr Kohlböck allein auf die Suche gegangen. Erst nach einer Strecke von zirka 2 km kam er glückstrahlend mit dem Armband zurück.

Bereits in Kremsmünster habe ich erklärt, daß ich dem Finder gerne einen Betrag von S 1000,— für seine Mühewaltung geben würde. Herr Kohlböck hat jedoch kategorisch jede Belohnung abgelehnt und sich selbst seine Selbstauslage für das Benzin nicht vergüten lassen.

Ich schließe mit dem aufrichtigen Wunsch, Sie möchten in Ihren Diensten recht viele so freundliche und hilfsbereite Beamte zum Wohle Ihres Reisepublikums haben und zeichne

hochachtungsvoll
A. M., Graz“

„Sehr geehrte Herren !

Ein angenehmes Urlaubsereignis gibt meiner Frau und mir Veranlassung, Ihnen folgendes zur gefl. Kenntnis zu bringen:

Wir befanden uns im August 1973 auf Urlaub in Österreich und hatten in Hopfgarten (Tirol) Quartier bezogen. Am 10. August waren wir am frühen Morgen per Bahn nach Zell am See gefahren und wollten um 18.44 Uhr mit dem Personenzug zurückkehren. Als wir kurz nach 18.15 Uhr den Bahnsteig betreten hatten, fuhr ein Zug ein mit der Aufschrift ‚Tirol-Expreß‘, Bischofshofen—Wörgl—Innsbruck—Hamburg Altona. Vorsorglich fragte ich einen Bahnbediensteten, ob auf diesem Gleis auch der Zug nach Hopfgarten abfährt. Wie sich herausstellte, gehörte der befragte Schaffner zum Begleitpersonal des eben eingefahrenen Zuges; er bejahte meine Frage und schlug uns in freundlicher, gewinnender Weise vor, mit dem gerade angekommenen Zug zu fahren, da dieser ebenfalls in Hopfgarten halten würde und wir dadurch wesentlich früher zu Hause sein könnten. Er half uns beim Einsteigen und bemühte sich fürsorglich um Sitzplätze. Beim Aussteigen in Hopfgarten war er uns unaufgefordert ebenfalls behilflich. Alle diese Aufmerksamkeiten waren begleitet von netten, freundlichen Worten. Wir bedankten uns beim Abschied sehr herzlich und erfuhren im Gespräch, daß dieser Beamte in Wörgl zu Hause ist; seinen Namen wissen wir leider nicht.

Meine Frau und ich stehen zwar noch nicht im Ruhestandsalter, aber immerhin im 6. Lebensjahrzehnt; außerdem waren wir an dem genannten Tag müde vom Wandern und wiederum voll schöner Urlaubseindrücke. Hiezu kam das beschriebene freudige Erlebnis mit dem Bahnbeamten. Es ist uns daher ein herzliches Anliegen, Ihnen für dieses wohltuende Entgegenkommen zu danken. Vielleicht haben Sie Gelegenheit, diesen unseren Dank in geeignet erscheinender Weise an Ihren aufmerksamen und freundlichen Mitarbeiter aus Wörgl weiterzugeben; es würde uns sehr freuen, wenn Ihnen das gelänge.

Mit freundlichem Gruß und
vorzüglicher Hochachtung G. P.,
Oberrechnungsrat, Ludwigshafen“

Als der D-Zug hielt

WIRKLICH an einem Sonntag hat sich diese Sonntagsgeschichte abgespielt. Also angefangen hat sie ja nicht schön: Da passierte in Scheifling in der Steiermark ein Verkehrsunfall, bei dem ein Wiener Autofahrer schwer verletzt wurde: Brüche, Kopfwunde, Gehirnerschütterung. Das Rote Kreuz brachte ihn ins nächste Spital, nach Friesach.

Schon sechs Wochen war er hier gelegen, aber jeden Sonntag kam seine Frau aus Wien pünktlich zu Besuch, obwohl sie berufstätig ist und Montag früh wieder an der Arbeitsstelle erwartet wurde. Neun Stunden auf der Bahn, zwei Stunden am Krankenbett des Mannes, das waren so die Sonntage dieser tapferen Frau.

Einmal, an einem der Sonntage, hatte sie sich verplaudert. Als sie auf den Bahnhof nach Friesach kam, wo um viertelsechs Uhr abends der Personenzug abgeht, war der schon weg...

Der nächste Personenzug wäre erst um dreiviertelzwölf in der Nacht gekommen.

Nun, der Bahnhofsvorstand von Friesach wollte das der Frau aus Wien nicht zumuten. Er setzte sich ans Diensttelefon, sprach mit der Zugleitung in der Bundeshauptstadt und erwirkte die Erlaubnis, einen D-Zug anzuhalten, der sonst in Friesach hochmütig durchbraust.

Alles hat geklappt. Die Wienerin bekam einen Passierschein, der Vorstand selbst kümmerte sich um Kofferl und Regenschirm, nur wenige Sekunden mußte der D-Zug stillstehen, da schnappte auch schon die Tür zu hinter der Frau eines Kranken, die am Montag früh pünktlich zu ihrer Arbeit erschien.

Mir ist wohl bekannt, daß Peter Rosegger das Privileg genoß, in Alpl in den D-Zug einzusteigen, daß das aber auch heutzutage in solchen Fällen geht, wollte ich Ihnen, wenn auch nicht so schön, wie der Rosegger es konnte, erzählen.

Aus einer Kärntner Tageszeitung:

Unter uns gesagt — menschlich gehandelt

Weil es selten geworden ist und weil es so leicht in der Chronik des Skandalösen untergeht, sei es vermerkt: Menschlich handelte der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Spittal, Albin **Cottogni**, einer jungen jugosl. Gastarbeiterfamilie gegenüber.

Die Familie war aus dem Zug gestiegen und sollte von einer Baufirma in Lendorf, wo sich der Mann als Arbeiter verpflichtete, abgeholt werden. Stunden vergingen, aber von der Firma ließ sich niemand sehen.

Das jüngste, erst 2 Monate alte Kind, für das sicher die Reise selbst beschwerlich war, wimmerte und das Gesicht der Eltern wurde von Stunde zu Stunde trauriger. Da bestellte der Fahrdienstleiter Cottogni ein Taxi, bezahlte den Lenker und ließ die Familie nach Lendorf bringen."

„An den
Bf-Vorstand Innsbruck

Ich fuhr am 3. August mit dem Zug E 643, ab Imst-P. 7.37 Uhr, nach Innsbruck und wollte gerne den Zuganschluß ab Innsbruck 8.32 Uhr nach Wien erreichen. Der Schaffner des Zuges E 643 war von größter Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit. Er packte in Innsbruck meine schweren Koffer und schleppte sie, da die Eingänge zum Zug ab Innsbruck völlig verstopft waren, zu einem Fenster, das nächst meiner Platzkarte war, reichte sie durch die Fenster in den Zug und war verschwunden, bevor ich noch — wenigstens — danke sagen konnte.

Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie so freundlich sein könnten, ihm in meinem Namen zu danken und ihm ein wirklich verdientes Lob auszusprechen. Ich fahre oft nach Tirol, habe aber noch nie so viel Hilfsbereitschaft erlebt.

Da man immer nur tadelt, wollte ich Sie von dem musterhaften Verhalten dieses jungen Mannes informieren. Er war bewunderswert !

Hochachtungsvoll D. B., Wien"

Es handelte sich hier um Ass. Werner **Tilg**, Bf Landeck.

„. . . Wegen schwerer Erkrankung meiner Schwester mußte ich zu ihrer Pflege nach Klosterneuburg fahren. Ich löste im Reisebüro K. . . eine 10-Tage-Rückfahrkarte für Freitag, 27. Juli 1973, Städte-Schnellzug 14.06 Uhr, Graz—Wien Südbf, S 262,—, fuhr dann mit dem Funktaxi von der Neutorgasse bis Hauptbf Graz, bezahlte für die Fahrt samt Koffer S 28,— und begab mich zum Zug. Ein höflicher jüngerer Mann half mir noch den Koffer bis zum Abteil tragen, welches er nach meinem Dank gleich wieder verließ.

Als nun der Schaffner zur Kontrolle der Fahrkarten kam, wollte ich meine Geldbörse, in der sich die Fahrkarte befand, aus der Tasche nehmen (bei der allerdings der Zipp nicht geschlossen war) und fand sie nicht vor. Ich stand ratlos vor dem Schaffner und bat ihn, mich nicht aus dem Zug zu verweisen, da ich unbedingt nach Klosterneuburg mußte. Entweder habe ich die Geldbörse, in der sich S 1000,—, einiges Kleingeld, der Zahlschein vom Reisebüro K. . . und die Fahrkarte befanden, verloren oder sie wurde mir aus der Tasche entwendet. Der Schaffner sagte, ich soll mich beruhigen, er wird mir nötigenfalls weiterhelfen. — Mittlerweilen hat er den Bahnhof Graz angerufen und brachte mir nach der Station Kindberg die Nachricht, daß ein braunes Geldtascherl gefunden wurde und beim Bahnvorstand-Stellvertreter eine Auskunft erhalten werden könnte. (Später stellte sich heraus, daß diese Geldbörse nicht die meine war.)

Bevor der Zug in Wien Südbf einfuhr, kam bewußter Schaffner in mein Abteil und gab mir S 100,—, damit ich nicht mittellos dastand. Auch ging er noch mit mir zur Fahrdienstleitung Wien Südbf, von da auch noch ein Anruf nach Graz Hbf erfolgte, aber keine konkrete Auskunft erteilt werden konnte. Er begleitete mich dann noch zur Hst. Nußdorf-Heiligenstadt und gab mir auch noch einen Fahrschein zu S 5,—.

In Klosterneuburg haben sich die Beamten der Fahrdienstleitung ebenfalls in zuvorkommender Weise mit wiederholten Telefonaten nach Graz Hbf bemüht, konnten lediglich nur die Auskunft erhalten, daß auch die Bahnpolizei (Bahnfundamt) der Sache nachging, doch ohne Erfolg.

Ich bin Gewerbepensionistin und nicht mittellos, kann daher den Verlust der S 1000,— und der Fahrkarte hinnehmen, entschädigt für alles hat mich nur das einmalig vorbildliche Verhalten und die Hilfsbereitschaft des Schaffners Rudolf Gärtner.

Daß es in der heutigen Zeit noch solche Menschen gibt, kann einem nur mit Freude erfüllen.

Mit vorzüglicher Hochachtung
F. K., Graz“

Hier war es Schaffner **Rudolf Gärtner**, Heimatbf Wien Südbf, der beispielhaft handelte.

---

52. Unfallverhütung

Schwerste Verletzung zweier Verschubbediensteter

Der als Hemmschuhleger eingeteilte Verschieber R. L., geb. 27. Februar 1919, seit dem Jahre 1954 als Verschieber in Verwendung, erlitt am 4. August 1973 im Bf L. durch eine abgerollte, aus 2 beladenen Wagen bestehende Fahrzeuggruppe Abtrennung beider Unterschenkel.

Wie kam es zu diesem schweren Unfall ?

L. nahm den vorerst auf zu geringe Entfernung vor einer abgestellten Fahrzeuggruppe aufgelegten Hemmschuh wieder ab, ging den beiden anrollenden Wagen entgegen und legte ihn auf den linken Schienenstrang auf. Da er sofort nach dem Abbremsen der Wagengruppe den Hemmschuh wieder entfernen wollte, lief er den mit etwa 10 km/h rollenden Wagen voraus. Dabei verhielt sich L., der auf Grund seiner langjährigen Verwendung als erfahrener Verschieber galt, aus unverständlichen Gründen derart unvorsichtig — er lief knapp neben dem Gleis — daß er von den nachrollenden Wagen, nachdem der Hemmschuh abgeschleudert worden war, niedergestoßen wurde. L., der das Abschleudern des Hemmschuhes nicht bemerkt hatte, fiel so unglücklich ins Gleis, daß beide Beine auf der Schiene zu liegen kamen und von der Wagengruppe überrollt wurden.

Ein ähnlicher Unfall ereignete sich einige Tage später am 10. August 1973 um 14.35 Uhr im Bf S. H. auf Gleis 31. Der 18-jährige Lohnbedienstete K. W., der erst seit 15. Juni 1973 bei den Österreichischen Bundesbahnen als Verschieber tätig ist, wurde beim Auflegen eines Hemmschuhes von einem anrollenden Wagen erfaßt, niedergestoßen und überfahren. Auch ihm wurden beide Beine oberhalb der Knöchel abgetrennt. Außerdem erlitt er einen Bruch des Oberkiefers.

W. war beauftragt, auf den Gleisen 33 und 31 leere Wagen mit Hemmschuhen anzuhalten. Er legte bereits vorher auf beiden Gleisen je einen Hemmschuh vor den dort abgestellten Fahrzeugen auf. Nachdem ein Wagen auf Gleis 33 abgebremst worden war, erkannte W., daß der auf Gleis 31 aufgelegte Hemmschuh zu knapp vor der stillstehenden Wagengruppe lag und wollte diesen unmittelbar vor dem anrollenden Wagen auf größere Distanz auflegen. Durch unsachgemäßes Auflegen fiel der Hemmschuh jedoch ab. Im Übereifer versuchte W. das Bremsmittel nochmals auf den Schienenkopf zu bringen, wobei er vom Wagen erfaßt und auf den Gleiskörper geschleudert wurde. Obwohl sich W. an den Unfallhergang nicht erinnern kann, konnte dieser auf Grund einer Zeugenaussage rekonstruiert werden.

Das leichtfertige Verhalten sowohl des jungen, als auch des erfahrenen Verschiebers zeigt, welchen Gefahren die beim Verschub verwendeten Bediensteten während der Ausübung ihres Dienstes ausgesetzt sind und gibt Anlaß abermals die Bestimmungen der DV A 40, Heft 3, in Erinnerung zu rufen.

So heißt es u. a. in den Punkten 3.1.1 und 3.7.2: „. . . Besondere Bedeutung kommt daher dem obersten Grundsatz zu, stets so zu handeln, daß die eigene Sicherheit und die anderer Personen gewahrt bleibt."

„Hemmschuhe sind so rechtzeitig aufzulegen, daß der Hemmschuhleger von anlaufenden Fahrzeugen nicht gefährdet werden kann."

Demnach sind die beiden bedauerlichen Unfälle auf eigene Unachtsamkeit der Bediensteten zurückzuführen.

VERSCHUBBEDIENSTETE ACHTET DAHER STETS AUF EURE PERSÖNLICHE SICHERHEIT!

Am 6. September 1973 um 9.30 Uhr erlitt im Bf W. die jugendliche Nachwuchskraft R. Sch., geb. 14. Oktober 1955, BE: 1. September 1971, beim Verschub eines Bezirksgüterzuges Abtrennung des linken Unterschenkels oberhalb des Knöchels.

Sch. war als Weichenwärter eingesetzt und hatte auch den etwa in Bahnhofmitte befindlichen Schranken zu bedienen. Während des Ausziehens eines aus 6 Güterwagen bestehenden Verschubteiles rief ein am 2. Wagen auf der von ihm abgekehrten Seite sich aufhaltender Verschieber den beim Schranken stehenden Bediensteten Sch. zu, daß anschließend nach Gleis 3 abgestoßen werde. Hiezu mußte die zirka 50 m entfernte Weiche 1 umgestellt werden, was Sch. besorgen sollte. Nachdem der Verschubteil nach der Weiche 1 zum Stillstand gekommen war, wurde der Schwerverletzte nächst dieser Weiche aufgefunden.

Zeugen des bedauerlichen Unfalles konnten nicht ermittelt werden.

Obwohl der Verunglückte über den Unfallhergang keine konkreten Angaben machen kann, ist auf Grund der Lage des Verletzten sowie der vorhandenen Spuren mit an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß Sch. auf den Verschubteil aufgesprungen, beim Abspringen zum Sturz gekommen und überrollt worden ist.

Sch. wurde bisher im Verwaltungs- und Kommerziellen Dienst ausgebildet und hatte über den Verwaltungsteil am 2. Juni 1972 eine Prüfung mit positivem Erfolg abgelegt.

Sch. wurde weder mit dem Heft 2 der DV A 40 beteilt noch war er als Weichenwärter entsprechend ausgebildet; ihm wurde wegen Fehlens von Voraussetzungen zur selbständigen verantwortlichen Dienstleistung auch keine Verwendungsprüfung abgenommen.

Wie die Erhebungen ergaben, sollte Sch. im kommerziellen Bereich noch weiter ausgebildet werden. Darüber hinaus beteiligte er sich an der Dienstausübung eines Weichenwärters. Für diese Tätigkeit zeigte Sch. besonderes Interesse. Als nun dieser Weichenwärter erkrankte, teilte der Bf-Vorstand im Einvernehmen mit dem zuständigen Fachbeamten der Dion die jugendliche Nachwuchskraft Sch. mit erstmaliger Verwendung am 28. August 1973 für diesen Dienst ein. Hiebei wurden weder die Bestimmungen der DA. 10246-1-71 vom 17. März 1971 noch das Bundesgesetz über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen beachtet.

Gegen die Verantwortlichen wurde ein Dienststrafverfahren beantragt.

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 9/1973 haben wir einen Beitrag eines Fachbeamten über die Ausbildung der jugendl. Nachwuchskräfte verlautbart, wobei besonders auf die zielgerichtete Ausbildung hingewiesen wurde.

Es darf erwartet werden, daß sich in Hinkunft die hiefür Verantwortlichen mehr als bisher um die ordnungsgemäße Ausbildung der jugendl. Nachwuchskräfte kümmern und Unzulänglichkeiten, insbesondere bezüglich der persönlichen Sicherheit, sofort abgestellt werden.

Unfallrate

Eine Gegenüberstellung der Unfallrate der ersten Halbjahre 1972 und 1973 zeigt eine geringfügige Verbesserung im Verkehrs- und im kommerziellen Dienst. Leider ist auf Grund der Personalunfallstatistik, Z. 1128-7-3-73 hinsichtlich der Entwicklung der Unfallrate bei einzelnen Bf eine Verschlechterung feststellbar.

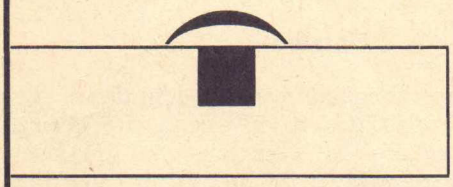
Es wird daher notwendig sein, die persönlichen Unfälle des heurigen Jahres hinsichtlich der Ursache einer nochmaligen Betrachtung zu unterziehen. Auf Grund dieser Resultate und mit Rücksicht auf das Arbeitnehmerschutzgesetz haben die Bf-Vorstände im Einvernehmen mit den Sicherheitsbeamten Maßnahmen zu setzen, die geeignet sind, die Sicherheit zum Schutze des Lebens und der Gesundheit unserer Mitarbeiter zu erhöhen.

Außerdem darf empfohlen werden, die Meldungen des Sicherheitsbeamten über einen Personal- oder Wegunfall dem zuständigen Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst zwecks Behandlung im Dienstunterricht zur Verfügung zu stellen.

Die Sibe II wurden angewiesen, sich bei jeder sich bietenden Gelegenheit von den getroffenen Maßnahmen zu überzeugen.

Schwerpunktprogramm Oktober — Dezember 1973

Fdl:	Melden der Bediensteten zum Dienst; „gefährdete Rotte" — Maßnahmen
Zub:	Vorbereitung zur Fahrt
Verschubbedienstete:	Sicherung stillstehender Fahrzeuge
Schrankenbediener:	Rechtzeitiges Schließen der Schranken
Kl-Führer:	Fahrt mit Stabeg-Bahnwagen mit Ilo-Aufsteckmotor



Dienstposttaschen

sofort

an die

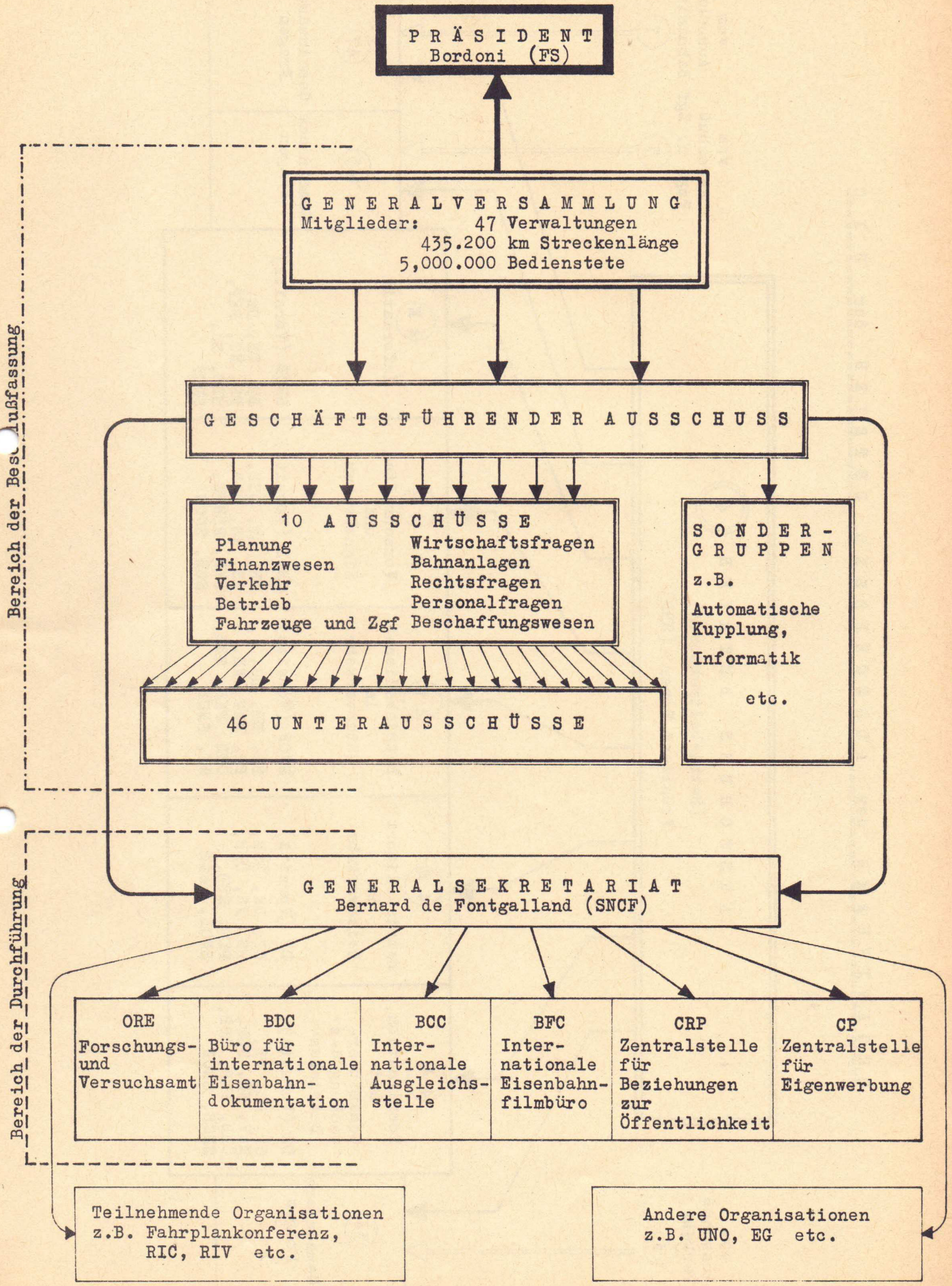
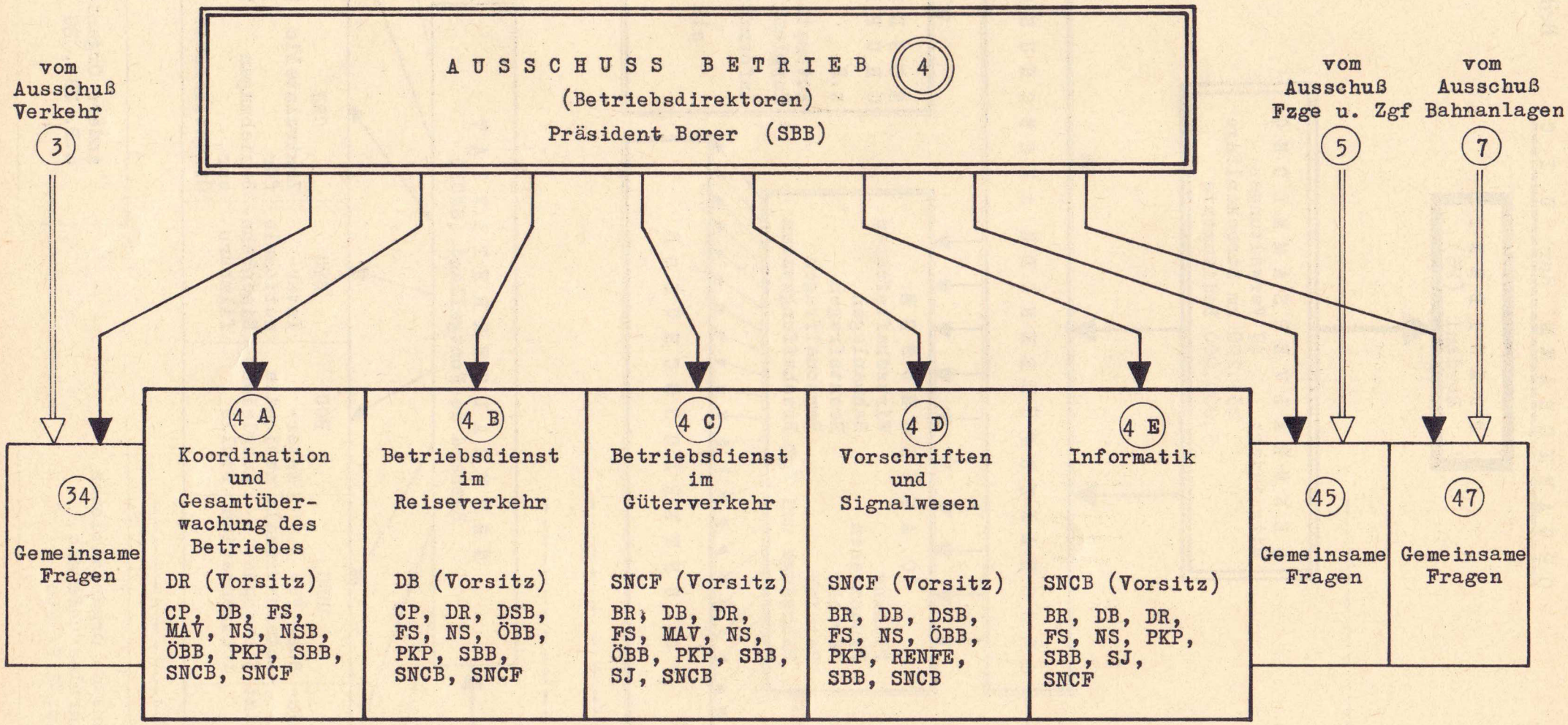
Zentrale Bestellkanzlei

zurücksenden

Leer an jenen Tagen, an denen Post für Wien bei einer ausführenden Dienststelle nicht vorhanden ist

Druck: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen — 1402/11

ORGANIGRAMM der U I C



ORGANIGRAMM des AUSSCHUSSES BETRIEB der U I C