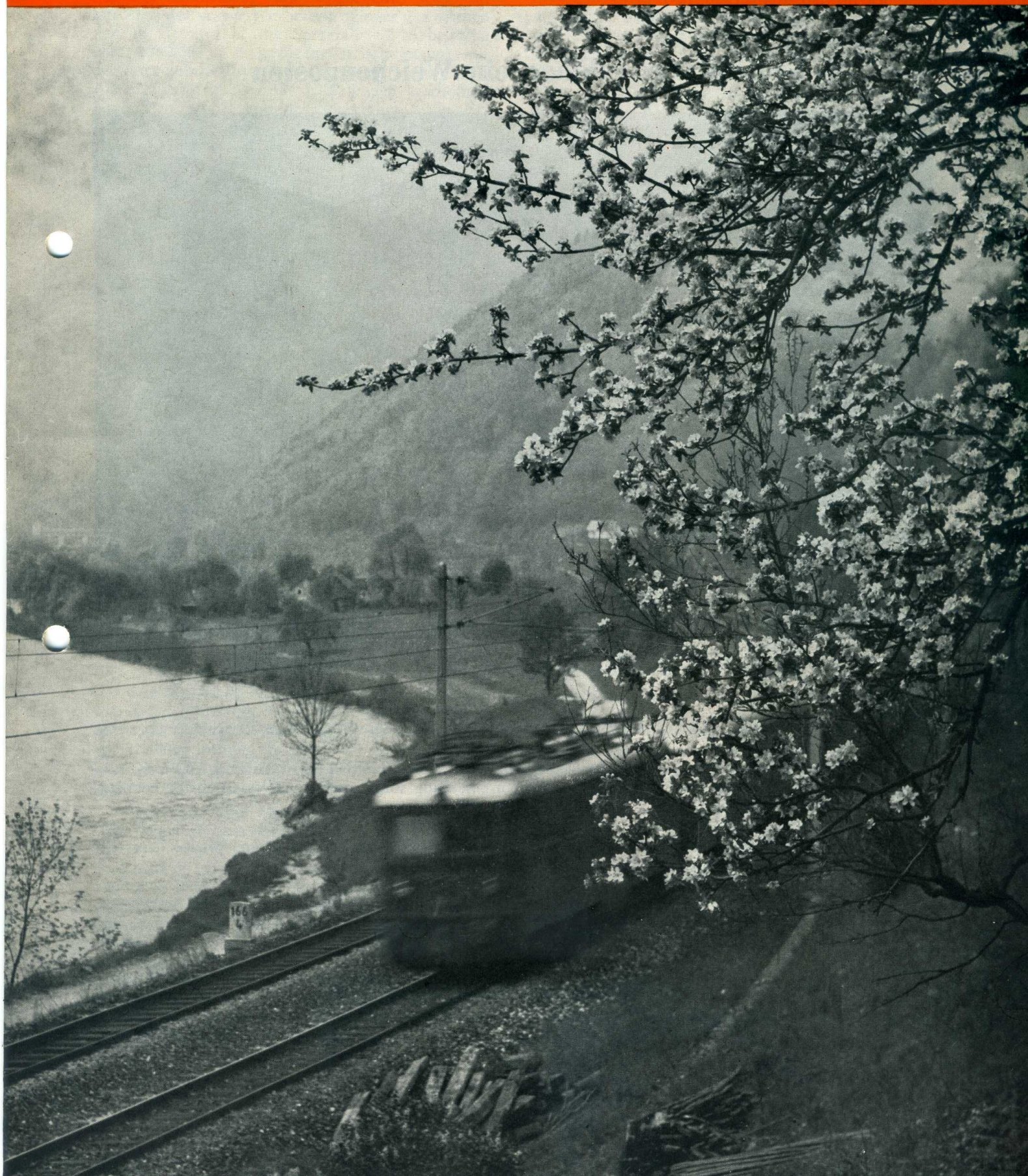
29

Verkehrs-Unterrichtsblatt

Generaldirektion
der
Österreichischen
Bundesbahnen
Betriebsdienst

4/74



Inhalt: 16. Aus dem Verkehrsgeschehen
17. Leserzuschriften
18. Etwas für jeden
19. Besuch in der Landesfeuerwehrschule Tulln
20. Arbeitnehmerschutz

Dies war solange ein Weichenposten

bis

ein **Verschubaufseher** die Verschubleitung unbegründet und unberechtigt einem Verschieber übertrug,

dieser **Verschieber** keine Kenntnis der Aufgaben eines Verschubleiters besaß, daher weder Verschubsignale gab, noch für die erforderliche Bremsbesetzung sorgte, noch den Verschubweg beobachtete und

der **Tfzf** des Verschubteiles trotz fehlender Signalabgabe die Verschubbewegung weder einstellte noch den Verschubweg beobachtete.

Dadurch kam es zum Zusammenstoß zweier gezogener Verschubteile, wobei 5 Wagen entgleisten, 3 davon stürzten um. Das Gebäude des Weichenpostens wurde zerstört und ein darin befindlicher Verschieber verletzt.

Sachschaden: Zirka 100.000 S !

16. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Zusammenstoß zweier Sperrfahrten

Bf T.		Hst. K.		Bl L. 1	Posten 74		Posten 73	Bf L.
	km 83,0	82,027	79,5	79,040	77,981	77,3	76,908	

Am Ereignistag um 15.20 Uhr stieß im km 81,2 des gesperrten Streckengleises 1 zwischen den Bf T. und L. die Sperrfahrt 2 Arbeitszug (Tfz 2060.37 + 5 gezogene Arbeitswagen) mit der dort zum Stillstand gekommenen Sperrfahrt 1 Arbeitszug (Tfz 2067.38 + 3 Wagen geschoben) zusammen, wobei von der Sperrfahrt 1 ein Arbeitswagen und das Tfz der Sperrfahrt 2 umstürzten und schwerstens beschädigt wurden; der dem Tfz nachgereihte Arbeitswagen entgleiste mit einer Achse. Der Zgf der Sperrfahrt 1 wurde schwer verletzt und mußte in ein Krankenhaus eingeliefert werden.

Es entstand Sachschaden in Höhe von 756.000 S !

Um 14.45 Uhr beschädigte der im km 83,0 arbeitende Bagger den Ausleger eines Fahrleitungsmastes. Der örtlich aufsichtführende Gleismeister, zugleich Zgf der dort befindlichen Sperrfahrt 2, verständigte um 14.53 Uhr den Fdl des Bf L. vom Vorfall, worauf dieser den Kl-Führer der Sperrfahrt 3 Kl per Funk zu erreichen versuchte. Als dies mißlang, erteilte der Fdl dem Wärter des Schrankenpostens 73 den Auftrag, den Kl-Führer der Sperrfahrt 3 Kl zu verständigen, die Instandsetzungsarbeiten beim Fahrleitungsmast im km 83,0 durchzuführen. Nähere Anordnungen über die Durchführung der Fahrt wurden nicht gegeben.

Der Turmwagen fuhr bis zum Bl L. 1, wo sich der Kl-Führer beim Blockwärter über den genauen Standort der Sperrfahrten 1 und 2 erkundigte, jedoch keine genauen Angaben erhalten konnte. Der Turmwagen fuhr deshalb vorsichtig bis km 79,5, wo er die Sperrfahrt 1 antraf. Nach Verständigung des Zgf über die Beschädigung der Fahrleitung wurden die Entladearbeiten eingestellt. Die Sperrfahrt 1 Kl fuhr geschoben mit zirka 10—15 km/h Geschwindigkeit in Richtung km 83,0; Sperrfahrt 3 Kl folgte im Abstand von etwa 30 m.

Um 13.50 Uhr wurde das Streckengleis 1 gesperrt, um 13.55 Uhr vom Bf T. die Sperrfahrt 1 und kurz darauf die Sperrfahrt 2 abgefertigt. Die Sperrfahrten sollten im km 79,5 bzw. 83,0 Be- bzw. Entladearbeiten durchführen und bis spätestens 15.55 Uhr im Bf L. eintreffen.

Um 13.58 Uhr wurde vom Bf L. ein Motorturmwagen als Sperrfahrt 3 Kl bis km 77,3 abgefertigt, dessen Besatzung die Aufgabe hatte, den Betonsockel eines Fahrleitungsmastes abzuschrämen. Die Rückkehr des Turmwagens nach Bf L., dessen Kl-Führer vom Verkehr der Sperrfahrten 1 und 2 mündlich und durch die Fahrtanweisung verständigt worden war, sollte bis spätestens 15.45 Uhr erfolgen; eine Vorschreibung der spätesten Ankunft im Bf L. in der Fahrtanweisung war jedoch unterlassen worden; auch hatten die Zgf der Sperrfahrten 1 und 2 keine Kenntnis vom Verkehr der Sperrfahrt 3 Kl.

Bei Ansichtigwerden der mit zirka 30—35 km/h entgegenkommenden gezogenen Sperrfahrt 2 gab der am 1. Fahrzeug der Sperrfahrt 1 befindliche Zgf sofort Haltsignale und sprang ab, wobei er schwere Verletzungen erlitt. Wiewohl beide Tfzf Schnellbremsung einleiteten, konnte der Zusammenstoß nicht mehr verhindert werden.

Am Ereignis waren **fünf** Bedienstete schuldtragend !

1. Der **Fdl** des Bf L. ließ die Fahrt der Sperrfahrt 3 Kl bis km 77,3 und die Weiterfahrt zur Behebung der Fahrleitungsstörung bis km 83,0 zu, ohne die im gesperrten Gleis befindlichen Sperrfahrten 1 und 2 von dieser Fahrt zu verständigen und ohne die Kl-Fahrt vorher mit dem Fdl des Nachbarbf T. zu vereinbaren. Außerdem wurde dem Turmwagen keine späteste Rückkehr vorgeschrieben.
2. Der **Tfzf** der gezogenen Sperrfahrt 2 hatte die im A-Befehl vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit nicht eingehalten und fuhr im unübersichtlichen Streckenabschnitt mit zirka 30—35 km/h.
3. Der **örtlich Aufsichtführende und Zgf** der Sperrfahrt 2 forderte zwar beim Fdl in L. den Turmwagen zur Schadensbehebung an, unterließ es aber, mit dem Fdl über die Abänderung der Fahrpläne das Einvernehmen zu pflegen; überdies ließ er als Zgf die überhöhte Geschwindigkeit der Sperrfahrt zu.
4. Der **Zgf der Sperrfahrt 1,** der vom Verkehr der Sperrfahrt 2 verständigt war, fuhr unter Mißachtung des mit A-Befehl bekanntgegebenen Fahrplanes in Richtung Sperrfahrt 2 zurück, ohne sich vorher mit dem Fdl bzw. dem Zgf der Sperrfahrt 2 in Verbindung zu setzen.
5. Der **Führer des Turmwagens** überredete den Zgf der Sperrfahrt 1 zum befehlswidrigen Zurückschieben, ohne vorher mit der Sperrfahrt 2 und dem Fdl Kontakt aufzunehmen.

Es lagen somit Verstöße gegen die Bestimmungen der Punkte 181, 418, 473, 475, 535, 568, 571, 572 und 577 der DV V 3 vor.

Doch damit nicht genug.

Die Zgf der beiden Sperrfahrten fühlten sich bemüßigt, bei der Einvernahme durch die Gendarmerie folgende Angaben zu machen:

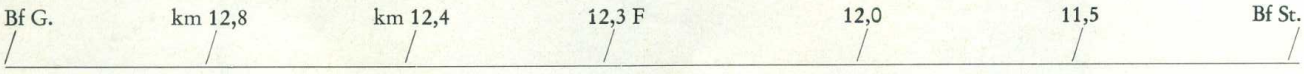
Zgf der Sperrfahrt 1: „. . . Der Unfall dürfte auf schlechte Verständigung zwischen dem Turmwagen und dem anderen Arbeitszug zurückzuführen sein . . .“.

Zgf der Sperrfahrt 2: „. . . Die Gegenfahrt der Sperrfahrt 1 und dem Turmwagen konnte ich nicht vorhersehen. Aus diesem Grund glaube ich, daß dies eine Vernachlässigung der Fahrdienstleitung in L. war. Auch der Zgf der Sperrfahrt 1 hätte sich erkundigen können, ob er vor dem Turmwagen die Fahrt bis km 83,0 durchführen kann . . .“.

Es wurde somit auch gegen die Bestimmungen der Anlage 9 der DV V 26 verstoßen.

---

b) Zusammenstoß zweier Kleinwagenfahrten



Freitag, 11. Jänner 1974, 8.15 Uhr,
Witterung: 2 ⁰ C, nebelig, trüb,

beteiligte Fahrten:

„Kl 1“ (Arbeitszug):
Tfz 2062.04 in richtiger Stellung; 3 mit 80 t Schienen beladene Güterwagen gezogen (2 Wagen waren an die durchgehende Bremse angeschlossen, 1 Wagen ungebremst),

Kl 2: Motorbahnwagen X 614.040 mit 3 beladenen Anhängern gezogen (Anhänger ungebremst),

Kl 3: Motorbahnwagen ohne Bezeichnung der Fa. B. und 1 beladener Güterwagen gezogen (ungebremst).

Um 7.40 Uhr wurde vom Fdl des Bf G. der „Kl 1“ (Arbeitszug) bis km 11,5 und zurück mit einer Gleisbesetzung bis 8.30 Uhr abgefertigt. Da weitere Kl-Fahrten geplant waren, trug der Fdl in Spalte 8 der Fahrtanweisung ein: „Kl 2 und 3 folgt“, unterließ jedoch die Angaben hinsichtlich Strecke und Gleisbenutzungsdauer der gleichzeitig auf demselben Gleis verkehrenden Kl-Fahrten.

Kl 2 fuhr im Bf G. um 7.43 Uhr nach km 12,0 ab und kehrte um **8.10 Uhr** zurück.

Kl 3 wurde nach Einlangen des Kl 2 um 8.10 Uhr bis km 12,4 abgefertigt und sollte um 8.30 Uhr zurückkehren. Die Eintragung in Spalte 7 der Fahrtanweisung lautete: „Kl 1 im km 12,0“.

Da das Fahrtziel des Kl 3 auf Grund der Angaben in der Fahrtanweisung vom angegebenen Standort des Kl 1 400 m entfernt war, glaubte die Besatzung des Kl 3 mit Kl 1 nicht zusammenzutreffen. Deshalb ließ der Kl-Führer trotz unsichtigen Wetters und Unübersichtlichkeit der Strecke eine Geschwindigkeit von etwa 25 km/h zu, die unter den gegebenen Umständen wesentlich zu hoch war.

Da Kl 1 seine Arbeit früher als geplant beenden konnte, war die Rückfahrt bereits um **8.03 Uhr** noch im Sichtabstand des Kl 2 angetreten worden. Dessen Kl-Führer holte vom Streckenfernsprecher im km 12,3 aus die Erlaubnis zur Vorbeifahrt am Einfahrsignal ein. Nun glaubte auch der Führer des „Kl 1“, er könne ohne Erlaubnis seine Fahrt in den Bf fortsetzen und gab deshalb dem Tfzf den Auftrag, in Richtung Bf G. weiterzufahren. Dort war unterdessen Kl 2 eingetroffen und Kl 3 bereits ausgefahren.

Als der Tfzf des „Kl 1“ den aus einem äußerst unübersichtlichen Linksbogen kommenden Kl 3 sah, leitete er zwar Schnellbremsung ein, konnte aber den Zusammenstoß nicht mehr verhindern.

Hiebei erlitten 2 Firmenarbeiter leichte Verletzungen. Das Tfz 2062.04 wurde leicht, der Motorbahnwagen der Fa. B. schwer beschädigt.

Auch an diesem Unfall waren fünf Bedienstete schuldtragend:

Der **Fdl** des Bf G., der **Tfzf** des Tfz 2062.04, die **Führer der „Kl 1" (Arbeitszug), Kl 2 und Kl 3** (DV V 3, Punkte 528, 532, 541, 546 und 547; DV M 22, Teil A, Punkt 6).

Die Ursache des Unfalles lag demnach in mangelhafter Verständigung der Kl-Fahrten durch den Fdl und in zu hoher Fahrgeschwindigkeit bezogen auf die Unübersichtlichkeit der Strecke und die witterungsbedingte Sichtbehinderung.

Unzulässig war aber auch die Abfertigung des Tfz 2062.04 als „Kleinwagenfahrt", da diese Tfz-Reihe nicht unter den Begriff „Kleinlokomotive" eingestuft werden kann.

Die beiden geschilderten Unfälle zwingen dazu, insbesondere an die Bestimmungen der Punkte 547 und 571 zu erinnern.

DV V 3, Punkt 571: „. . . Der Fdl benachrichtigt vor Ablassen der Sperrfahrt den Nachbarbf, die beteiligten Bf-Bediensteten, die Bahnwärter, Bewacher von Eisenbahnkreuzungen, Arbeiterrotten und tunlichst auch andere Sperrfahrten über die späteste Rückkehr bzw. Zeit der Abfahrt, Ziel der Hinfahrt, späteste Ankunft im Nachbarbf, wenn sie nicht schon durch schriftliche Anordnung unterrichtet sind . . ."

ZSV 4, Punkt 7: „. . . In Bf mit einer Neigung bis 2,5 ‰ muß mindestens ein Wagen, in Bf mit größerer Neigung sowie bei allen Fahrten auf die Strecke müssen sämtliche Wagen handgebremst sein, sofern in der Bremstafel oder durch Anschrift auf dem motorisierten Kl (Kleinlokomotive) nichts anders vorgeschrieben ist."

---

c) Einlassen eines Personenzuges in besetzten Raumabschnitt

Bf V. besitzt ein elektromechanisches Mittelstellwerk der Bauart EM 55 sowie einen ZG-Streckenblock mit Folge- und Gegenzugsicherung nach beiden Richtungen. Ein elektrisch betriebener Anrufschranken im km 43,194 ist signalabhängig. Gemäß ZSV 28 sind die Züge verbindlich abzumelden.

Am 23. Jänner 1974 konnte der erwähnte Schranken, vermutlich infolge eines Handhabungsfehlers des Fdl, nicht geschlossen werden, so daß ein Güterzug in Richtung Bf St. bei untauglichem Ausfahrsignal abgefertigt werden mußte. Der Fdl unterließ jedoch das Einführen des fernmündlichen Rückmeldens und sorgte lediglich für die Sicherung der EK.

Kurz darauf fuhr ein Personenzug gleicher Fahrtrichtung in den Bf V. ein. Da sich der Schranken der EK nunmehr schließen ließ und dadurch auch die blockmäßige Freistellung des Ausfahrsignals möglich war, fertigte der Fdl den Personenzug bedenkenlos ab. Das Anbieten und Annehmen unterblieb. Da er die „verbindliche" Abmeldung erst nach Abfahrt des Personenzuges an den Fdl des Bf St. gab, konnte letzterer das unerlaubte Nachlassen des Zuges in den noch mit dem Güterzug besetzten Raumabschnitt nicht mehr verhindern.

Bedingt durch die guten Sichtverhältnisse, bemerkten Tfzf und Zgf des Personenzuges auf eine Entfernung von etwa 500 m den bei freizeigendem Einfahrsignal in den Bf St. einfahrenden Güterzug; die Annäherung an das inzwischen auf „Halt" gestellte Einfahrsignal erfolgte in langsamer Fahrt, so daß das Ereignis folgenlos blieb.

(DV V 3, Punkte 214, 216, 242 und 287 sowie ZSV 28.)

DV V 3, Punkt 216: „ . . . a) neben dem Rückblocken auch fernmündlich rückzumelden: . . . 4. wenn ein Hauptsignal untauglich, die Blockbedienung aber möglich ist . . ."

ZSV28: 1. „Durch die verbindliche Abmeldung der Züge wird festgestellt, ob alle Bediener der auf der Strecke bis zum nächsten Bf befindlichen Schranken- und Blinklichtanlagen bzw. Bewacher von Eisenbahnkreuzungen auf ihren Dienstposten anwesend sind, bevor eine Zugfahrt zugelassen wird."

17. Leserzuschriften

Auf Grund zahlreicher Anregungen wird nunmehr versuchsweise die Rubrik „Leserzuschriften" eingerichtet. Hier werden nach Möglichkeit Zuschriften an die Redaktion des Verkehrs-Unterrichtsblattes veröffentlicht — gleichgültig ob sie positiv oder kritisch abgefaßt sind. Wir weisen jedoch darauf hin, daß die Ansicht, die der Verfasser der Zuschrift vertritt, nicht mit jener der Redaktion übereinstimmen muß. Eine Stellungnahme zu den „Leserzuschriften" erfolgt nach Ermessen der Redaktion.

In letzter Zeit sind 3 Zuschriften der Redaktion zugegangen. Eine davon war anonym; sie wanderte — wie alle bisherigen anonymen Zeilen — in den Papierkorb.

Die „Leserzuschriften" sollen in erster Linie der Veröffentlichung von Mitteilungen dienen, die das Interesse eines größeren Leserkreises erwecken; es können aber auch Vorschläge verschiedenster Art gemacht werden. Selbstverständlich werden zur Erläuterung der Zuschriften auch Photos und Skizzen entgegengenommen bzw. veröffentlicht.

Keinesfalls jedoch ist daran gedacht, in dieser Rubrik Anfragen über Vorschriftenbestimmungen zu beantworten; hier muß auf den vorgeschriebenen Dienstweg verwiesen werden.

Die Zuschriften sind an die Redaktion des Verkehrs-Unterrichtsblattes, GD III/1, zu richten.

1. Schreiben des Schulungsbeamten für jugendliche Nachwuchskräfte Josef Reisinger, Innsbruck Hbf:

„An die
Betriebsdirektion
Generaldirektion
Redaktion des Verkehrs-Unterrichtsblattes

Betr.: Ihr Beitrag Nr. 10 aus dem 2. Stück 1974 ‚Schriftwechsel zwischen Kundin und Bf Wels'

In dem im Betreff genannten Artikel veröffentlichten Sie den Schriftverkehr zwischen einer Kundin und dem Bf Wels. Wie aus dem Antwortschreiben des Bf erkennbar ist, hat man wirklich keine Mühen gescheut, um der Dame in umfassender Form die gewünschten Auskünfte zu erteilen. Und wenn Sie mich jetzt steinigen oder zumindest einen unverbesserlichen Nörgler nennen werden, in zwei Punkten hat mir die Schreib- bzw. Handlungsweise des Herrn Bf-Vorstandes nicht ganz gefallen: Erstens der Hinweis im letzten Teil des Schreibens, daß der Betrag von S 12,50 ‚im Vertrauen auf Ihre Ehrlichkeit' — einstweilen ausgelegt wurde!

Ich finde es, gelinde gesagt, als eine Unhöflichkeit, diese betagte, und ihrem Schreiben nach, sehr gebildete Dame in derartiger Form an ihre Ehrlichkeit zu erinnern. Dies wäre bestimmt nicht notwendig gewesen!

Zweitens hätte ich in der gleichen Situation das umständliche Überweisen der S 12,50 dadurch vermieden, indem ich der alten Dame die Platzkarte, mit einem entsprechenden Hinweis, ausnahmsweise gratis zugesandt hätte. Vor allem, weil die ÖBB noch einiges gutzumachen hatten, was durch den Bf Schärding verdorben worden war!

Dem stellvertretenden Bf-Vorstand wäre es bestimmt ein Leichtes gewesen, diese S 12,50 irgendwie im ‚Budget' des Bf unterzubringen! Dann aber wäre der Dienst am Kunden vollkommen gewesen! Und wie hätte sich unsere alte Dame erst über eine solche Handlungsweise eines ÖBB-Beamten gefreut!

Daher meine Devise:

Sich lossagen von mißtrauischem Denken und Beamtenkleinkrämertum in Situationen wie dieser!

Solche Überbleibsel aus vergangenen Zeiten lassen sich nämlich mit dem Image eines modernen und fortschrittlichen Unternehmens, das wir ja sein oder werden wollen, nur schwerlich vereinbaren!

Gegen eine Veröffentlichung in einer Ihrer Ausgaben hätte ich nichts einzuwenden.

Bf Innsbruck Hbf
Schulungsbeamter für jugendliche Nachwuchskräfte
Reisinger Josef e. h."

Einer Diskussion zwischen dem Bf-Vorstand-Stellvertreter des Bf Wels und dem Einsender steht nichts im Wege. Vielleicht unterrichten sie uns über das Ergebnis.

---

2. Schreiben des Bf Zeltweg

„An die
Generaldirektion der ÖBB
Betriebsdirektion III/1

Betr.: Verkehrs-Unterrichtsblatt;
Schilderung einer besonders pflichtbewußten Zugbeobachtung durch einen Transiteur, eventuelle Verlautbarung im Verkehrs-Unterrichtsblatt

Zugbeobachtung, wie sie von jedem Bediensteten, der die Möglichkeit dazu hat, durchgeführt werden soll!

Am 13. Februar 1974 um 10.08 Uhr wurde bei der Durchfahrt des Zuges 68153 im Bf Zeltweg vom diensthabenden Transiteur, später auch vom Außenfahrdienstleiter, ein wie ihnen schien, betriebsgefährdendes Gebrechen an einem Wagen, am Ende des mittleren Zugdrittels, bemerkt.

Der Transiteur verständigte hievon sofort den Innenfahrdienstleiter, der das Anhalten des Zuges im Nachbarbf Judenburg veranlaßte. Die Abgabe von Haltsignalen blieb bei dieser Durchfahrgeschwindigkeit ohne Erfolg.

In Judenburg wurde ein Bruch eines Bolzens der Tragfeder am Wagen 20 81 1032898-5, beladen mit Salz von Ebensee nach Brückl, festgestellt und mußte als nicht mehr lauffähig abgestellt werden.

Nach Auskunft der Zugförderungsleitung Knittelfeld wäre der Wagen früher oder später entgleist.

Aus diesem Beispiel kann man wieder ersehen, wie wichtig die **Bestimmungen der ZSV 14** für alle Bediensteten sind, um unseren Betrieb vor großem Schaden zu bewahren.

Insbesonders wäre die Aufmerksamkeit des Transiteurs zu erwähnen, der mit der Zugbeobachtung nicht direkt konfrontiert ist, sondern neben seinen sonstigen Obliegenheiten es sich zur Pflicht gemacht hat, die Züge zu beobachten. In diesem Fall war er gerade zum Magazin unterwegs.

Es war dies Transiteur Manfred **Hofer,** Bf Zeltweg, der die ÖBB vielleicht vor größerem Schaden bewahrt hat.

Er wurde auch für eine Belohnung vorgeschlagen.

Der Bahnhofvorstand:
Unterschrift"

Unsere Stellungnahme:

Die ZSV 14 sagt hiezu: „Wird am Zug eine betriebsgefährdende Unregelmäßigkeit wahrgenommen (z. B. festgebremste Räder, Räder mit starken Flachstellen, Heißläufer, Achsbruch, Brüche von Tragfedern und Mängel an den Tragfederaufhängungen, Wagenbrand, nach außen offene Seitentüren, Verschiebung der Ladung), **so ist der Zug sofort anzuhalten.**

Kann der Zug vom wahrnehmenden Bediensteten nicht mehr angehalten werden, so ist das Anhalten durch die **nächste Verkehrsstelle** (Bf, Abzweigstelle, Haltestelle, Blockposten, Schrankenposten) oder eine mit Anschaltfernsprecher ausgerüstete Arbeiterrotte unter gleichzeitiger Bekanntgabe der Wahrnehmung zu veranlassen . . ."

Da sich zwischen den Bf Zeltweg und Judenburg keine Verkehrsstelle befindet, wäre der Zug den Bestimmungen der ZSV zufolge beim Einfahrsignal des Bf Judenburg anzuhalten gewesen.

---

18. **Etwas für jeden**

Aus DV K 1: Verhalten in den Bf

Pkt. 671: Bei zur Abfahrt bereitstehenden Zügen haben sich die Schaffner vor den ihnen zugewiesenen Wagen so aufzustellen, daß sie für die Reisenden gut sichtbar sind und allfälligen Wünschen von Reisenden nach Anweisung von Plätzen oder nach Auskünften ohne Verzug entsprechen können, soweit dies möglich ist. Die Schaffner haben hiebei auf Reisende zu achten, die beim Ein- oder Aussteigen der Hilfe bedürfen.

Pkt. 672: Nach Ankunft der Züge im Endbahnhof haben die Schaffner am Bahnsteig vor den ihnen zugewiesenen Wagen so lange zu verweilen, bis alle Reisenden ausgestiegen sind. Hierauf haben die Schaffner noch einmal durch die ihnen zugewiesenen Wagen zu gehen, die Fenster zu schließen und nach zurückgelassenen oder verlorenen Gegenständen zu sehen, wenn hiefür nicht Bahnhofbedienstete bestimmt sind.

Erläuterungen

1. Es wurde angefragt, wie vorzugehen ist, wenn sich in einem Zug ein Fad-Wagen befindet, der nur einseitig beladen ist. Weil der Laderaum der Länge nach — also parallel zur Gleisachse — geteilt ist, neigt sich dieser Wagen stark seitwärts.

   Antwort: Die Weiterfahrt des Zuges ist nur bis zum nächsten Bahnhof und mit höchstens 10 km/h gestattet. Dort ist der Wagen abzustellen. Die Dion ist zu verständigen; sie entscheidet über die weitere Vorgangsweise.

2. In den Zusatzbestimmungen zur Oberbauvorschrift B 51 (ZOV 52) ist bestimmt:

   „Die Dienststelle, in deren Bereich sich ein Gleisabschluß befindet, hat dessen ordnungsgemäßen Zustand zu überwachen. Von jeder Beschädigung eines Gleisabschlusses, jeder Verschiebung eines Bremsprellbockes über das zulässige Maß — siehe Punkt 33 — ist die zuständige Streckenleitung (Bahnmeister) unverzüglich zu verständigen."

   Hiezu wurde angefragt, in welchen verkehrsdienstlichen Unterlagen eine Verpflichtung zur Durchführung der in den ZOV vorgeschriebenen Verständigung der Streckenleitung (Bahnmeister) festgelegt ist.

   Antwort: Die einzuhaltende Vorgangsweise ist in der DV V 26 (Punkt 2.8) bzw. in den „Richtlinien" geregelt. Demnach sind bei Ereignissen gemäß lfd. Nr. 11 und 12 der „Richtlinien" u. a. die „Beteiligten Bahndienststellen" dann zu verständigen, wenn durch sie Befunde oder andere Beiträge geliefert werden müssen.

Verkehrsunfallstatistik

Die Anzahl der Verkehrsunfälle ist im Jahre 1973 gegenüber dem Vorjahr von 474 auf 613 angestiegen. Das entspricht einer Zunahme von 29,3 %.

Diese unerfreuliche Feststellung ist bei näherer Betrachtung vor allem auf

a) Ansteigen der Zugentgleisungen von 45 im Jahre 1972 auf 58 (+ 28,9 %),
b) Zunahme der „Persönlichen Unfälle" mit schweren Folgen von 133 im Jahre 1972 auf 194 (+ 45,9 %),
c) Steigerung der Zusammenpralle von Eisenbahnfahrzeugen mit Straßenfahrzeugen auf abgeschrankten EK von 28 im Jahre 1972 auf 39 (+ 39,3 %) und
d) Erhöhung der sonstigen Unfälle, insbesondere Verschubzusammenstöße mit schweren Folgen, von 87 im Jahre 1972 auf 99 (+ 13,8 %)

zurückzuführen.

Das Ansteigen der Verkehrsunfälle sollte, was immer auch die tieferen Ursachen der zahlreichen Unfälle gewesen sein mögen, die Verkehrsbediensteten aufrütteln und sie müßten daraus eine Lehre ziehen.

Verkehrsbedienstete! Belastet Euch vor Dienstantritt in keiner Weise, damit Ihr den Anforderungen des Betriebsdienstes sowie den damit verbundenen Gefahren gewachsen seid.

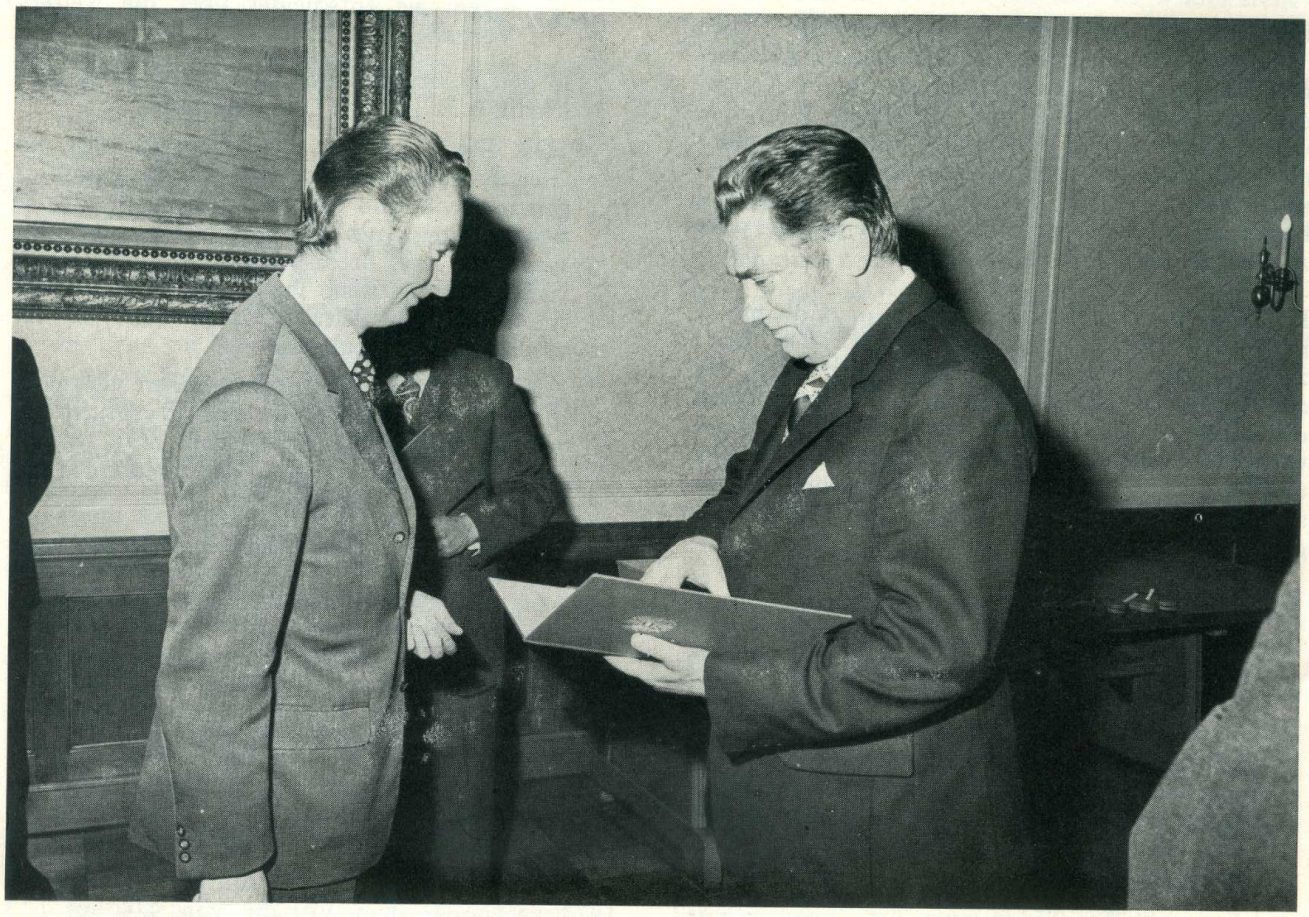
Es darf außerdem erwartet werden, daß Betriebskontrollore, Bf-Vorstände und Aufsichtsbeamte durch intensive Überwachung der Verkehrsbediensteten auf die Einhaltung der Vorschriftenbestimmungen einwirken und so zu einer Abnahme der Verkehrsunfälle beitragen.

Auszeichnung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 10/1973 schilderten wir unter Punkt 44 „Etwas für jeden" das beispielhafte Verhalten des Bf-Vorstandes des Bf Wels und berichteten, daß er für die Verleihung einer sichtbar zu tragenden Auszeichnung vorgeschlagen wurde.

Nun, am 13. Februar 1973 war es so weit. Bf-Vorstand ZI **Prandl** nahm aus der Hand des Herrn Bundesministers für Verkehr die Goldene Medaille am roten Band für Verdienste um die Republik Österreich entgegen.

Wir gratulieren!



Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 3/1974 haben wir auf Seite 33 über den folgenschweren Zusammenstoß eines Expreßzuges mit einem Personenzug im Bf H. berichtet. Im Nachhang hiezu noch 4 Photos, die kurz nach dem Ereignis aufgenommen wurden.

Bundesbahnbedienstete,

beachtet die Unfallverhütungsvorschriften. Kenntnis derselben und eigene Vorsicht ist der beste Unfallschutz

19. Besuch in der Landesfeuerwehrschule Tulln

Vor einem Jahr wurde von den Feuerwehren in Tirol, Niederösterreich und Kärnten den ÖBB der Vorschlag unterbreitet, den Einsatzleiter der ÖBB, der auch durch die Uniform nicht als solcher erkenntlich ist, besonders zu kennzeichnen. Vor etwa einem halben Jahr — als bereits feststand, wie diese Kennzeichnung aussehen sollte — hat der niederösterr. Landesfeuerwehrkommandant-Stellvertreter Sepp **Kast** dem Unfallerhebungsdienst der GD den Vorschlag gemacht, die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst ganz Österreichs für 1 Tag in die Landesfeuerwehrschule Tulln einzuladen, um mit ihnen über den Einsatzleiter bei außergewöhnlichen Ereignissen zu konferieren, wobei gleichzeitig der Kontakt ÖBB — Feuerwehr gefestigt werden sollte. So erging die Einladung für diese Teilnehmer für den 8. Februar 1974 in die LFS Tulln.

Mit dem Bau der niederösterr. Landesfeuerwehrschule (LFS) Tulln wurde im Jahre 1954 begonnen, nachdem die Feuerwehrschule in Wiener Neustadt den Kriegsereignissen zum Opfer gefallen war und die Schule provisorische Aufnahme in der ehemaligen Pionierkaserne in Tulln gefunden hatte. Die Schule wurde in den folgenden Jahren ergänzt, so mit dem Brandhaus, einem Schutzraum und v. a. Im Kommandogebäude II sind auch die Räume für das Landeseinsatzkommando untergebracht. Jährlich können über 3000 Lehrgangsteilnehmer zu Kursen bzw. Lehrgängen, darunter Speziallehrgängen für Schiffsführer, Sprengbefugte, Strahlenschutzmänner und Taucher, ausgebildet werden.

Landesfeuerwehrkommandant-Stellvertreter **Kast** begrüßte im Auftrag des Landesfeuerwehrrates und überbrachte Grüße des Herrn Präsidenten, Kommerzialrat Dipl.-Ing. **Heger.**

Kast sagte in seiner Einführung, daß es gut sei die Nöte, die die Feuerwehr und ÖBB haben, miteinander besprechen, weil wir im Ernstfall zusammenarbeiten müssen. Richtig ist, daß die Feuerwehren in Niederösterreich, die größte Einsatzorganisation in Österreich, ein ernst zu nehmender Faktor bei der Katastrophenbekämpfung sein kann. Wir haben in den letzten Jahren alles getan, um aus der Feuerwehr eine echte Einsatzorganisation zu machen.

ZI **Günther** dankte für die Einladung in die LFS und wandte sich anschließend an die Kollegen:

„Um den Zusammenhang mit dem heutigen Tag zu erläutern, ist es erforderlich, auf den 1. Jänner 1970 zurückzublenden. Damals geriet in den frühen Morgenstunden im Arlbergtunnel das Tfz eines Personenzuges in Brand. Glücklicherweise waren keine Reisenden im Zug. Tfzf, Zgf und ein Schaffner erlitten Rauchgasvergiftungen und wurden durch eine Turmwagenbesatzung bzw. die Feuerwehr St. Anton am Arlberg geborgen. Dieser Vorfall war ein besonderes Lehrbeispiel, was alles bei außergewöhnlichen Ereignissen in Tunnels erforderlich wäre. Wir haben dann einen Probealarm im Arlbergtunnel abgehalten. Das Ergebnis war keineswegs befriedigend. So hatte z. B. der Bf St. Anton am Arlberg nur eine einzige Tragbahre !

Einige Zeit später ereigneten sich folgenschwere Unfälle in Frankreich und Jugoslawien in Tunnels. Wir haben daraufhin ersten Kontakt mit der

Eröffnung des Kurzlehrganges am 8. Februar 1974

Öleinsatzfahrzeug der LFS Tulln

Feuerwehr aufgenommen und über die Situation Bericht an den Vorstand der ÖBB erstattet, der daraufhin die erforderlichen Mittel bewilligte, um damit Ende 1973 die den 5 wichtigsten Tunnels benachbarten Feuerwehren mit Langzeitgeräten ausrüsten zu können. Diese Langzeitgeräte sind bisher in Österreich noch nicht verwendet worden. Die Feuerwehrleute müssen erst an diesen Geräten ausgebildet werden.

Wir sind dann immer intensiver in die Maßnahmen für außergewöhnliche Ereignisse in Tunnels eingestiegen und in diesem Zusammenhang darf ich Herrn ZI **Krameter,** Vorstand der ZgfLtg. Villach, vorstellen, der ein Sanitätsfahrzeug entwickelt und gebaut hat, das sich nun im Bf Mallnitz befindet. Dipl.-Ing. Krameter hat sich damit nicht begnügt, er hat einen Tunnelrettungswagen à la Göschenen in der Schweiz geplant, der schon im Bau ist und für den der Vorstand die Mittel bewilligt hat. Er hat weiters einen Hilfszug mit Ölwehrgeräten und mit Funk ausgestattet — ein weiterer Hilfszug ist jetzt auch in Salzburg in Betrieb. Wir haben weiters die diesen 5 Tunnels benachbarten Bf mit Rettungsmaterial ausgerüstet, wie Tragbahren, Alufolien, Hitzekleidung usw. Es wurden dann Ölauffangwagen bereitgestellt und Ölauffangbehälter sowie Ölbindemittel (Ekoperl) für verschiedene Bf angekauft. Durch viele Verhandlungen und Besprechungen sind die Kontakte mit der Feuerwehr immer intensiver und enger geworden, was ich persönlich sehr begrüße.

Die Feuerwehren sind dann vor ungefähr einem Jahr an uns herangetreten, den Einsatzleiter der ÖBB zu kennzeichnen. Wir haben im Einvernehmen mit der Feuerwehr eine Armbinde geschaffen, die für den Einsatzleiter bestimmt ist. Sie ist orangegelb und mit topasgelben Glaselementen versehen. Sämtliche Einsatzorganisationen sind von der Kennzeichnung des Einsatzleiters bereits verständigt worden. Der nächste Vorschlag ist nun der der Feuerwehr der Stadt Wien, und zwar von Ober-Brandrat Dipl.-Ing. **Abulesz,** dem Tunnelbeauftragten des österr. Feuerwehrverbandes, für Tunnels als Einsatzfahrzeug ein Zweiwegfahrzeug zu beschaffen. Das ist ein Unimog, der von der Feuerwehr angekauft wird bzw. schon bereits vorhanden ist und mit unseren Mitteln mit der Zweiwegeinrichtung ausgestattet werden soll. Damit kann dieses Einsatzfahrzeug in die Tunnels einfahren. Verschiedene Probleme sind damit gelöst, denn wir hatten ursprünglich vorgesehen, daß unsere Leute an schweren Atemschutzgeräten bzw. Feuerwehrleute mit der Bedienung von Kl ausgebildet werden. Das letzte Stadium war dann etwa vor einem halben Jahr der Vorschlag, die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst in die LFS Tulln einzuladen, um mit ihnen über das Thema „Einsatzleiter" zu konferieren. Wir haben den Vorschlag mit Freude aufgegriffen."

Anschließend informierte der Leiter der LFS — Ing. **Ernst** — über das Explosimeter, das anzeigt, ob z. B. bei einem Benzin-Luft-Gemisch Explosions-

Vortag des Leiters der LFS Tulln, Ing. Ernst

Ölauffangbehälter (3000 l)

Vorführung von Ekoperl 33

gefahr besteht. Das ist erforderlich, wenn z. B. Benzin ausgeronnen ist, damit festgestellt werden kann, wie weit die Gefahrengrenze reicht. Man muß feststellen, ob die Zündgrenze schon erreicht bzw. überschritten ist und auch wie weit das Gas-Luft-Gemisch von der Zündgrenze noch entfernt ist. Ing. Ernst erläuterte 2 solcher Geräte.

Die zweite Gefahr ist, daß das Gut nicht explosionsgefährlich, sondern toxisch, also giftig ist; diesfalls nützt das Explosimeter nichts, sondern man muß mit dem **Gasspürgerät** vorgehen. Wenn das Gut bekannt ist, kann man mit dem Teströhrchen feststellen, wieviel Gas vorhanden ist. Ist dies nicht der Fall, dann müssen mehrere Röhrchen probiert werden, um das Gas und deren Menge festzustellen. Für den Nachweis von Mineralölprodukten im Wasser (z. B. Fluß, Brunnen usw.) gibt es Teststreifen, die bei Vorhandensein von Mineralölprodukten intensive Blaufärbung zeigen.

Anschließend wurde im Hof der LFS Tulln von einem Ober-Brandmeister ein Ölalarmfahrzeug gezeigt und erklärt. Dies beinhaltet:

- Die Pulverlöschanlage für Öleinsätze,
- Abdichtmaterial für leckgewordene Kessel,
- Gasspürgerät,
- versch. Übergangsstücke für die verschiedensten Verschlüsse, auch für ÖBB-Kesselwagen,
- Schutzkleidung (mineralölbeständig),
- Plastiksäcke, Plastikplane zum Abdecken,
- Hitzeschutzsachen für Brandbekämpfung,
- verschiedene Kabeln und Anschlüsse, auch zum Erden,
- Schläuche, mineralölbeständig, mit Erdungsdraht,
- Turbinenpumpe, die mit Wasserkraft betrieben wird, daher keine Funkenbildung, aber Tanklöschfahrzeuge hiefür erforderlich — Druck von zirka 8—10 atü, pumpt 600 l pro Minute,
- Ölbindemittel,
- Abdeckplatten für Kanalisationen auf Schaumgummimatten gelegt, werden mit Wasser gefüllt,
- Falttank (Ölauffangbehälter) 3000 l Fassungsvermögen, 4 Rohre und 4 Füße sind aus Bronze, daher keine Funkenbildung, 2 Alurinnen gehören dazu — Vorgang der Reinigung: vorher mit Benzin reinigen, Heißdampf. Absaugrohr zum Auspumpen aus dem Ölauffangbehälter mit verschiedenen Saugern,
- Ölsperren für Flüsse und Seen: B-Druckschläuche werden mit Preßluft gefüllt,
- Ekoperlrohr zum Aufbringen von Ekoperl auf dem Wasser. Durch Sogwirkung des Wassers wird Ekoperl angesaugt und auf zirka 15—20 m verstreut.

Ein Brandmeister erklärte die Eigenschaften und die Verwendung des Ölbindemittels Ekoperl.

Ekoperl 33 besteht aus einem künstlich expandierten Perlit, einem glasigen Gestein vulkanischen Ursprungs, das durch eine Spezialbehandlung oleophile (ölaufnehmende) und hydrophobe (wasserabweisende) Eigenschaften besitzt. Das Schüttgewicht liegt zwischen 90 und 140 kg/m³. 1 l Ekoperl kann 400—500 g Öl oder ölverwandte Produkte aufnehmen. Ekoperl ist schwimmfähig. Aufgenommenes Öl wird unter normalen Umständen von Ekoperl nicht mehr abgegeben.

Ekoperl 33, das die Feuerwehren verwenden, ist ein Universalbindemittel für Mineralölprodukte auf Wasser und festem Boden. Während Ekoperl 66 nur für Wasser zu verwenden ist, gehört Ekoperl 99 nur für festen Boden.

Zum Thema **Einsatzleiter** führte Landesfeuerwehrkommandant-Stellvertreter **Kast** folgendes aus:

Jeder Einsatzleiter der Feuerwehr braucht einen Stab. Das gleiche gilt bei Einsätzen auf Bundesbahngebiet für den Einsatzleiter der ÖBB, der gemäß DV V 26 eindeutig bestimmt ist und nunmehr die gelbe Armbinde zu tragen hat.

Die Aufgaben des Einsatzleiters **aus der Sicht der Feuerwehr:**

1. Die Erkundung der Lage — Gesamtlage,
2. die Beurteilung der Lage (alles was notwendig ist, nichts vergessen, sind Kräfte genug vorhanden),
3. Entschlußfassung über den Einsatz mit der dazu gehörenden Begründung,
4. Einsatzplan erstellen; Maßnahmen, die durchzuführen sind,
5. Einsatzbefehl für Feuerwehr, Gendarmerie, Rettung usw. (Ziel des Auftrages, Einsatzleitstelle, Verbindung zu dieser),
6. Übermittlung von Meldungen (Meldungsübermittlung laut Einsatzplan) an die vorgesetzte Dienststelle. Diese muß ihre Einsatzleitung unterstützen: Kran, Ölauffangwagen usw.

Ähnlich ist auch durch den Einsatzleiter der ÖBB vorzugehen.

Die Probleme des kleinsten Einsatzleiters bleiben auch auf höchster Ebene dieselben, sowohl bei der Feuerwehr als auch bei der Bahn.

Welche Leute brauchen wir, wenn wir eine Einsatzleitstelle errichten ? Wo bleibt der Einsatzleiter ? Hat er ein Telefon oder bleibt er am Bf und schickt einen anderen an die Unfallstelle — also wo hält sich der Einsatzleiter auf. Richtig ist es, den Einsatzleiter nicht an einen Platz zu binden. Er muß aber immer erreichbar sein.

Der Einsatzleiter braucht auch einen Stellvertreter. Einer von den beiden muß erreichbar sein.

Jede Organisation, die zum Einsatzleiter der Bahn kommt, muß — wenn der Kommandant nicht selbst bleiben kann — 1 Mann bei ihm belassen, der die Verbindung zwischen Einsatzleiter und der betreffenden Organisation herstellt.

In die Praxis übersetzt bedeutet dies folgendes:

Der Einsatzleiter der Bahn wird von jeder Organisation, die an der Unfallstelle eintrifft, einen Mann zu sich bitten, der Verbindung zwischen ÖBB und der betreffenden Organisation hält. Es kann weder die Feuerwehr noch z. B. das Rote Kreuz wissen, ob das Gleis gesperrt, die Fahrleitung abgeschaltet ist usw. Die bahnfremden Organisationen sind also zwangsläufig auf die intensive Zusammenarbeit mit dem ÖBB-Einsatzleiter angewiesen.

Nach weiteren Erläuterungen schloß der Landesfeuerwehrkommandant-Stellvertreter den Kurzlehrgang und ersuchte, diese Gedanken an die Außendienststellen zu vermitteln.

---

20. Arbeitnehmerschutz

Wie aus der nachstehenden vorläufigen Zusammenfassung zu entnehmen ist, konnte dem im Jahre 1973 von im Bahnhofdienst aufgezeigten 3159 Unfallquellen auf Grund der guten Zusammenarbeit zwischen den Sicherheitsbeamten und den Fachdiensten etwa 75 % innerhalb angemessener Frist behoben werden. Durch diese und andere zweckdienliche Maßnahmen ist es den mit dem Arbeitnehmerschutz befaßten Bediensteten gelungen, die seit 1968 andauernde positive Entwicklung der Unfallrate zu erhalten.

Während im Berichtsjahr 1973 bei den persönlichen Unfällen gegenüber 1972 hinsichtlich der Gesamtzahl und bei den Unfalltoten eine geringfügige Besserung festgestellt werden kann, hat sich die Anzahl der Schwerverletzten wesentlich erhöht.

Bei den Wegunfällen ist — wenn die Anzahl der Unfalltoten außer Betracht bleibt — eine Verschlechterung eingetreten.

Dieser unerfreuliche Trend ist leider auch anläßlich einer Detailauswertung feststellbar, wonach es

— beim Hemmschuhlegen sowie

— während des Aufenthaltes im Bereich der Gleisanlagen

zu einer beachtlichen Verschlechterung kam.

Dieser Entwicklung muß durch entsprechende Schulungs- und Aufklärungsarbeit, durch Überwachungstätigkeit sowie durch Setzen zielführender Maßnahmen Einhalt geboten werden.

Sind wir doch **alle** gem. den Bestimmungen der DV A 40, Punkt 2.1.1.3 verpflichtet, auf dem Gebiete des Arbeitnehmerschutzes mitzuwirken und Bestrebungen zur Erzielung unfallsicherer Arbeit — gegebenenfalls durch geeignete Vorschläge — zu fördern.

Auswertung der Tätigkeitsberichte der Sicherheitsbeamten II für den Betriebsdienst und der Personalunfälle 1973

Dion	durch Sibe II überprüfte Verkehrs-stellen	vor-gefundene Unfall-quellen	hievon in angemessener Zeit beseitigt	durch Sibe III aufgezeigte Unfall-quellen	hievon in angemessener Zeit beseitigt	Personalunfälle Anzahl	Personalunfälle davon getötet	Personalunfälle davon schwer verletzt	Personalunfälle davon leicht verletzt	Wegunfälle Anzahl	Wegunfälle davon getötet	Wegunfälle davon schwer verletzt
1. Halbjahr 1973												
Wien	176 (162)	565 (167)	507 (132)	260 (256)	203 (178)	271 (313)	— (1)	56 (34)	215 (278)	67 (50)	— (2)	24 (14)
Linz	55 (50)	146 (118)	83 (79)	186 (268)	120 (190)	143 (145)	1 (2)	30 (36)	112 (107)	30 (27)	— (1)	11 (7)
Innsbruck	37 (35)	14 (14)	9 (9)	8 (12)	8 (10)	82 (76)	— (—)	24 (19)	58 (57)	13 (18)	1 (1)	5 (6)
Villach	18 (47)	114 (166)	33 (125)	305 (190)	240 (160)	143 (138)	— (—)	23 (40)	120 (98)	22 (29)	1 (—)	6 (7)
	286 (294)	839 (465)	632 (345)	759 (726)	571 (538)	639 (672)	1 (3)	133 (129)	505 (540)	132 (124)	2 (4)	46 (34)
2. Halbjahr 1973												
Wien	168 (171)	594 (424)	544 (360)	104 (355)	92 (324)	296 (306)	1 (2)	39 (44)	256 (260)	45 (49)	1 (1)	11 (22)
Linz	27 (35)	53 (83)	29 (65)	86 (134)	68 (102)	167 (167)	1 (—)	46 (26)	120 (141)	49 (43)	— (—)	13 (17)
Innsbruck	26 (15)	23 (10)	15 (9)	10 (14)	10 (13)	94 (89)	— (1)	29 (19)	65 (69)	18 (14)	— (—)	6 (6)
Villach	46 (34)	278 (81)	124 (72)	413 (89)	302 (85)	182 (150)	1 (—)	34 (27)	147 (123)	29 (34)	— (2)	12 (8)
	267 (255)	948 (598)	712 (506)	613 (592)	472 (524)	739 (712)	3 (3)	148 (116)	588 (593)	141 (140)	1 (3)	42 (53)
1973 (1972)	553 (549)	1787 (1063)	1344 (851)	1372 (1318)	1043 (1062)	1378 (1384)	4 (6)	281 (245)	1093 (1133)	273 (264)	3 (7)	88 (87)

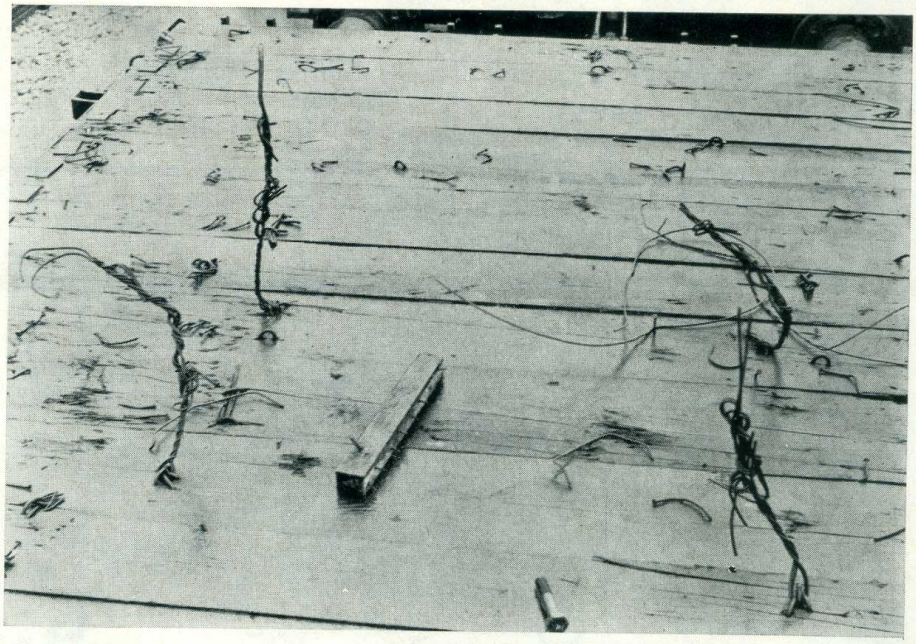
(Die in Klammern gesetzten Zahlen entsprechen den jeweiligen Werten für das Jahr 1972)

Beitrag des Sibe II für den Betriebsdienst der Dion Wien, BB-Insp. Scharrer:

SO DARF ES EINFACH NICHT MEHR WEITERGEHEN !

VERANLASST BESEITIGUNG VON UNFALLQUELLEN !

Am Montag, 21. Jänner 1974, wurden durch den Sibe II der Transportabteilung im Bf Jedlersdorf sechs zur Revision in der Wagenwerkstätte Jedlersdorf bestimmte Flachwagen angetroffen, deren Ladeflächen mit unzähligen Befestigungsmittel (Nägeln, Keile, Drähte u. dgl.) bestückt waren, die eine Unfallquelle 1. Grades darstellen, wie die folgenden Abbildungen eindeutig zeigen.



Sehr häufig kann auch festgestellt werden, daß Befestigungsmittel, insbesondere unterschiedlich lange Drahtstücke, in den am Langträger angebrachten Ösen verbleiben. Diese Befestigungsmittel reichen teilweise in den Bereich der Verschieberbahnsteige, wodurch die Bediensteten des Verschub- und Zugbegleitdienstes, aber auch andere Bf-Bedienstete gefährdet sind.

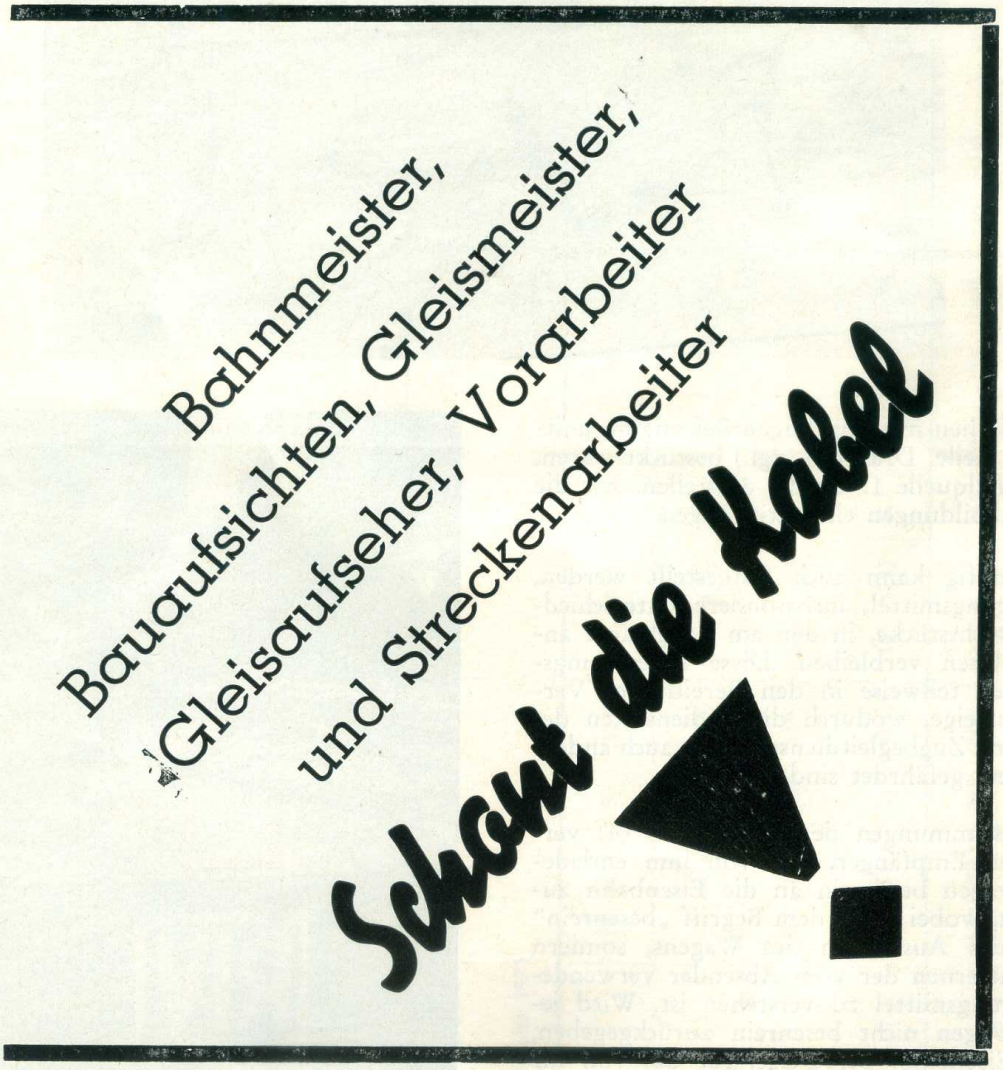
Die Bestimmungen der EVO § 88 (4) verpflichten den Empfänger, den von ihm entladenen Güterwagen besenrein an die Eisenbahn zurückzugeben, wobei unter dem Begriff „besenrein" nicht nur das Auskehren des Wagens, sondern auch das Entfernen der vom Absender verwendeten Befestigungsmittel zu verstehen ist. Wird jedoch der Wagen nicht besenrein zurückgegeben, so ist die Eisenbahn berechtigt, für das von ihr vorgenommene Reinigen eine Nebengebühr vom Empfänger einzuheben.

In diesem Zusammenhang wird auf die Bestimmungen der DV K 3, Punkt 291 (2), verwiesen, nach welchen der Empfangsbahnhof verpflichtet ist, die besenreine Rückgabe der Güterwagen zu überprüfen, die Wagen ggf. vom Empfänger reinigen zu lassen bzw. auf dessen Kosten unter Anrechnung der tarifmäßigen Nebengebühren, ÖGT III Code Nr. 79.2, selbst zu reinigen.

Jeder, der für die Einhaltung der angeführten Bestimmungen sorgt, trägt wesentlich zur Hebung der Sicherheit unserer Mitarbeiter bei.

Schwerpunktprogramm April — Juni 1974

Bf-Vorstände:	Wirtschaftlicher Einsatz des Personals und der Fahrbetriebsmittel
Fdl und Stellwerkswärter:	Fahrstraßenprüfung und -sicherung Anbringen von Warnschildern und Hilfssperren
Verschieber und Zugbegleiter:	Richtiges Verhalten beim Hemmschuhlegen
Tfzf:	Haltepunkt der Züge
Kl-Führer:	Einhalten der Fahrgeschwindigkeit



Druck: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen — 1402/4