Verkehrs-Unterrichtsblatt

5/74

REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Wien, 1974 03 12

An den
Vorstand der ÖBB

Einer Leserzuschrift der Frau Marianne Jires aus Wien an die Kronen Zeitung entnahm ich, daß die Dame nicht nur mit der Ausstattung und Reinlichkeit der von ihr benützten Zuggarnitur sehr zufrieden ist. Noch mehr hat sie die Hilfsbereitschaft der Schaffner hervorgehoben, die ihr immer helfend zur Verfügung stehen, wenn es um den Koffertransport oder andere Hilfeleistungen geht. Mit besonderer Freude hat Frau Jires eine persönliche Verabschiedung des Schaffners am Ende der Reise registriert.

Der Leserbrief beweist einmal mehr, wie leicht es eigentlich ist, als Eisenbahner für das eigene Verkehrsunternehmen zu werben. Kleine Hilfsdienste, höfliches Benehmen und das Bemühen um den persönlichen Kontakt mit den Bahnbenützern verbessern das Image der Österreichischen Bundesbahnen wirkungsvoller als alle Werbeideen, Plakate und Fernsehspots.

Ich darf ersuchen, den auf der Südbahn zwischen Wien und Graz in Triebwagenschnellzügen dienstversehenden Schaffnern dieses Schreiben in geeigneter Form zur Kenntnis zu bringen. Ich möchte ihnen damit meinen Dank und meine Anerkennung ausdrücken. Sie haben es sich verdient "vor den Vorhang" gerufen zu werden.

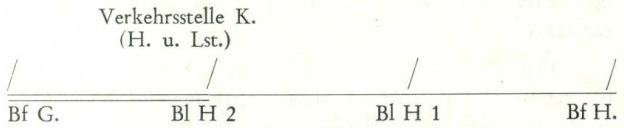
Der Bundesminister:

Inhalt: 21. Aus dem Verkehrsgeschehen
22. Sie gaben ihr Bestes!
23. Etwas für jeden
24. Kundendienst
25. Arbeitnehmerschutz

Titelseite: Trisannabrücke zwischen den Bf Pians und Strengen

21. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Fehlausfahrt eines Expreßzuges in der Verkehrsstelle K.



Am Ereignistag war eine VBA für den zeitweise eingleisigen Betrieb auf Streckengleis 1 zwischen dem Bf H. und der Verkehrsstelle K. wegen Durchführung einer Gleisneulage im Streckengleis 2 in Kraft. Für den Gleiswechsel in der Verkehrsstelle waren die Weichen 9 und 10 vorgesehen. Als Sicherungsanlage diente ein Stellwerk der Bauart 5007 und ein Stell- und Meldepult zur Bedienung der Signale. Zwischen der Verkehrsstelle K. und Bf H. war Folge- und Gegenzugsicherung eingerichtet. Zuständige Verkehrsstelle für alle verkehrsdienstlichen Anordnungen war Bf H.

Um 13.57 Uhr fuhr Zug 65447 im Bf G. durch. Nach Eingang der Vorblockung für diesen Zug gab der zur örtlichen Einschulung der Verkehrsstelle K. zugeteilte Fdl um 13.59 Uhr die verbindliche Abmeldung des Zuges, bei der nur die Streckenbediensteten anwesend waren. Da die Verkehrsstelle die blockmäßige Richtungszustimmung noch vom vorausgefahrenen Zug 5035 hatte, brachte der Einschüler das Blocksignal Z in die Freistellung. Unmittelbar darauf setzte der Fdl des Bf H. — der bei der verbindlichen Abmeldung nicht anwesend war — die Verkehrsstelle vom anrollenden Zug 468 in Kenntnis, worauf der Einschüler einwendete, daß das Blocksignal für Zug 65447 bereits auf „Frei" stünde. Der Fdl des Bf H. erklärte hierauf, daß er den Güterzug erst nach Zug 468 und 713 annehmen werde. Die diesbezügliche Kreuzungsvereinbarung wurde im Bf H., jedoch nicht in der Verkehrsstelle K. verbucht. Dem Auftrag des Fdl des Bf H. an den Einschüler, das Blocksignal wieder auf „Halt" zu stellen, kam letzterer bedenkenlos nach. Wegen der nun untauglichen Sicherungsanlage wurde das fernmündliche Rückmelden eingeführt.

Der Tfzf des anrollenden Zuges 65447 bemerkte die Rückstellung des Blocksignals Z rechtzeitig, so daß er den Zug noch vor dem nunmehr haltzeigenden Blocksignal anhalten konnte.

Um 14.02 Uhr fuhr Zug 468 im Bf H. durch. Ohne für den zu erwartenden Zug eine Fahrstraßenprüfung und -sicherung durchzuführen, betätigte der Fdl der Verkehrsstelle das Lichtsignal 29 b beim Blocksignal A. Glücklicherweise sah auch der Tfzf des Expreßzuges die falsche Weichenstellung und brachte den Zug 30 m vor der Weiche 9 und 330 m vor dem Güterzug zum Stillstand. Das Ereignis blieb somit — bis auf eine Verspätung der beiden Züge — folgenlos.

Schuldig am Ereignis waren der Fdl und der Einschüler der Verkehrsstelle sowie der Fdl des Bf H.

Der Vorstand des Unfallbereichsbf G. faßte in der Niederschrift (V 26-17) Ursache und Schuldfrage wie folgt zusammen:

1. Kreuzungsvereinbarungen zwischen den Fdl in H. und der Verkehrsstelle K. waren nicht erfolgt. Für Zug 65447 wäre die Kreuzung mit Zug 468 durch Bf H. zu vereinbaren gewesen.
2. Das Zurückstellen des Blocksignals Z in der Verkehrsstelle erfolgte im Widerspruch zu den Bestimmungen des Punktes 250 der DV V 3.
3. Das Umstellen der Weichen sowie das Prüfen und Sichern der Fahrstraße in der Verkehrsstelle K. wurde unterlassen.

Dadurch kam es, daß Zug 468 in der Verkehrsstelle anstatt von Gleis 1 nach Gleis 2 zu wechseln, auf das falsche Gleis 1 in Richtung gegen den stehenden Güterzug fuhr.

Der Fdl-Einschüler der Verkehrsstelle K. gab hiezu folgendes an:

„. . . Der Fdl im Bf H. sagte sofort, daß er Zug 65447 nicht nehme. Darauf teilte ich ihm mit, daß das Blocksignal schon freigestellt sei. Der Fdl in H. erwiderte wörtlich: ‚Na, den nimm' ich nicht, hau's z'ruck.' Ich sagte nun zu meinem Fdl, daß Bf H. den Zug nicht annehmen würde und das Blocksignal zurückzustellen sei. Mein Fdl war damit einverstanden, worauf ich das Signal zurückstellte . . . Ich gebe zu, daß

ich nach der Annahme des Zuges 468 vergessen habe, die Weichen zu stellen . . . Ich sehe auch ein, daß für alle Zugfahrten, die nicht nach dem Hilfsbildfahrplan laut VBA durchgeführt werden konnten, Kreuzungen vereinbart hätten werden müssen. Ferner gebe ich zu, daß ich das Blocksignal trotz der Mitteilung des Fdl des Bf H. nicht zurückstellen hätte dürfen . . .".

Der diensthabende Fdl der Verkehrsstelle „rechtfertigte" sich wie folgt:

„. . . Ich gebe zu, daß eine Kreuzung der Züge 468 und 65447 nicht vereinbart wurde, muß jedoch betonen, daß ich auf Grund der geführten Ferngespräche und der bestehenden Richtungszustimmung der berechtigten ‚Meinung' war, daß Zug 65447 bis Bf H. durchfahren sollte . . . Nach Annahme des Zuges 468 durch den Einschüler betätigte ich das Signal 29 b für diesen Zug. Ich war gerade mit schriftlichen Arbeiten beschäftigt und habe daher übersehen, daß der Einschüler die Weichen nicht umstellte und auch keine Fahrstraßenprüfung vornahm . . . Ich sehe ein, daß ich als Fdl für diese Fehlhandlungen verantwortlich bin. Ich bitte aber zu berücksichtigen, daß ich erst Mitte Juli 1973 die Verkehrsfachprüfung abgelegt habe . . .".

Der Fdl des Bf H. gab an, daß er zwar mit dem Fdl des Bf G. die Reihenfolge Zug 5035, 468 und 713 besprochen hatte, jedoch später nicht den für die Kreuzungsvereinbarung vorgeschriebenen Wortlaut verwendet hatte.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß beim geschilderten Ereignis vor allem gegen die Bestimmungen betreffend Kreuzungsvereinbarung, Fahrstraßenprüfung und -sicherung sowie bezüglich des Rückstellens eines Hauptsignals verstoßen wurde. Die Angabe des Fdl der Verkehrsstelle, erst im Juli 1973 die Verkehrsfachprüfung abgelegt zu haben, kann nicht als Grund für die mangelhafte Überwachung seines Einschülers anerkannt werden.

DV V 3, Punkt 241: „Gilt ein Haupt-(Gleissperrlicht-)Signal, das zu einer Fahrstraße gehört, als untauglich, so ist die Fahrstraße nach den Punkten 270, 272 und 273 zu prüfen und zu sichern."

Punkt 250: „. . . Droht keine Gefahr, so darf in dringenden Fällen das Deckungssignal einer Abzweigstelle, ein Einfahr- sowie ein Blocksignal nur dann zurückgestellt werden, wenn der Zug von der benachbarten Zugfolgestelle noch nicht abgefahren ist oder der Zugführer vom Zurückstellen des Signals benachrichtigt werden konnte; . . ."

Weitere Verstöße lagen u. a. auch gegen die Bestimmungen der Punkte 181, 242, 261, 264, 272, 345 und 353 der DV V 3 sowie der ZSV 28 vor.

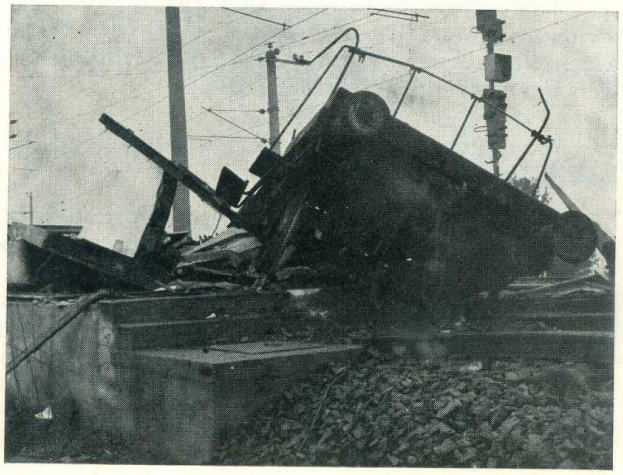
---

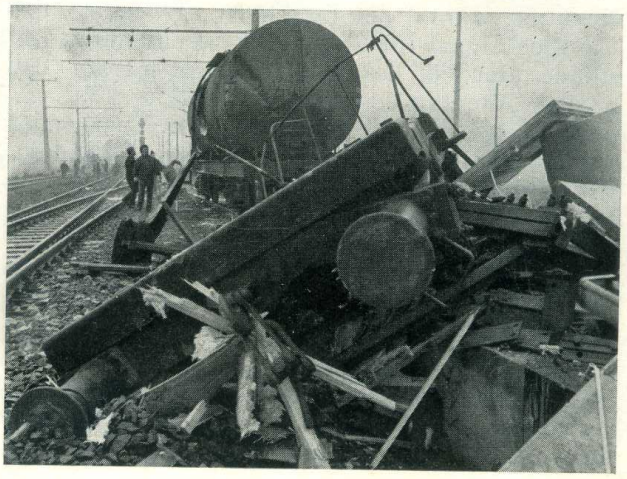
b) Zusammenstoß eines Ferngüterzuges mit entgleistem Fahrzeug

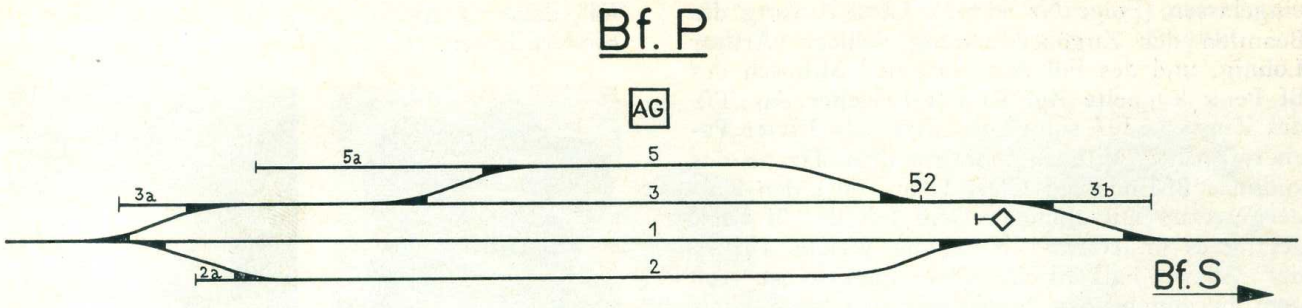
Am 18. Februar um 0.05 Uhr stieß in dem vom Bf S. ferngesteuerten Bf P. der auf Gleis 1 durchfahrende Ferngüterzug 66008 mit einem beim Verschub des Bezirksgüterzuges 78154 entgleisten Wagen zusammen. Dabei wurden das Tfz des Ferngüterzuges seitlich aufgerissen und die ersten 4 Wagen zur Entgleisung gebracht; einer davon stürzte um; 2 mit Heizöl beladene Wagen wurden leck. 3 Freiwillige Feuerwehren mit 44 Mann dichteten die Kesselwagen in der Zeit von 0.25—2.25 Uhr ab bzw. setzten Ölbindemittel ein.

Durch die Entgleisung wurden ein Ausfahrsignal umgerissen, ein weiteres Hauptsignal, eine Weiche, der Oberbau und Indusi-Einrichtungen schwer beschädigt. Der durchgehende Verkehr auf der stark befahrenen eingleisigen Hauptbahn war bis 5.55 Uhr unterbrochen. 3 Expreß- und 2 D-Züge mußten über Hilfsstrecken umgeleitet werden.

Es entstand Sachschaden in Höhe von etwa 600.000 S!







Der Bezirksgüterzug war um 23.53 Uhr des 17. Februar im Bf P. auf Gleis 3 eingefahren. Ein für das Stumpfgleis 5 a bestimmter Wagen wurde auf Gleis 5 abgestellt und sollte mittels Handverschubes nach Gleis 5 a geschoben werden. Als dies nicht gelang, vereinbarte der vom Zgf bestimmte Verschubleiter mit dem Fdl des Bf S., den Verschubteil — wegen der bevorstehenden Durchfahrt des Zuges 66008 — nicht nach Gleis 1, sondern auf Stumpfgleis 3 b zurückzuschieben, um von dort den Wagen von Gleis 5 nach Gleis 5 a zu stellen. Die Frage des Fdl, ob dies wegen der Länge des Verschubteiles räumlich möglich sei, wurde bejaht.

Nunmehr gab der Verschubleiter, der gleichzeitig als Spitzenverschieber fungierte, Signal zum Zurückschieben des Verschubteiles in Richtung Stumpfgleis 3 b. Obwohl der Verschubteil mit 38 km/h (!) fuhr, gab der Verschubleiter erst spät Signal 33 „Langsam" und sprang bei Annäherung an den Gleisabschluß ab. Der erste Wagen des Verschubteiles zertrümmerte den Gleisabschluß, beschädigte ein dahinter stehendes leeres Bahnwärterhaus und geriet schließlich in den lichten Raum des Gleises 1, wodurch es unmittelbar darauf zum Zusammenstoß mit dem auf diesem Gleis durchfahrenden Güterzug kam.

Den Unfall hat in erster Linie der Verschubleiter verschuldet.

Verstöße gegen Vorschriftenbestimmungen begingen jedoch auch der Tfzf des Verschubteiles und der Zgf.

Die Ursache des Unfalles lag in zu hoher Verschubgeschwindigkeit (im Bf P. gemäß Tafel B 4 mehr als 10‰ Gefälle), zu später Signalabgabe und mangelnder Verschubaufsicht.

DV V 3, Punkt 63: „Vor Beginn einer Verschubbewegung hat der Verschubleiter zu achten, daß

. . . b) die beteiligten Bediensteten, soweit notwendig, verständigt . . . sind . . ."

Punkt 64: „Bei Verschubteilen, bei denen sich der Tfz-Führer nicht auf dem vordersten Fahrzeug befindet, hat sich ein Verschubbediensteter (Spitzenverschieber) beim vordersten Fahrzeug so aufzuhalten, daß er den Verschubweg überblikken und rechtzeitig die nötigen Signale geben kann."

Punkt 97: „Die Fahrgeschwindigkeit beim Verschub ist so zu bemessen, daß an der beabsichtigten Stelle sicher angehalten werden kann . . ."

Punkt 58: „. . . In Verkehrsstellen ohne Fdl obliegt die Aufsicht beim Verschub durch Zugbegleiter dem Zugführer, sonst den hiefür bestimmten Bediensteten (Ladestellenwärter usw.) . . ."

---

22. Sie gaben ihr Bestes !

Am 22. Februar 1974 um 19.18 Uhr traf im Bf Mallnitz mit Nz 44913 die Lü-Sendung 296 (Tiefladewagen, beladen mit einer Grundplatte) ein. Die Weiterbeförderung bis Bf Spittal-Millstättersee sollte als Sondergüterzug 49945 bei abgeschalteter Fahrleitung mit dem Diesel-Tfz 2060.47 erfolgen.

Zgf Adj. Bruno **Bandion**, Bf Villach Hbf, nahm nach Fertigstellung des Zuges (104 t, 8 Achsen, erforderliches Bremsgewicht 81 t, „vorhandenes" Bremsgewicht 108 t) die Bremsprobe vor; er überprüfte das Anlegen der Bremsen aller 8 Achsen des Tiefladewagens durch Anstoßen mit dem Fuß und konnte dabei keine Besonderheit feststellen.

Kurz nach Abfahrt des Sondergüterzuges um 20.08 Uhr konstatierte Tfzf Herbert **Fischer**, ZgfLtg. Villach, mangelhafte Bremswirkung; als weitere Bremsversuche keinen Erfolg zeitigten, betätigte er die Handbremse des Tfz und die Sandstreuvorrichtung. Bei der Durchfahrt im Bf Obervellach — das haltzeigende Ausfahrsignal wurde überfahren — gab Fischer Gefahrsignal. Als sich die Geschwindigkeit des Zuges auf zirka 75—80 km/h erhöht hatte, kletterte Zgf Bandion während der Durchfahrt im oberen Kaponigtunnel vom Tfz auf den Tiefladewagen und betätigte die Handbremse des vorderen Drehgestells.

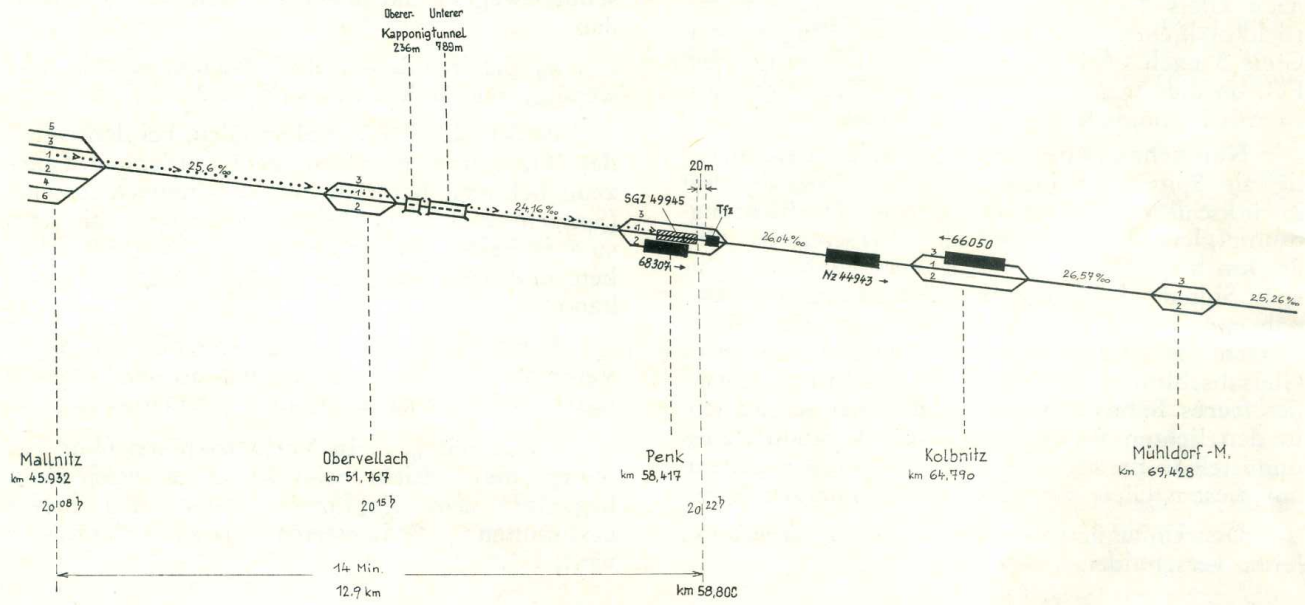
Nach Vormeldung über das Durchgehen des Zuges durch Fdl Rev. Wilfried **Amenitsch** des Bf Obervellach, wurden die Züge 66050 im Bf Kolbnitz und 66006 im Bf Pusarnitz zurückgehalten. Der dem Sondergüterzug vorausfahrende Güterzug 68307 wurde im Bf Penk auf Gleis 2

eingelassen (Folge Nz 44943). Über Auftrag des Beamten der Zugüberwachung, ObRev. Arthur **Lobnig,** und des Fdl Ass. Siegfried **Mikosch** des Bf Penk kuppelte Zgf Rudolf **Erlacher** das Tfz des Zuges 68307 sofort ab. Tfzf Adj. Dieter **Pacher,** ZgfLtg. Villach, fuhr mit dem Tfz an das südliche Bf-Ende auf Gleis 1, um dort den Sondergüterzug aufzufangen. Dem Fdl des Bf Penk gelang es in letzter Minute, die Weiche 101 in der Abzw. Falkenstein noch unmittelbar vor dem herannahenden Sondergüterzug nach Gleis 101/1 umzustellen. Der Zug hatte unterdessen das haltzeigende Blocksignal des Bl Obervellach 1 und das Deckungssignal der Abzw. überfahren. Nach Überfahren des haltzeigenden Einfahrsignals A des Bf Penk (Übergang von 27 % auf 2,5 ‰ gelang es, die Geschwindigkeit des Zuges stark zu vermindern und diesen um 20.22 Uhr 20 m vor dem Auffang-Tfz zum Stillstand zu bringen.

fall, dessen Ausmaß kaum abzuschätzen ist, verhindert haben.

Zgf Bandion

Tfzf Fischer



Die Bremsklötze des Tfz 2060.47 waren fast total abgeschmolzen; zur Kühlung mußten Handfeuerlöscher verwendet werden.

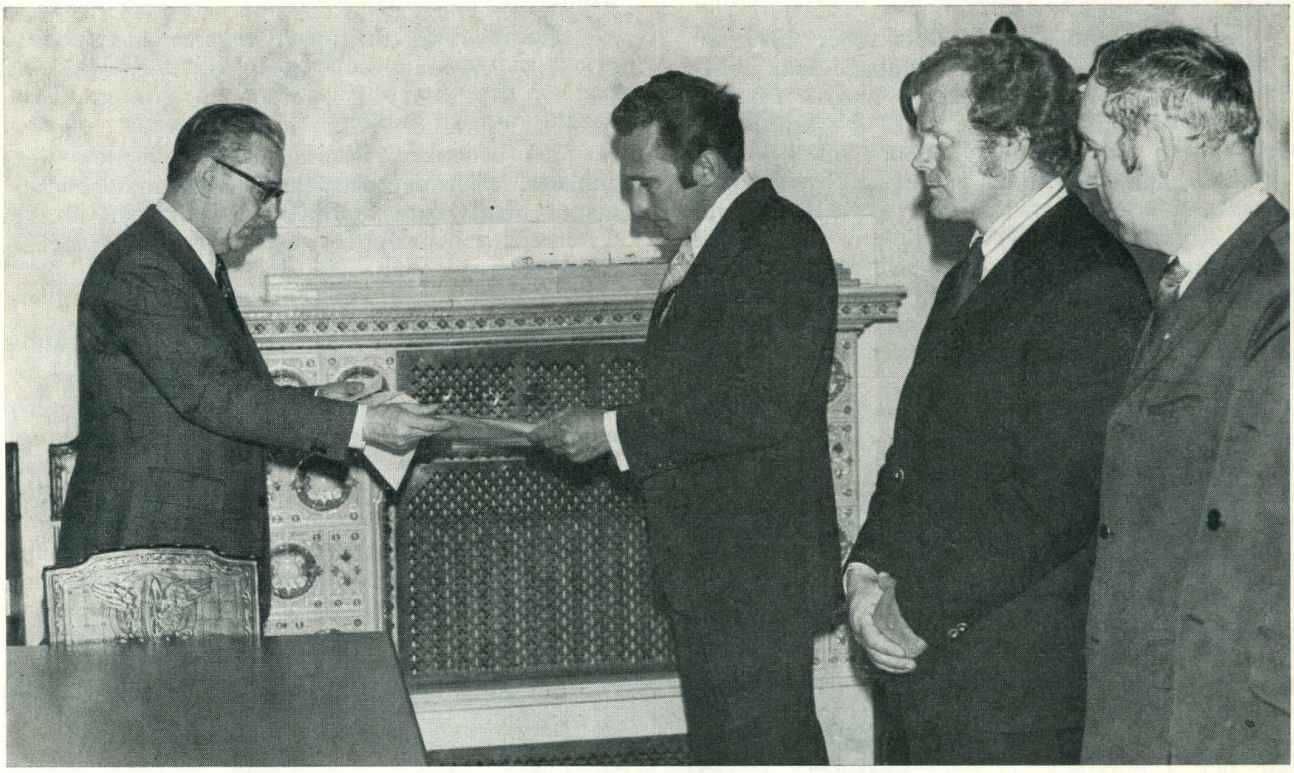
Ursache des Ereignisses war, daß beim Tiefladewagen bei Betätigung der Druckluftbremse die Bremssohlen der beiden Drehgestelle zwar an den Radreifen zum Anliegen kamen, eine Bremswirkung jedoch nur in geringfügigem Ausmaß eintrat, da die Bremshebel bei beiden Drehgestellen am Befestigungsbock eines Festpunktes anstanden und eine stärkere Bremswirkung nicht zuließen. Weitere Erhebungen zur Klärung der Schuldfrage (Ausgangsuntersuchung) sind zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Zeilen noch im Gange.

Wir sind der gleichen Auffassung wie jener des Bf-Vorstandes des Bf Obervellach, der in seiner Stellungnahme anführte, daß jeder der Beteiligten durch rasches Handeln und beherztes Einschreiten einen möglicherweise schweren Un-

Dennoch muß insbesondere Zgf **Bandion,** aber auch Tfzf **Fischer** größtes Lob ausgesprochen werden.

Bandion schilderte sein Verhalten in der Einvernahme wie folgt: „. . . Da sich die Geschwindigkeit auf etwa 75 km/h erhöht hatte, faßte ich den Entschluß, vom Tfz auf den Wagen zu springen. Während der Durchfahrt durch den Oberen Kaponigtunnel öffnete ich die linke Führerstandtüre, kletterte auf den Puffer des Tfz und sprang auf die Plattformkante des Wagens, wobei ich mich nach erfolgtem Sprung am Plattformgeländer anklammerte. Obwohl mir Rauchschwaden vom Tfz die Sicht nahmen und ich kaum atmen konnte, überkletterte ich das Geländer des Wagens und suchte die auf der rechten Seite befindliche Handbremse . . . Während der Betätigung der Handbremse, welche ich durch Anpressen meines Körpers an den Handbremshebel zu verstärken suchte, zog ich mir in der Hüftgegend beiderseitig Blutergüsse zu . . .“.

Die Dion Villach hat daher am 13. März 1974 in einer schlichten Feierstunde den beteiligten Bediensteten Dank und Anerkennung ausgesprochen und ihnen geldliche Belohnungen zuerkannt.



Überreichung durch Hofrat Dipl.-Ing. Bachler, Präsident der BBD Villach

Gratulation durch Herrn Vizepräsident Hofrat Dipl.-Ing. Pontasch

23. Etwas für jeden

Entschädigung — auch eine Folge von Verschubunfällen

Im Bf S. kam es am 19. Oktober 1973 um 11.45 Uhr zu einem Verschubanprall. Bei heiterem Wetter und + 14 Grad C prallte ein Tfz der Reserve infolge mangelhafter Verschubwegbeobachtung und vorangegangener mangelhafter Verständigung, also unter Außerachtlassung fundamentaler Erfordernisse des Verschubes, mit zirka 20 km/h gegen einen hinter der Grenzmarke abgestellten beladenen Güterwagen. Das Tfz erlitt leichtere Schäden, am Güterwagen wurden alle Achshalter und Tragfederschaken abgerissen, die Langträger gestaucht und die Seitenwände beschädigt.

In dem zu Schaden gekommenen Wagen befanden sich 173 fabriksneue Fernsehgeräte, davon 150 für Farbempfang.

Neben dem an Bahngut entstandenen Schaden ergaben sich hinsichtlich des Ladegutes schwerwiegende Folgen.

Der als frachtbriefmäßige Empfänger in S. fungierende Spediteur lehnte nach Rücksprache mit dem Endempfänger, einem Großunternehmen der Elektrobranche, die Übernahme der gesamten Sendung ab, da an allen Verpackungskartons Schadensstellen sichtbar waren und — worauf sich der Empfänger besonders stützte — als Folge der Erschütterung die Funktionsfähigkeit aller Geräte in Frage gestellt und diese daher insbesondere mit den Garantiebedingungen nicht mehr in Einklang zu bringen sei. Auch der Absender lehnte aus den gleichen Gründen die Rücknahme ab.

Der Wert aller Geräte betrug S 2,468.600,—.

Demnach wären die Österreichischen Bundesbahnen gezwungen gewesen, rund 2,5 Millionen Schilling als Entschädigung zu zahlen. Dafür wären uns dann die 173 Fernsehgeräte zur Verwertung geblieben. Bei dem daraufhin von den Österreichischen Bundesbahnen durchzuführenden Verkauf, der an sich mit Rücksicht auf die Anzahl der Apparate schwierig gewesen wäre, hätte sich wegen des Wegfalls der Garantie und wegen der vorhandenen Schäden ein Erlös von bestenfalls dem halben Fakturenwert einzelner Geräte, im Durchschnitt aber noch darunter, erzielen lassen, bestand doch bei 7 Kasetten Totalschaden. Es drohte also ein Ausfall von über einer Million Schilling.

In Anbetracht dieser Umstände bestand das Bestreben, den Empfänger doch zur Übernahme der Sendung zu bewegen. Nach langdauernden und schwierigen Verhandlungen zwischen Beamten der RA und dem Endempfänger ist dies schließlich gelungen. Um aber die Verhandlungen bezüglich der Übernahme überhaupt erst richtig beginnen zu können, müßte der Ersatz der Prüfungskosten von S 1000,— je Gerät sowie des notwendigen Reparatur- und Verpackungsaufwandes zugesagt werden. Auch die Umladung in S. und die kostenlose Beförderung nach dem zirka 300 km entfernten Betriebssitz des Endempfängers mußten von den Österreichischen Bundesbahnen übernommen werden.

Nachdem die Prüfungen abgeschlossen waren, ergab sich ein Gesamtschaden von S 455.000,—, der von den Österreichischen Bundesbahnen allein gezahlt werden mußte.

Zu bedenken ist letztlich, daß derartige Schäden neben der beträchtlichen finanziellen Belastung auch eine Einbuße an Vertrauen in die Österreichischen Bundesbahnen als Transportunternehmen mit sich bringen.

Und noch einmal etwas über den ORE-Hemmschuh

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 8/1973 (36) wurde alles Wissenswerte über die verwendeten Hemmschuhe berichtet. In dem Artikel wurde ausgeführt, daß im Jahre 1974 mit der Auslieferung eines neuen, des sogenannten ORE-Hemmschuhes, begonnen werden wird. Die Verwendung dieses Hemmschuhes wird notwendig, weil die Fahrzeugkonstrukteure immer tiefer liegende Wagenbegrenzungslinien verlangen. So gestattet das von der UIC bekanntgegebene internationale Gleisbremsprofil nur mehr Hemmschuhe mit höchstens 125 mm über Schienenoberkante. In einem mehrjährigen Zeitraum sollen bis Ende 1977 alle derzeit bei den Österreichischen Bundesbahnen verwendeten zirka 15.000 Hemmschuhe, die höher als 125 mm über SOK sind, gegen ORE-Hemmschuhe im Zuge des normalen Ausmusterungsersatzes ausgetauscht werden. Durch diesen Vorgang könnten Mehrausgaben von rund 4 Millionen Schilling vermieden werden.

Es ist beabsichtigt, streckenweise vorerst nur jene Bf mit den neuen ORE-Hemmschuhen zu beteilen, die einen geringeren Verschleiß haben. Diese Bf senden den derzeit verwendeten Einheitshemmschuh an den von der zuständigen Transportabteilung genannten Verschubbf. Damit soll erreicht werden, daß die ORE-Hemmschuhe vorerst womöglich weder repariert noch ausgemustert werden müssen. Die mit neuen Hemmschuhen ausgerüsteten Bf dürfen keine anderen Hemmschuhe verwenden und müssen sofort die zuständige Transportabteilung fernmündlich verständigen, wenn sie wieder Einheitshemmschuhe zugesandt erhalten sollten. Der ORE-Hemmschuh ist optisch leicht erkennbar: die beiderseits am Bock vorhandene Vertiefung ist rot bei Form 1 und gelb bei Form 2 gestrichen.

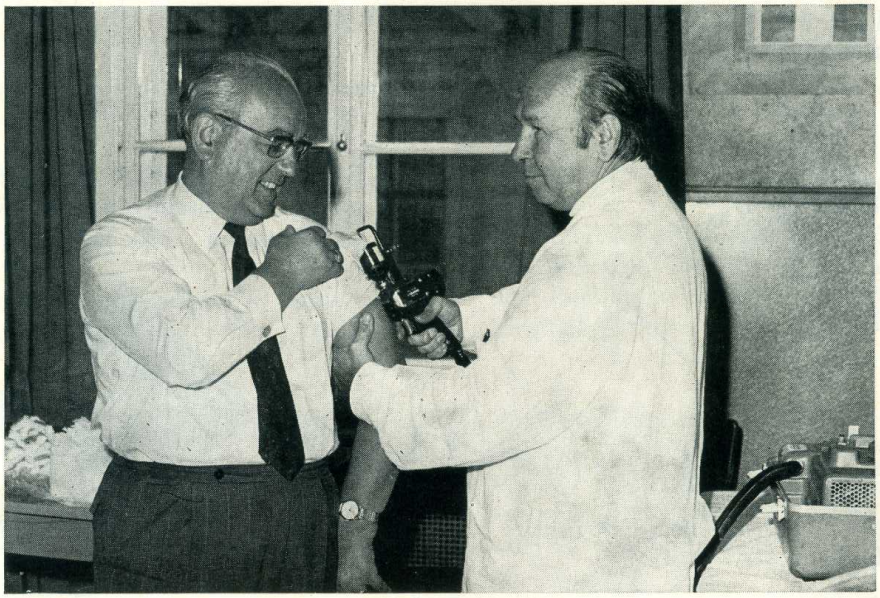
Es wird erwartet, daß alle beteiligten Bediensteten in der Übergangszeit eventuell auftretenden Schwierigkeiten aufgeschlossen begegnen und bestrebt sind, diese in ihrem eigenen Wirkungskreis oder im Zusammenwirken mit der zuständigen Transportabteilung zu beheben. Nur so kann die Umstellung klaglos erfolgen und den Österreichischen Bundesbahnen eine bedeutende Mehrausgabe erspart werden.

Lebensgefahr: Wundstarrkrampf!

Die größte Gefahr, die auch bei einer Bagatellverletzung besteht, ist die Gefahr der Infektion mit Wundstarrkrampf. Dieser ist praktisch eine Domäne der Bagatellverletzungen, denn er tritt meistens bei kleinen Verletzungen auf. Sogar bei Mückenstichen, die mit schmutzigen Fingernägeln aufgekratzt werden, sind Wundstarrkrampfinfektionen beobachtet worden. Der Erreger des Tetanus gedeiht in altem Holz und in Humusböden. Gerade bei Land- oder Gartenarbeit, bei Verschmutzungen durch Straßenstaub sind Infektionen durch die Erreger des Tetanus häufig. Eine solche Infektion ist deshalb so gefährlich, weil sie heute noch in 50% aller Fälle tödlich wirkt. Auch mit unseren modernen Mitteln, auf den modernen Intensivstationen, mit dem Einsatz des Rüstzeuges der modernen Medizin, stirbt noch jeder an Wundstarrkrampf Erkrankte, der das 50. Lebensjahr überschritten hat, und jeder zweite, der sich vor dem 5. Lebensjahrzehnt mit Tetanus infiziert hat. Die Todesziffer der an Wundstarrkrampf Verstorbenen ist in Österreich immer noch so hoch wie die von allen Infektionskrankheiten zusammen.

Serumgaben („Tetanusspritze") der Infektionsgefahr zu begegnen. Das ist heute nicht mehr zeitgemäß und zielführend. Diese bekannte „Tetanusspritze" entsprach nämlich einer passiven Impfung, das bedeutet nichts anderes, als daß man versucht hat, irgendwelche Tiere, Schafe oder Pferde, mit Tetanus zu infizieren und, wenn sie an der Krankheit zugrunde gegangen waren, ihr Blutserum zu gewinnen. Dieser Schutzstoff, den man aus dem Blutserum der Versuchstiere gewonnen hatte, wurde dem infektionsgefährdeten Menschen als Heilmittel injiziert.

Jeder Körper eines Warmblütlers hat die Fähigkeit, spezielle Schutzstoffe gegen eingedrungene Krankheitserreger zu produzieren, die dann in seinem Blut kreisen. Dies ist auch der Grund, warum man üblicherweise Infektionskrankheiten nur einmal bekommt, da man gegen sie „immun" wird. Da diese durch komplizierte biochemische Vorgänge im Körper entstandenen Schutzstoffe spezifisch gegen den eingedrungenen Erreger wirksam sind, lag der Gedanke nahe, diese Schutzstoffe als „Serum" auch an Menschen anzuwenden. Wir wissen heute, daß die Dosierung, mit der wir bisher gearbeitet haben, offensichtlich zu gering war. Abgesehen davon sind



(Herr Sanitätschef Hofrat Dr. Sasse impft Herrn Vorstandsdirektor Hofrat Dr. Plätz)

Der Grund, warum man in der Öffentlichkeit dem Wundstarrkrampf relativ wenig Beachtung geschenkt hat, liegt einfach darin, daß er im Gegensatz zu Diphtherie, Scharlach, Kinderlähmung und ähnlichen Infektionskrankheiten, wo Impfungen dauernd propagiert werden, keinen epidemologischen Charakten hat, das heißt soviel, daß eine Übertragung dieser Krankheit von einem Menschen auf den anderen nicht möglich ist: Wundstarrkrampf kann nie zu einer Epidemie führen.

Die einzige Hilfe, die dem Wundstarrkrampf gegenüber möglich ist, ist eine vorbeugende Impfung. Jahrzehntelang hat man versucht, durch

diese Schutzstoffe an Eiweißkörper der Spenderindividuen gebunden, und diese Eiweißkörper sind der Grund für Überempfindlichkeitsreaktionen nach Seruminjektionen, die unter Umständen auch einen tödlichen Ausgang haben können. Man ist daher von dieser Praktik der „passiven Impfung" abgegangen und zieht die „aktive Impfung" vor. Dabei werden abgeschwächte Krankheitserreger oder ihre Giftstoffe dem Menschen injiziert und der menschliche Körper dadurch angeregt, solche Schutzstoffe in ausreichendem Maße im eigenen Körper zu bilden. Die Impfung erfolgt durch kleine Einstiche am Oberarm, in dreimaliger Folge, ist praktisch völlig ungefährlich und von entscheidender Wirksamkeit. Jedes Kleinkind in

unserem Land bekommt schon in der Vorschulzeit mit der berühmten Drei- oder Vierfachimpfung auch eine Tetanuskomponente appliziert. Lediglich die älteren Jahrgänge sollten sich einer solchen Impfung ehebaldigst unterziehen.

Bei den Österreichischen Bundesbahnen wurde im Jahre 1967 und 1973 eine solche „aktive Tetanusimpfung" durchgeführt. Für alle Bediensteten, die 1973 eine Tetanusimpfung erhalten haben, wird nun eine „Auffrischungsimpfung" nötig, um den bestehenden Impfschutz zu verlängern. Gleichzeitig soll allen aktiven Kollegen, die noch nicht gegen Wundstarrkrampf immunisiert sind, Gelegenheit gegeben werden, sich einer solchen Impfung zu unterziehen.

Die Impfung ist kostenlos und völlig ungefährlich. Sie wird in der Zeit vom 13. Mai—24. Mai 1974 und vom 17. Juni—28. Juni 1974 von den Bahnärzten in deren bahnärztlicher Ordination durchgeführt.

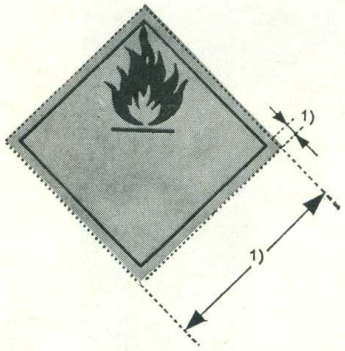
Gefahrzettel

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1973 wurden die bis dahin gültigen Gefahrzettel 1, 2, 3, 4, 5 und 6 D für ungültig erklärt und die Gefahrzettel 1, 2 A, 2 B, 2 C, 2 D, 3, 4, 5 und 6 D neu aufgelegt (siehe Verkehrs-Unterrichtsblatt 6/1973).

Auf Grund einer Anfrage sei hier festgestellt, daß bei Vorhandensein eines der Gefahrzettel 2 A, 2 B, 2 C und 2 D die in den Punkten 150 und 151 der DV V 3 enthaltenen Bestimmungen bezüglich Stellung von Schutzwagen, Einreihung anzuwenden sind.

Gefahrzettel Nr. 2 A — Feuergefährlich (entzündbare flüssige Stoffe)

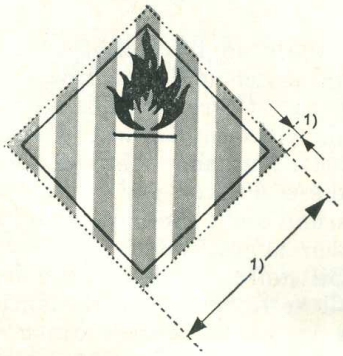
N° 2A



(Flamme, schwarz auf rotem Grund)

Gefahrzettel Nr. 2 B — Feuergefährlich (entzündbare feste Stoffe)

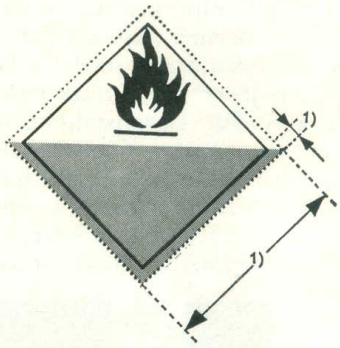
N° 2B



(Flamme, schwarz, Grund aus gleich breiten senkrechten roten und weißen Streifen)

Gefahrzettel Nr. 2 C — Selbstentzündlich

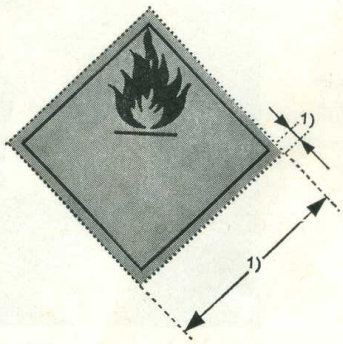
N° 2C



(Flamme, schwarz auf weißem Grund; untere Hälfte des Zettels rot)

Gefahrzettel Nr. 2 D — Entzündliche Gase bei Berührung mit Wasser

N° 2D



(Flamme, schwarz auf blauem Grund)

DV V 3, Punkt 150.:

„Wagen mit entzündbaren Stoffen — ausgenommen Kesselwagen — sowie Wagen ohne Gefahrzettel, deren Ladung, Umhüllung oder Zwischenpackung des Ladegutes als funkenfluggefährdet äußerlich einwandfrei erkennbar ist, sind durch mindestens vier Schutzwagen, bei Beförderung solcher Stoffe in gedeckten Wagen durch zwei Schutzwagen, von arbeitenden oder dienstbereiten Tfz sowie von unter Dampf stehenden Heizwagen zu trennen."

Aus DV K 1

Bekanntgeben des Aufenthaltes

673. Nach Ankunft eines Zuges in einem Bahnhof haben die Schaffner

— den Namen des Bahnhofes,

— die Aufenthaltsdauer bei Aufenthalten von mehr als vier Minuten,

— eine allfällige Kürzung des Aufenthaltes mit den Worten „gekürzter Aufenthalt" sowie

— allfällige Zuganschlüsse

mehrmals laut und deutlich auszurufen, sofern diese Bekanntgaben nicht über Lautsprecher erfolgen. Ist mit einer Überschreitung des Aufenthaltes von mehr als zehn Minuten zu rechnen, **so haben die Schaffner durch die ihnen zugewiesenen Wagen zu gehen und den Reisenden die voraussichtliche Dauer des Aufenthaltes, die Ursache der Verspätung und zu erwartende Anschlußversäumnisse in nachgelegenen Bahnhöfen bekanntzugeben, und zwar auch dann, wenn entsprechende Verständigungen mittels Lautsprecher ausgerufen werden.**

Ein- und Aussteigen der Reisenden

674. Das Aussteigen muß dem Einsteigen vorangehen. Die Schaffner haben darauf zu achten, daß dies auch von den Gepäckträgern beachtet wird. Kommen Wagen an einer Stelle zum Stehen, an welcher das Aus- und Einsteigen schwierig ist, so haben die Schaffner den Reisenden nötigenfalls behilflich zu sein. Bei Zugverspätungen haben die Schaffner die Reisenden durch Zuruf zum raschen Einsteigen aufzufordern.

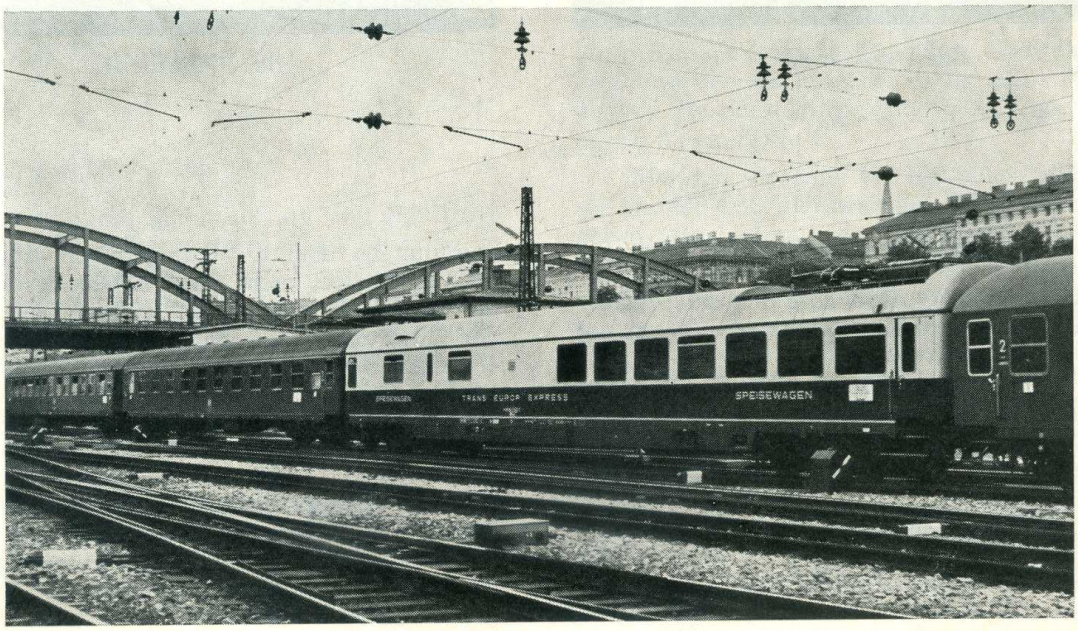
675. Nachdem die Reisenden eingestiegen sind, haben die Schaffner die Türen zu schließen und zu sichern; bei Wagen mit offener Plattform sind die Vorlegestangen umzulegen. Vor dem Schließen der Türen sind die Reisenden durch den Zuruf „Bitte Vorsicht" zu warnen.

676. Nach dem Abfahrtszeichen ist das Ein- und Aussteigen verboten. Reisende, die trotzdem versuchen, in den Zug zu gelangen oder diesen zu verlassen, sind durch Zuruf zu warnen, jedoch nicht gewaltsam daran zu hindern. Das Öffnen der Wagentüren und das Betreten der Trittbretter ist verboten, solange der Zug in Bewegung ist.

Speisewagen WRümz (135)

Im Verkehrs-Unterrichtsbatt 10/1971 haben wir unter Punkt 46 über diese Wagenbauart eingehend geschrieben.

2 Fahrleitungsbeschädigungen in letzter Zeit zwingen dazu, darauf hinzuweisen, daß der Stromabnehmer dieser Wagen **nur während des Stillstandes angehoben sein darf.** Wird also bei der Zugbeobachtung bei diesen Speisewagen ein angehobener Stromabnehmer festgestellt, so ist der Zug sofort anzuhalten und das Senken des Stromabnehmers zu veranlassen!



Kennzeichnung des Einsatzleiters

Hiezu sind im NBl. der GD und im Verkehrs-Unterrichtsblatt 3/1974 eindeutige Weisungen ergangen. Träger einer Pelerine haben die gelbe Armbinde am Blusenärmel (Unterarm) zu befestigen und den Arm durch den Seitenschlitz zu geben, so daß auch in diesem Fall die Armbinde sichtbar wird. Es wird erwartet, daß bei künftigen außergewöhnlichen Ereignissen der Einsatzleiter durch die Armbinde eindeutig gekennzeichnet ist!

Bei Dunkelheit

Bei Tageslicht

Aus einem Beschwerdebrief

„. . . Abschließend möchte ich zur Abrundung dieses düsteren Bildes noch erwähnen, daß der Fdl des Bf Sch. weder für Zug 4946 noch für den unmittelbar darauf eintreffenden Zug 642 die Fahrstraßenprüfung vorgenommen hat.

Hochachtungsvoll
Christine G."

Bei der Briefschreiberin handelte es sich eindeutig um eine Bahnfremde! Es erscheint daher äußerst unwahrscheinlich, daß sie die Bestimmungen über die Fahrstraßenprüfung kennt. Da der Brief auch zum Erhebungsdienst der GD gelangte, war es ein leichtes, den Urheber der zitierten Zeilen der Beschwerdeführerin zu eruieren. Man brauchte lediglich den Mädchennamen der verheirateten Christine G. festzustellen, um auf den Bediensteten O. der Dion Innsbruck zu stoßen.

Wir empfehlen ObRev. O., hinkünftig seine Beobachtungen — sofern sie überhaupt stichhaltig sind — im Dienstweg den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.

24. **Kundendienst**

Man schrieb uns:

„An die Dion Linz
4020 Linz

Die Leitung der HS Bad Schallerbach möchte auf diesem Wege auf die außerordentliche Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit des Vorstandes am Bf Zell am See und des am 2. März 1974 diensttuenden Fdl hinweisen und der Hoffnung Ausdruck geben, daß diesen beiden Männern für ihr hervorragendes menschliches Verhalten der Dank ausgesprochen wird.

Es war eine Selbstverständlichkeit, daß ein krankes Mädchen unserer Skikursgruppe während der Wartezeit auf den Arlberg-Expreß am 2. März 1974 nachmittags in der Kanzlei des Vorstandes untergebracht wurde, Decken herbeigeschafft wurden und dementsprechend versorgt wurde. Das aber alles zu einer Zeit, in der auf dem Bahnhof Hochbetrieb herrschte: ankommende Sonderzüge, Ausländer, Skikursgruppen . . . Der Bahnhofleiter begleitete sogar die kranke Schülerin in den Waggon und wies einen günstigen Platz an. Was das für Lehrer bedeutet, die die Verantwortung für über 40 Schüler übernommen haben, dürfte hinlänglich klar sein.

Ich komme einem Wunsch der Begleiter dieser Skikursgruppe nach und möchte mich über die Direktion der Österreichischen Bundesbahnen bei diesen beiden Herren bedanken.

Hochachtungsvoll
W. Str., Direktor
Öffentliche gem. Hauptschule
4701 Bad Schallerbach"

Es handelte sich um den Bahnhofvorstand Insp. Walter **Mair** und den Fdl Rev. Franz **Hacker,** beide Bf Zell am See.

„Sehr geehrte Herren!

Es freut mich, Sie heute auf den Fdl Ihres Bf Langen am Arlberg aufmerksam machen zu dürfen. Dieser Beamte, dessen Namen ich leider nicht kenne, fiel mir bereits bei Ankunft in Langen am 2. Februar 1974 durch seine hilfsbereite und liebenswürdige Art bei der Auffindung von nicht ordnungsgemäß zugestelltem Gepäck angenehmst auf (Skis, die eigentlich mit dem Transalpin hätten kommen sollen, befanden sich statt dessen in einem anderen Zug). Kurz darauf stand er deutschen Reisenden, die über irgendeinen Mißstand aufgebracht waren, mit Rat und Tat beschwichtigend bei. Ähnliches konnten wir bei der Abreise früh am 13. Februar beobachten. Daneben oblag dieser Beamte selbstverständlich seinen übrigen Pflichten. Ganz allgemein scheint es uns, daß den Österreichischen Bundesbahnen mit mehreren solchen Beamten besser gedient ist, als mit aufwendigen Werbeslogans.

Hochachtungsvoll
Dr. Gerda J., St. Moriz"

Hier war es Fdl Adj. Gotthard **Biechl** des Bf Langen am Arlberg, der ebenfalls besten Kundendienst übte.

Aus einer Wiener Tageszeitung:

„Durch die Brille der Eisenbahn . . .

Als der Orient-Expreß Wien verließ, um über Linz, Salzburg in Richtung München zu fahren, wurde eine der Reisenden nervös: Sie hatte einen viertägigen geschäftlichen Aufenthalt in Deutschland vor sich, sie hatte eine Unmenge Schriftstücke zum Durchlesen und Bearbeiten mit in den Zug genommen und: sie fand ihre Lesebrille nicht.

Wie sollte das nur gutgehen?

Die Dame begab sich hinaus auf den Gang — was sollte sie schon lesen ohne Lesebrille? — und klagte, als zufällig der Zugführer vorbeikam, dem Beamten ihr Leid. Schließlich ist, was auf dem Schiff der Kapitän, im Flugzeug der Chefpilot, im Zug eben der Zugführer: Mädchen für alles.

Der Mann von den Österreichischen Bundesbahnen hörte sich die Geschichte an. Dann fragte er: ‚Weitsichtig sind Sie? Wieviel Dioptrien haben Sie denn?', und holte aus der Tasche seine Reservebrille heraus. Die Dame probierte sie — und konnte lesen.

Mit der geborgten Brille wurde viel Arbeit erledigt zwischen Wien und Salzburg. In Salzburg freilich kommt deutsches Personal in den Zug und der Österreicher steigt aus. ‚Wie lange bleiben Sie denn in München? 4 Tage? Na, behalten S' die Brille . . .'

Mit dem Auftrag, bei der Rückkehr die Gläser in der Fahrdienstleitung Westbahnhof abzugeben, empfahl sich der Eisenbahner.

Tatsächlich, als nach vier Tagen die Reisende wieder zurückkam, stand am Perron ein junger Fahrdienstleiter, und weil die Dame ihn fragte, wie man in die Fahrdienstleitung kommt, war die Gegenfrage: ‚Bringen Sie vielleicht die Brille zurück?'

Sogar den Weg in die Bahnhofskanzlei ersparte man der Wienerin.

Allerhand, diese Bundesbahnen! Liefern doch immer wieder Sonntagsgeschichten."

Zug 262 am 15. Februar 1974, beteiligte Bedienstete: Adj. Franz **Schweiger,** Zgf, Adj. Franz **Mäutner,** Fdl-Ankunft.

„Sehr geehrte Herren!

Am 26. März 1973 fuhr ich nach einer schweren Operation mit dem ‚Bodensee' nach Innsbruck. Am Inlandschalter in Bregenz standen viele Menschen. Da ich noch sehr schwach war und mir das Stehen Mühe machte, ging ich zum Auslandschalter und bat um die Fahrkarte 1. Klasse nach Innsbruck. Der Beamte war sehr freundlich und gab mit sofort die Karte.

Als der Schaffner kam, bat ich ihn, ob er so lieb sei und mir in Innsbruck einen Träger rufen würde. Er gab mir die nette Antwort, kümmern Sie sich nicht darum, da helfe schon ich. Er kam dann noch mit dem Zugführer und sagte, daß sie telefoniert hätten und ein Träger käme sicher. Als ich am Hauptbf ankam, trugen beide Herren mein Gepäck zum außen wartenden Träger.

Wollte beiden etwas geben, sie lehnten es aber entschieden ab. Über soviel Hilfsbereitschaft war ich ganz gerührt und fahre jetzt noch lieber mit den Österreichischen Bundesbahnen, beeindruckt durch dieses nette Erlebnis.

Hochachtungsvoll
M. K., Bregenz"

Beteiligte Bedienstete: Adj. Rudolf **Vogric**, Zgf, Innsbruck Hbf, Schaffner Rudolf **Schachinger**, Bf Salzburg Hbf.

---

25. Arbeitnehmerschutz

Wenn auch die Unfallraten eine geringfügig fallende Tendenz aufweisen, ist es doch bemerkenswert, daß bei den unter „Verkehrs- und Kommerzieller Dienst" aufscheinenden Zahlen ein nicht unwesentlicher Prozentsatz in den Bereich des Kommerziellen Dienstes fällt. Zu einem Dienst also, der — wie es bei oberflächlicher Betrachtung scheint — bei weitem nicht jene Gefahrenquellen aufweist, wie dies etwa auf dem Verkehrssektor beim Verschubdienst, im Bereiche der Gleisanlagen usw. der Fall ist.

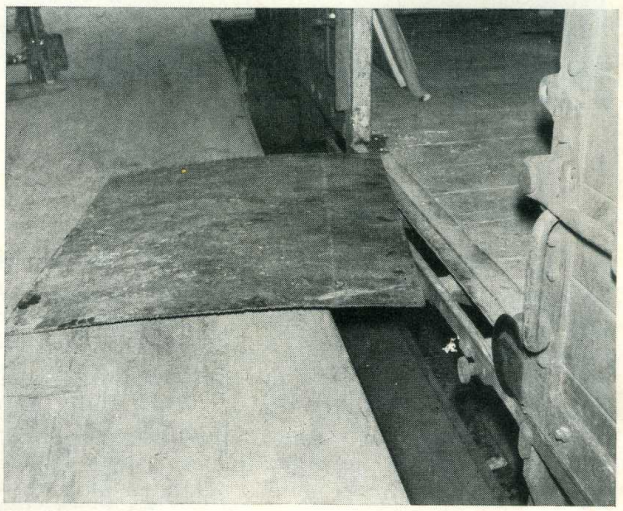
Daß dies nicht ganz so sein kann, beweist die Vielfalt der Unfallursachen, die bei Durchsicht der Meldungen über Personalunfälle in Magazinen, auf Laderampen, bei Fahrten mit Elkas, im Gepäck- und Expreßgutdienst usw. zu Tage treten. Auffallend dabei ist, daß kaum jemals technische Mängel als Unfallursachen aufscheinen, sondern fast ausschließlich eigenes Verschulden — also Fehlverhalten des betreffenden Bediensteten selbst — den Unfällen in diesen Bereichen zugrunde liegt.

Die Ursachen hiefür? In Gesprächen mit Magazinsbediensteten sind es eigentlich immer dieselben Argumente, die ins Treffen geführt werden: Überalterung des Personals, Gefahrenblindheit, unterdeckte Personalstände, Fremdarbeiterprobleme, der Einsatz von Jugendlichen, denen gewisse Arbeiten nicht zugemutet werden können; nicht immer bester Zustand der Böden im Magazin, der Laderampen, deren Kanten sich oft erheblich unter dem Niveau der Wagenböden befinden, was sehr große Schwierigkeiten beim Verladen mit Handhubwagen etc. mit sich bringt.

Sind dies aber die allein ausschlaggebenden Unfallquellen? Sibe III des Bahnhofes, reichen Deine Prüfgänge auch in den Kommerziellen Bereich hinein? Bemerkst Du's, wenn ohne Sicherheitsschuhe, in Sandalen oder Latschen gearbeitet wird? Wenn ungeschützte Hände Lasten tragen, unzureichende, ständig verrutschende Verladebleche verwendet werden, die so oft schon Ursache schwerster persönlicher Unfälle waren?

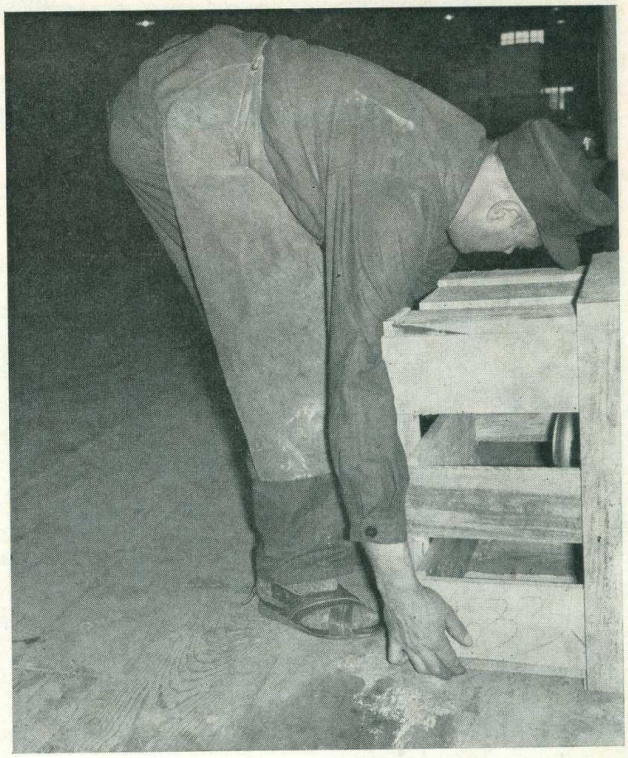
Gewiß, im Bahnhofsdienst tätige Sibe III sind in der Regel mit verkehrsdienstlichen Aufgaben ausgelastet und haben vielleicht deshalb nicht die nötige enge Beziehung zu den Belangen des Kommerziellen Dienstes. Die Schaffung der Sibe IV sollte hinkünftig eine Besserung bringen. Große Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der Arbeit unserer Unfallverhüter zu. Diese, selbst mitten im Arbeitsbereich ihrer Kollegen stehend, müssen Vorbild sein, Unerfahrene anweisen und stets warnend ihre Stimme erheben, wenn vorschriftswidrige Arbeitsmethoden festgestellt werden.

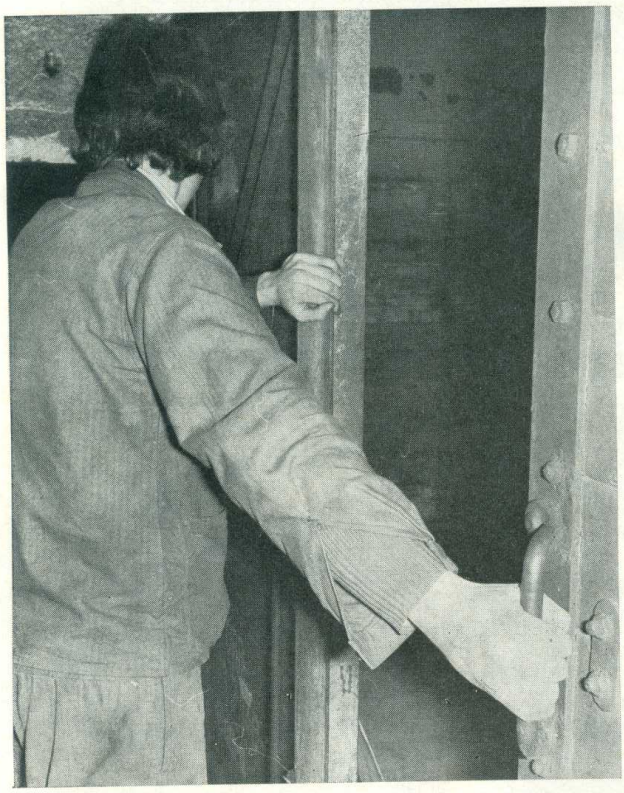
Kleine Ursachen — große Wirkung; so ungefähr sind die Gedankengänge bei Betrachtung der Arbeitsweise der Bediensteten auf nachstehenden Bildern:



Bei starkem Niveauunterschied zwischen Rampe und Wagenboden lassen sich die neuen, geriffelten und größtmöglichsten Halt bietenden Bleche kaum verwenden. Hier aber hat dieses alte Blech nichts verloren! Bequemlichkeit und Gefahrenblindheit sind schon manchem zum Verhängnis geworden.

Der Fahrer dieses Gabelstaplers handelt unverantwortlich. Er hat kaum Sicht, die Ladung ist labil, er gefährdet sich und seine Kollegen! Greift in solchen Fällen niemand ein?





Auf diese Art kommt es meist zu sehr schweren Verletzungen. Beim Öffnen der Türen **nur** ziehen, beim Schließen von Wagentüren stets nur schieben! Gebrechen an Türen und auch Schwergang derselben immer dem techn. Wagendienst zur Behebung melden! Vorsicht lohnt sich immer!

Der Bedienstete mag vielleicht ein Schwerathlet sein und hunderte Male mag das auch gut gehen. Einmal wird er bei dieser Anhebeart aber doch seinen „Hexenschuß" weghaben und dann werden ihm die Schmerzen seine Fehler drastisch vor Augen führen. Daß die Hände ungeschützt sind und das Schuhwerk vorschriftswidrig ist, beweist die Sorglosigkeit und Blindheit mancher Bediensteter.

Überwachungsorgane, örtlich Aufsichtsführenden, Unfallverhüter!

Wo bleiben Eure Maßnahmen?

Bedenken wir doch: Bei einem Viertel aller Arbeitsunfälle kam es zu Verletzungen, **weil** von den betroffenen Bediensteten **keine Sicherheitsschuhe getragen wurden.** Die Zahl der Unfälle beim Öffnen und Schließen von Wagentüren nimmt ständig zu.

Es wäre müßig, hier die Vielzahl der Punkte anzuführen, die in den Teilheften der DV A 40 konkret auf die hier aufgezeigten Verstöße zutreffen; Bestimmungen, die letzten Endes nur im Interesse der Bediensteten zum Schutze des Lebens und der Gesundheit erarbeitet wurden. Die Kenntnis dieser Vorschriftenbestimmungen allein genügt nämlich nicht. Wichtig ist, daß sich jeder entsprechend verhält und mit etwas Hausverstand an die zugewiesene Arbeit herangeht. Bedenke **vor** dem Handeln,

„Vorsicht ist bester Unfallschutz!"

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

Eisenbahner!

Sei auf Deine Gesundheit bedacht!

Nach der Arbeit — vor dem Essen — Händewaschen nicht vergessen!

Druck: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen — 1402/5