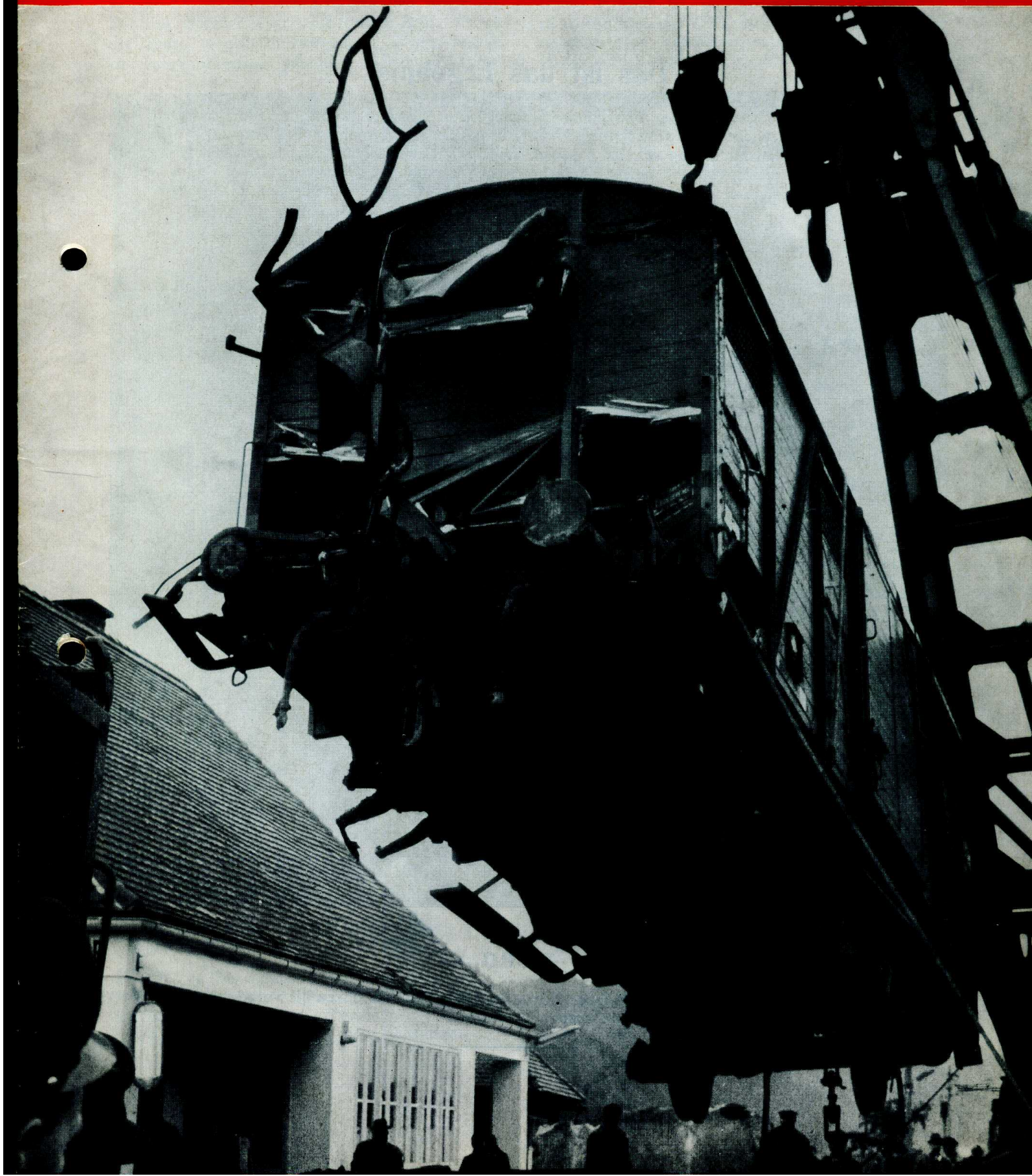
Verkehrs-Unterrichtsblatt

eraldirektion
Österreichischen
Bundesbahnen
Betriebsdienst

7/74



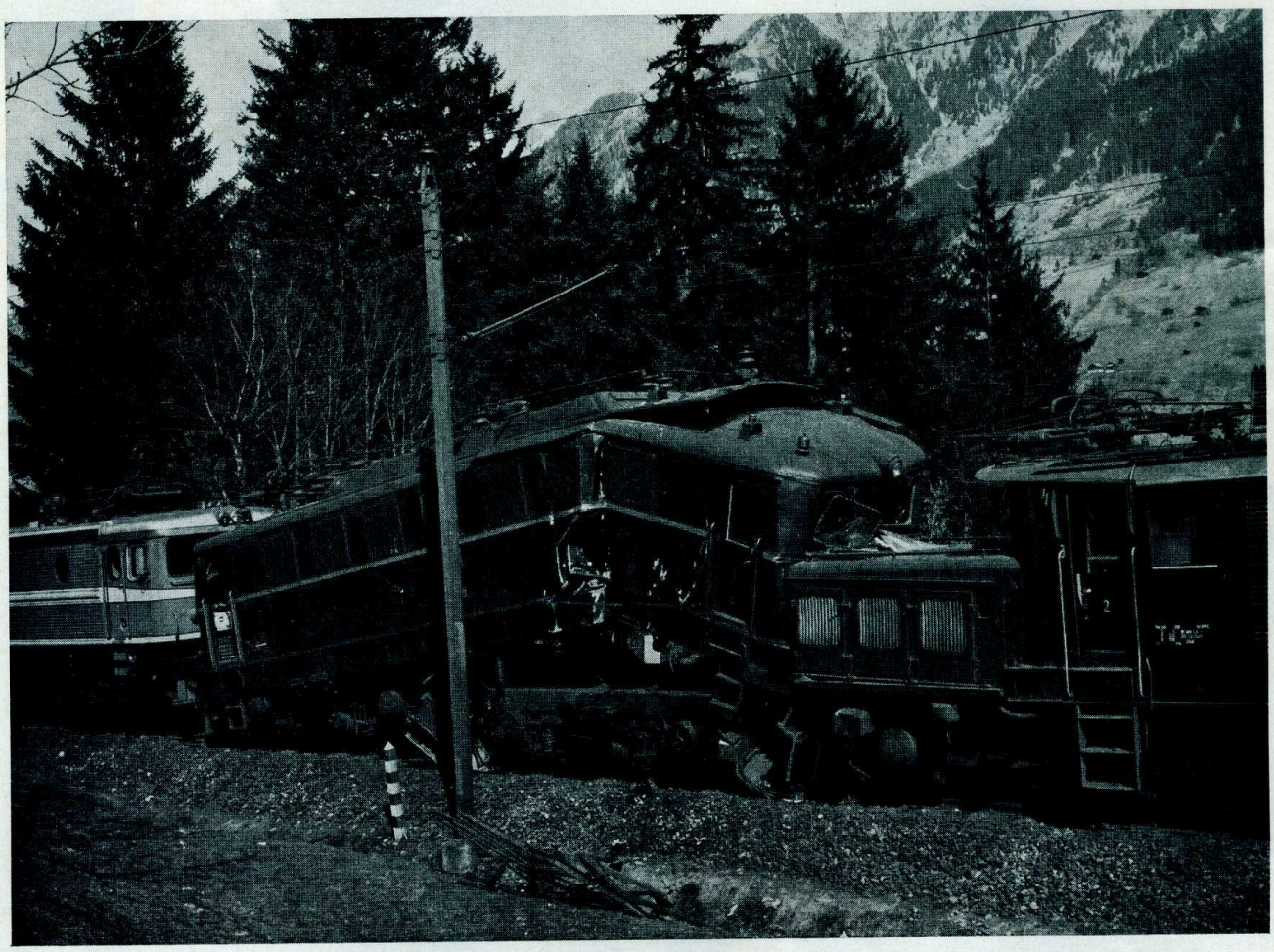
Inhalt: 31. Aus dem Verkehrsgeschehen
32. Zweiwegfahrzeuge für Tunneleinsätze
33. Etwas für jeden
34. Kundendienst
35. Arbeitnehmerschutz

Titelseite: Aufgleisung eines Wagens mittels 80-t-Kran

Das ist das Ergebnis

(Zusammenstoß eines aus 3 Tfz bestehenden Lokzuges mit einem Güterzug mit Vorspann-Tfz; Entgleisung von 3 Fahrzeugen; 2 Tfz schwerstens, 3 leicht beschädigt; Verletzung von 2 Bediensteten; Unterbrechung des durchgehenden Zugverkehrs auf der äußerst stark befahrenen eingleisigen Hauptbahn von 6.33—20.30 Uhr; Umleitung von 4 internationalen Reisezügen und 19 Güterzügen über Hilfsstrecken; Entfall zweier TEE-Züge in Teilabschnitten; Schienenersatzverkehr für 8 Schnell- und Eilzüge sowie für 15 Personenzüge;

Sachschaden mehrere 5 Millionen Schilling)



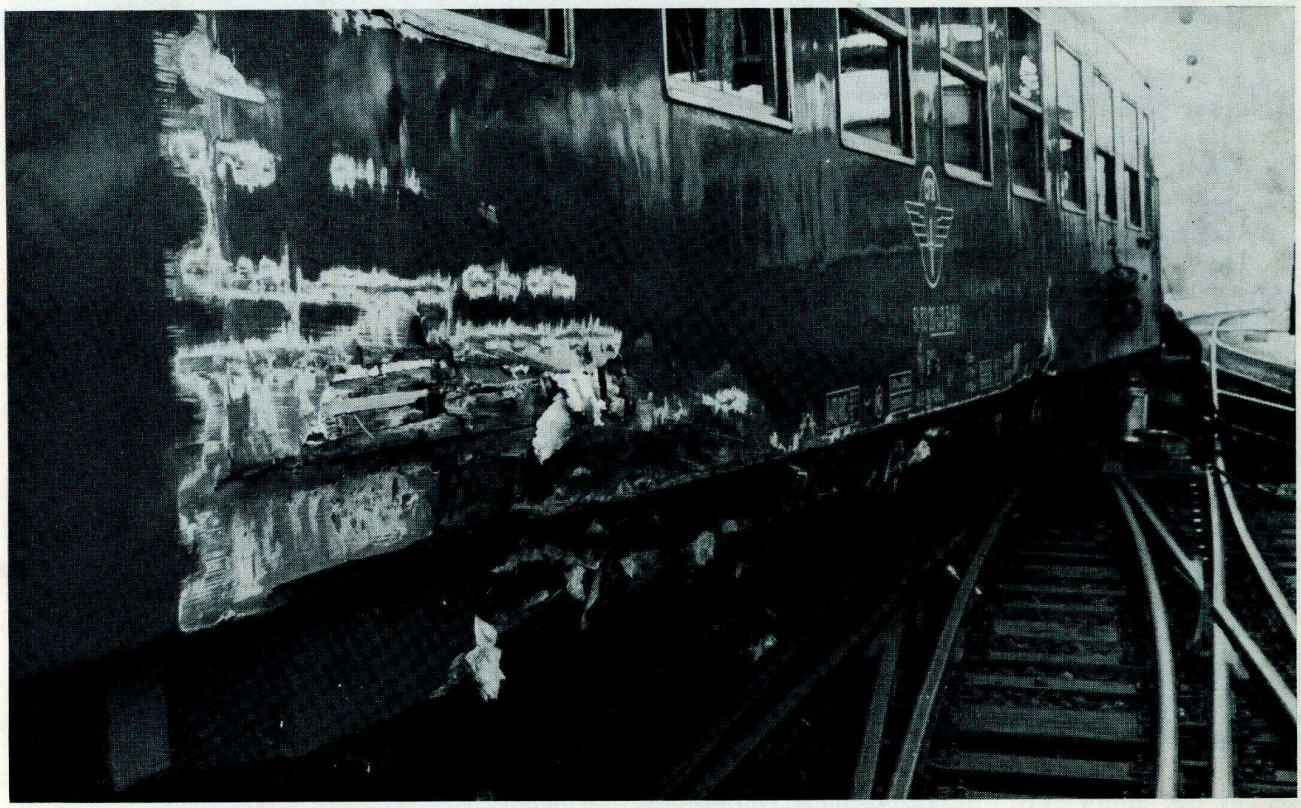
wenn

es neben weiteren schweren Fehlern unterlassen wird, beim Zugmeldeverfahren die vorgeschriebenen Wortlaute anzuwenden, wobei eine Gegenfahrt zustande kommt !

31. Aus dem Verkehrsgeschehen
Vom 3. Mai—8. Mai 1974

a) Folgen des Umstellens einer Weiche unter einem Fahrzeug

Am **3. Mai** um 7.25 Uhr entgleisten im Bf W. beim Einschub von 14 Wagen von Gleis 121 nach Gleis 8 der 8. Wagen infolge Umstellens der Weiche 14 zwischen den Drehgestellen sowie die davor gereihten 2 Wagen mit je einer Achse. Durch den zuerst entgleisten vierachsigen Wagen wurde ein Fahrleitungsmast geknickt und die Bf-Fahrleitung schwer beschädigt. Nach teilweiser Instandsetzung der Fahrleitung konnten ab 9.40 Uhr die Gleise 10 und 11 wieder elektrisch und die Gleise 4—9 mit Schwung bzw. Diesel-Tfz befahren werden.



Die Ankunftsverspätungen betrugen bis zu 40 Minuten, die Abgangsverspätungen bis zu 100 Minuten. Es entstand Sachschaden in Höhe von über 100.000,— S.

Wir haben diesen Fall deshalb geschildert, um zu zeigen, welche weitreichenden Folgen das Umstellen einer Weiche unter einem Fahrzeug nach sich ziehen kann.

Folgende Doppelführungen von Zügen waren nötig:

Ex 468	Linz—Buchs (SG)
E 602/662	St. Pölten—Bischofshofen
E 702	Linz—Attnang-Puchheim
E 742	St. Valentin—Attnang-Puchheim.

Folgende Züge entfielen:
2038, 7060, 2040, 2044, 7055.

13 Reisezüge mußten zwischen den Bf H. bzw. P. und W. im Schienenersatzverkehr mit 8 Autobussen des KWD geführt werden. 26 Reisezüge erlitten Verspätungen bis zu 100 Minuten, 2 Güterzüge solche bis zu 630 Minuten !

Wir haben eingangs den Begriff „**weit**reichende Folgen" bewußt gewählt. Sie sind der folgenden Zusammenstellung zu entnehmen:

Z 263	Hegyeshalom	+ 31 Min.
Z 228	Passau	+ 17 Min.
Z 264	Salzburg	+ 82 Min.
Z 220	Passau	+ 96 Min.
Z 262	Salzburg	+ 5 Min.
Z 467	Hegyeshalom	+ 80 Min.
Z 462	Buchs (SG)	+ 97 Min.
Z 468	Buchs (SG)	+ 93 Min.
Z 464	St. Margrethen	+ 64 Min.
Z 544	Bregenz	+ 25 Min.
Z 602/662	Bischofshofen	+ 113 Min.
	(B'hofen an vereint mit Z 3554)	
Z 642	Bregenz	+ 45 Min.
Z 742	Salzburg	+ 32 Min.
Z 744	Schwarzach-St. Veit	+ 24 Min.
Z 2020	Amstetten	+ 23 Min.
Z 2016	St. Valentin	r
Z 2046	St. Pölten	+ 17 Min.
	(vereint mit Z 2044)	

Von den Verspätungen, die sich auf Anschlußzüge übertrugen, hier noch zu sprechen, würde zu weit führen.

Die zahlreichen Entgleisungen von Fahrzeugen aus der angeführten Ursache veranlaßten die Generaldirektion, eine Dienstanweisung an die Direktionen zu richten, die hier auszugsweise wiedergegeben wird.

„Trotz wiederholter Ermahnungen der Bediensteten im Dienstunterricht und trotz vielfacher Aufrufe im Verkehrs-Unterrichtsblatt betreffend das Verbot des Umstellens von Weichen unter Fahrzeugen ist in letzter Zeit unvertretbar starke Zunahme von Unfällen aus dieser Ursache zu verzeichnen.

Insgesamt ereigneten sich seit 1. Jänner 1974 zahlreiche Entgleisungen durch Umstellen der Weichen unter den Fahrzeugen, und zwar:

Dion Wien	24
Dion Linz	31
Dion Innsbruck	12
Dion Villach	18

d. s. **85** Entgleisungen innerhalb von rund 4 Monaten.

Eile, Hast, Unachtsamkeit, Sorglosigkeit, mangelnde Konzentration, ja sogar manchmal grobe Fahrlässigkeit, sind die Ursachen dieser Entgleisungen. Abgesehen von dem dabei entstandenen hohen Sachschaden sowie Ausfällen von Tfz und Wagen hatten diese Entgleisungen vielfach starke Betriebsbehinderungen sowie Weigerungen von Güterzügen an fremde Bahnen zur Folge.

Sie werden eingeladen, durch entsprechend strenge Maßnahmen — Belehrung, verschärfte Überwachung, angemessenes Strafausmaß, Heranziehung zum teilweisen Schadenersatz, Abzug vom Fdl- bzw. Stellwerkswärterdienst usw. — auf das Personal einzuwirken, damit Unfälle aus dieser Ursache hinkünftig vermieden werden."

---

b) Signal 29 unerlaubt eingeschaltet — Fehlausfahrt!

Am **7. Mai** um 17.53 Uhr kam es im Bf K. zu einer Fehlausfahrt des Lz Nz 247 aus Gleis 1, wobei die Weiche 6 aufgeschnitten wurde. 6 Reisezüge erlitten hiedurch bis zu 40 Minuten und 5 Güterzüge bis zu 200 Minuten Verspätung.

Im Bf K. der zweigleisigen Strecke Kufstein—Brenner waren am Ereignistag die Bf-Gleise 2 und 4 gesperrt, so daß der gesamte Zugverkehr über die Gleise 1 und 3 abgewickelt werden mußte. Überdies war die Signalabhängigkeit aufgehoben.

Warum es zur Fehlausfahrt kam, schildert der Fdl:

„Um 17.42 Uhr sagte ich den beiden Stellwerkswärtern die Einfahrt des Z 5046 in das Gleis 3 an und erteilte, nach Erhalt des Vollzuges seitens des Stellwerkswärters 2, dem Wärter des Stellwerkes 1 den blockmäßigen Auftrag für diese Einfahrt. Nach Einfahrt dieses Zuges löste ich sofort die Fahrstraße auf und beauftragte den Wärter des Stellwerkes 1 fernmündlich, die Fahrstraße für die beabsichtigte Ausfahrt des Lz Nz 247 aus Gleis 1 — dieser stand zu diesem Zeitpunkt noch beim Einfahrsignal „Z" — vorzubereiten. Ich wählte diese Vorgangsweise, da die Weichen im Bereich des Stellwerkes 1 baubedingt handgesperrt sind und das Umsperren erfahrungsgemäß einige Zeit in Anspruch nimmt. Nach Ausfahrt des Personenzuges aus Gleis 3 ordnete ich nach Erhalt der Prüfmeldung seitens des Stellwerkswärters 1 die Einfahrt des Lz Nz 247 auf Gleis 1 an. Als das Triebfahrzeug in Höhe der Fahrdienstleitung zum Stillstand gekommen war, gab ich auch die Ausfahrt blockmäßig frei. Anschließend beauftragte ich den Tfzf — um die beabsichtigte Ausfahrt zu beschleunigen — bis zum Ausfahrsignal vorzufahren. Dann ging ich in den Dienstraum zurück, wo ich mein Mittagessen auf dem Elektrokocher stehen hatte. Kurze Zeit später hörte ich ein Geräusch, von dem ich glaubte, daß es vom Verschließen der Fahrstraße herrührte, und schaltete das Signal 29 b an (die Anlage hiezu befindet sich in dem kleinen Aufenthaltsraum, in dem ich mein Essen aufwärmte). Als ich unmittelbar danach zum Fahrdienstleitertisch eilte, um den Lokzug nach W. abzumelden, erkannte ich, daß die Fahrstraße nicht verschlossen war und schaltete das Signal 29 b sofort wieder ab. Inzwischen hatte der Tfz-Führer sein Fahrzeug bereits in Gang gesetzt, das Signal überfahren und dann auch die Weiche 6 in versperrtem Zustand aufgeschnitten. Wie sich später herausstellte, fand kurz nach meiner Anordnung zum Umsperren von der vorangegangenen Zugfahrt 5046 her im Stellwerk 1 die Dienstablöse statt, wobei der übergebende Stellwerkswärter meinen Auftrag nicht weitergab und sich in der Folge entfernte."

Abgesehen vom Fehlverhalten des Wärters im Stellwerk 1 lag die Ursache des Ereignisses im unerlaubten Einschalten des Signals 29 b ohne vorherige Sicherung der Fahrstraße. Verstöße u. a. gegen die Bestimmungen der Punkte 241, 266 und 272 der 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."

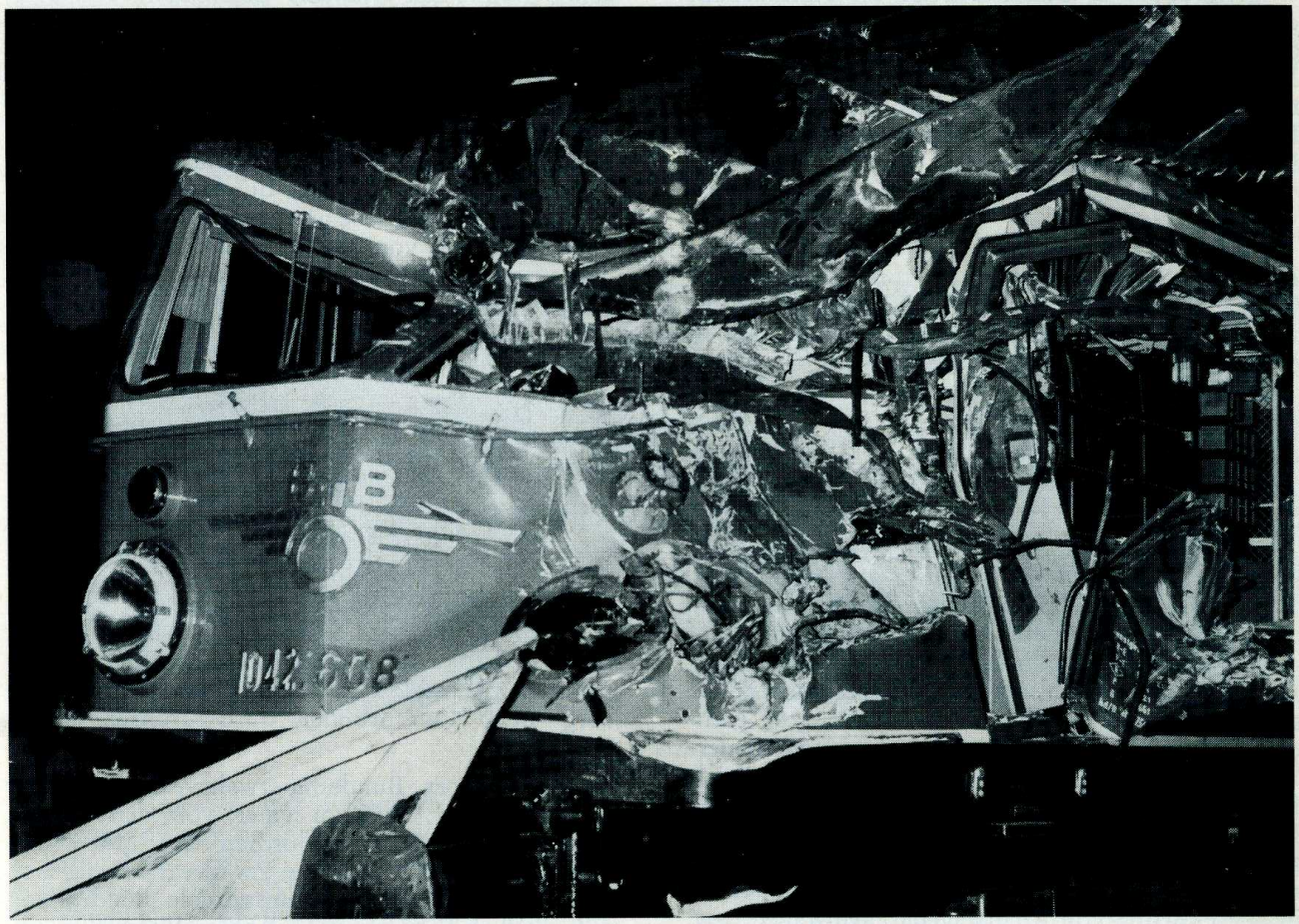
Punkt 266: „Der Fdl muß die Meldung der an der Fahrstraßenprüfung beteiligten Bediensteten — soweit diese nicht das Signal selbst zu stellen haben (s. jedoch Punkt 257) — abwarten, bevor er den Auftrag zum Stellen des Signals erteilt oder die Zugfahrt auf andere Weise zuläßt."

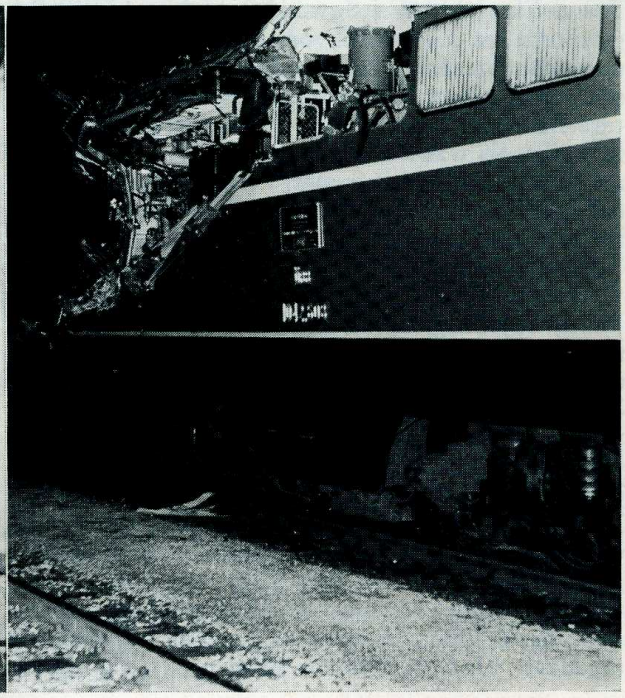
Punkt 272: „Die Sicherung nicht signalabhängiger Einrichtungen hat womöglich durch Verschließen einer Fahrstraße — gegebenenfalls einer Hilfsfahrstraße — zu erfolgen . . ."

---

c) Zweimal Entrollen von Fahrzeugen

Am **7. Mai** um 0.27 Uhr stieß im Bf M. (Südbahnstrecke) der bei freizeigendem Einfahrsignal mit 40 km/h auf Gleis 42 einfahrende Bezirksgüterzug 70317 mit einer aus Gleis 38 entrollten Gruppe von 3 Güterwagen zusammen. Dabei wurde der Führerstand des Tfz fast völlig zerstört und eine Seitenwand aufgerissen. Der Tfzf erlitt trotz dieser schweren Beschädigung nur eine Hautabschürfung und verblieb im Dienst. Der erste der entrollten Wagen ritt auf die Dächer des 3. und 4. Wagens des Güterzuges auf. Es entstand Sachschaden in Höhe von zirka 1 Mio S !





Die 3 Güterwagen waren mit 6 anderen Wagen um etwa 0.15 Uhr von der Verschubreserve nach Gleis 38 abgestoßen und der Verschubteil vom mitfahrenden Verschieber mittels Handbremse angehalten worden. Wiewohl der Bf ein Gefälle von 4 ‰ aufweist, unterließ der Verschieber die laut Bf-Do vorgeschriebene doppelte Sicherung der Wagengruppe. Er bediente zwar die Handbremse eines der 3 Wagen, zog sie aber wegen Schwerganges nicht voll an; beim anschließenden Abziehen der 6 Wagen kam es unbemerkt zum Entrollen der 3 Wagen. Der Vorfall sei Anlaß, an die Bestimmungen bezüglich Sicherung stillstehender Fahrzeuge zu erinnern.

Bereits am nächsten Tag, dem **8. Mai**, um 12.22 Uhr entrollten im Bf M. vom gesperrten Bf-Gleis 1 15 mit Schienen beladene Wagen in Richtung zur Abzw. St. Der Wärter des Stellwerkes 1 des Bf M. bemerkte das Entrollen, stellte — da ein Anhalten der Fahrzeuge nicht mehr möglich und Streckengleis 1 mit einem Arbeitszug besetzt war — eine Fahrstraße nach dem Streckengleis 2 her, so daß keine Weiche aufgeschnitten wurde, und verständigte die Streckenbediensteten sowie den Fdl der Abzw. St. vom Ereignis. Dadurch konnten die auf der Strecke befindlichen 6 Schranken rechtzeitig geschlossen und eine Gefährdung von Straßenbenützern verhindert werden.

Wiewohl alle Schrankenwärter je einen Hemmschuh auflegten, kam nur einer zur Wirkung; alle übrigen wurden abgeschleudert. Die Wagengruppe rollte im maßgebenden Gefälle von 14 ‰ mit etwa 20 km/h durch die Abzw. und kam in der anschließenden Steigung von 5,8 ‰ zum Stillstand, von wo sie in die Abzw. zurückrollte und mit 2 Hemmschuhen angehalten werden konnte.

Ursache: **Wieder mangelhafte Sicherung !**

---

32. Zweiwegfahrzeug für Tunneleinsätze

Anläßlich der seit 3 Jahren bei den Österreichischen Bundesbahnen in Ausarbeitung befindlichen Rettungsmaßnahmen für außergewöhnliche Ereignisse in Tunnels wurde in zahlreichen Besprechungen mit den BB-Dionen, beteiligten Fachdiensten und bahnfremden Organisationen wiederholt auch die Frage aufgeworfen, welche Methode für einen Einsatz in Tunnels (Zuführung von Rettungs- und Löschmannschaften usw.) die zielführendste sei. Man erwog einerseits die Ausbildung von Männern der Freiwilligen Feuerwehren in der Führung von Kleinwagen, Turmwagen bzw. Diesel-Tfz; anderseits wurde geplant, ÖBB-Bedienstete im Gebrauch von Langzeit-(Sauerstoff-)atemschutzgeräten auszubilden. Beide Versionen schienen vorerst durchführbar, doch ergaben weitere Erhebungen, daß auch ihnen viele Mängel anhafteten. So war vor allem die Frage der Haftung, sei es für die Männer der Feuerwehr, aber auch für ÖBB-Bedienstete, ausschlaggebend und gab zu neuerlichen Überlegungen Anlaß. Hier war es der Tunnelbeauftragte des Österr. Bundesfeuerwehrverbandes, Ob. Brandrat der Feuerwehr der Stadt Wien, Dipl.-Ing. Abulesz, der anläßlich einer weiteren Besprechung mit den ÖBB die Möglichkeit erwähnte, Einsätze bei außergewöhnlichen Ereignissen in Tunnels mittels eines Zweiwegfahrzeuges, wie sie bereits z. B. in der BRD, bei den ÖBB, aber auch bei einigen Anschlußbahnen in Österreich in Verwendung stehen, durchzuführen. Der Vorschlag lautete dahingehend, seitens des Österr. Bundesfeuerwehrverbandes einen Unimog anzukaufen, der von den ÖBB mit einer Zweiwegeinrichtung, wie sie von der Zweiwegfahrzeug-Ges. m. b. H., Rosenheim, angeboten wird, zu ergänzen wäre. Mit einem solchen, als Tanklöschfahrzeug (TLF 1000) ausgerüsteten Unimog, könnten die Männer der Freiwilligen Feuerwehren, im Gebrauch von Sauerstoffatemschutzgeräten geschult, auch Einsätze in langen Tunnels (z. B. Arlberg- oder Tauerntunnel) durchzuführen in der Lage sein.

Der Österr. Bundesfeuerwehrverband lud für den 23. April 1974 zu einer von den Firmen Rosenbauer KG (Tanklöschaufbau), Mercedes-Benz (Fahrgestell) und der Zweiwegfahrzeug-Ges. m. b. H., Rosenheim, veranstalteten Besichtigung eines solchen Fahrzeuges im Raume Vorarlberg ein. Die ÖBB erstellten hiezu folgendes Programm:

Vorführung des Fahrzeuges am Bf Bludenz;

Durchführung von verschiedenen Belastungsproben am Bahnhof;

Fahrt vom Bahnhof Bludenz nach Bahnhof Braz (Steigung bis zu 31 ‰) mit 2 Personenwagen;

Besichtigung der Arlberg-Westrampe durch die Vertreter der Feuerwehr während einer von den ÖBB veranstalteten Sonderfahrt Bludenz—St. Anton am Arlberg—Bludenz.

Das Ergebnis der Besichtigung des Zweiwegfahrzeuges und der damit verbundenen Probefahrten wurde von allen beteiligten Fachdiensten und den Herren der Feuerwehr als sehr eindrucksvoll bezeichnet. Hiezu darf das Protokoll des seitens der GD der ÖBB anwesenden Vertreters zitiert werden:

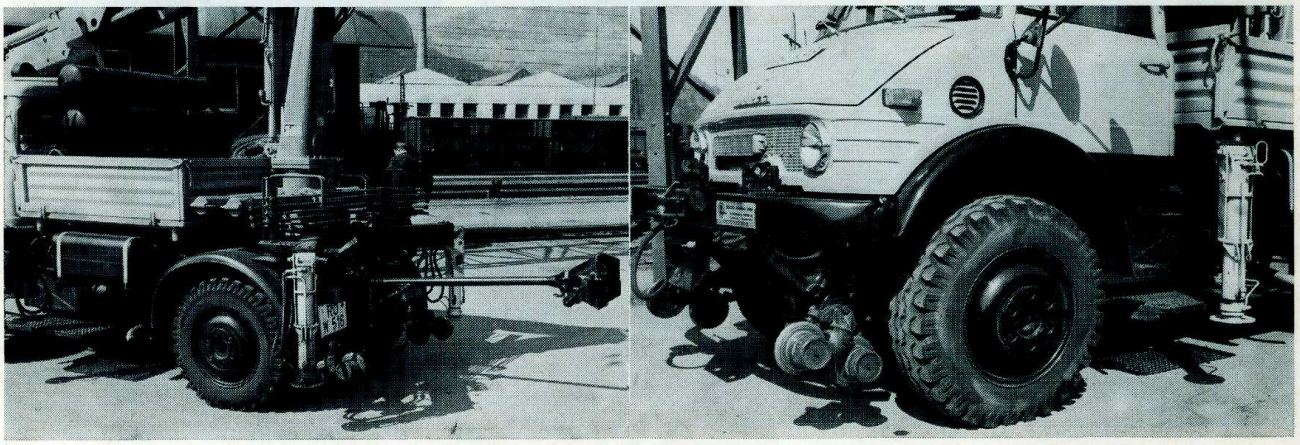
„Es wurde ein Fahrzeug der Type 416 mit Ladekran und Zweiwegeinrichtung sowie ein Unimog-Tanklöschfahrzeug ohne Zweiwegeinrichtung vorgestellt. Diese Fahrzeuge werden von den Firmen Rosenbauer KG (Tanklöschaufbau),

Mercedes-Benz (Fahrgestell) und der Zweiwegfahrzeug Ges. m. b. H. Rosenheim (Zweiwegeinrichtung) seit dem Jahre 1966 hergestellt. Das Fahrzeug der Type 416 mit Tanklöschaufbau hat ein Gesamtgewicht von 6,4 t und ist mit einem Sechszylinder-Dieselmotor ausgestattet (110 PS). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, der Radstand 2900 mm. Der Unimog hat Allradantrieb mit Differentialsperren an beiden Achsen. Die zugelassene Anhängelast auf der Schiene ist bei Steigungen bis zu 5 ‰ 300 t. Mit dem Unimog (ohne Zusatzbremseinrichtung für Schienenfahrzeuge) dürfen höchstens 150 t bewegt und können durch das Zweiwegfahrzeug in der Waagrechten und in Neigungen bis zu 5 ‰ abgebremst werden.

Die Versuchsfahrten mit einer Anhängelast von 172 t (4 bel. Wagen) bzw. mit 492 t (11 Wagen) im Bf Bludenz in der Waagrechten verliefen zufriedenstellend. Eine vom Bf Bludenz nach Bf Braz durchgeführte Probefahrt mit dem Zweiwegfahrzeug und 2 Baa (32 t) zeigte auch bei einer Steigung von 31,4 ‰ und dem kleinsten Krümmungsradius von R = 242 m positives Ergebnis . . ."

Aus dem Prospekt über das Zweiwegfahrzeug ist folgendes zu entnehmen:

„. . . Die Entwicklung der ZW 81 reserviert dem Unimog von Daimler-Benz seinen Platz auf der Schiene. Durch überzeugende Leistungen im Gleisverkehr ersetzt er oft die gängigen Rangier-



Laut Angaben der Erzeugerfirmen wurden Vergleichskostenrechnungen bei Verwendung im Verschubdienst erstellt. Sie betragen beim Zweiwegfahrzeug zirka 25 DM, hingegen bei Verwendung eines Diesel-Tfz zirka 75 DM pro Stunde. Das Fahrzeug kann zu den verschiedensten Verwendungszwecken adaptiert werden. So u. a. für Böschungsreinigung (Pflanzen und Sträucher), als Hilfsfahrzeug bei Katastrophen und Entgleisungen, Schneebeseitigung, Unkrautbekämpfung, Weichenreinigung, Oberbauarbeiten, im Verschubdienst usw.

Die Eingleisung des Unimog erfolgt mit einer Zweiwegeinrichtung ZW 81, die aus 4 Gelenkrollenspurhaltern besteht, auf hydraulischem Weg in kürzester Zeit. Zur Eingleisung ist ein schienengleiches Niveau (prov. Bohlen, Mindestbreite 6 m) erforderlich. Die Abfahrt von der Schiene kann auch ohne Niveaugleichheit durchgeführt werden. Das Fahrzeug ist mit einer vom Führerhaus bedienbaren automatischen Kupplungsvorrichtung ausgestattet, die an beiden Seiten angebracht werden kann.

Ein nachträglicher Einbau der Zweiwegeinrichtung bei einem bereits bestehenden Fahrzeug ist aus Gewichtsgründen nicht mehr möglich. Eine Bremsanlage für Eisenbahnfahrzeuge kann u. U. bei einem Tanklöschfahrzeug auch eingerichtet werden.

loks oder ergänzt sie zumindest. Dabei läuft das Fahrzeug auf der Schiene mit normaler Bereifung.

Vier Spurhalter führen das Fahrzeug. Sie sind an zwei Traversen vorne und hinten montiert. Jede Traverse hängt mit zwei Schwenkarmen an den fest auf den Achsen sitzenden Aufhängekonsolen. Durch vier hydraulische Hubzylinder am Fahrzeugrahmen lassen sich die Schwenkarme anheben (Straßenfahrt) oder absenken (Schienenfahrt). Dieser Vorgang wird von der Fahrerkabine aus gesteuert. Den Kernpunkt der Anlage bilden die **Gelenkrollenspurhalter,** deren Spurkränze ähnlich einem normalen Eisenbahnrad wirken. Die Rollen liegen paarweise hintereinander und laufen auf Kegelrollenlagern. Jedes Rollenpaar hat einen begrenzten Ausschlag in der Waagrechten und Senkrechten. Dadurch werden Führungs- und Laufeigenschaften wesentlich verbessert. Zwei einander gegenüberliegende Spurhalter sind je durch eine Spurstange miteinander verbunden.

Die vier hydraulischen Hubzylinder und zwei hydraulische Spannzylinder pressen die Spurhalter auf die Schiene und verhindern das Ausweichen der Rollen nach oben. Dabei arbeitet das Hydrauliksystem der Zweiwegeinrichtung über die Unimog-Hydraulik. Die Zylinder werden durch einen der beiden Steuerschieber und zwei Absperrhähne bedient. Ein Manometer zur ständigen Drucküberwachung ist vorhanden.

Gegen die Unimog-Hydraulik abgeriegelt, sorgt ein Druckspeicher für annähernd gleichbleibenden Anpreßdruck der Spurhalterrollen während der Schienenfahrt. Harte Stöße beim Fahren auf der Straße werden durch einen weiteren Druckspeicher gedämpft. Er dient als Luftfederung für die hydraulisch angehobenen Quertraversen. — Für die Schienenfahrt wird die Lenkung arretiert . . ."

Dem Vorstande der Österr. Bundesbahnen wurde bereits über die Vorteile eines solchen Fahrzeuges berichtet und um Zuweisung der seitens der ÖBB aufzuwendenden Mittel gebeten; außerdem wurde in einem Investitionsplan bis 1978 der Ankauf weiterer solcher Fahrzeuge eingebaut. Die Fahrzeuge sind den dzt. Plänen zufolge vor allem für Einsätze im Arlberg- und Tauerntunnel vorgesehen.

---

33. Etwas für jeden

Verkehrssicherheit erfordert Nüchternheit

Meidet den Alkohol

Eröffnung des 32. Kongresses des Internationalen Eisenbahn-Alkoholgegner-Verbandes (IEAV) in Wien

Über 400 Delegierte aus 12 europäischen Ländern trafen sich vom 16.—22. Juni 1974 zu dem alle zwei Jahre stattfindenden Kongreß des IEAV. Besonders stark vertreten waren die Landesgruppen aus Schweden, der Schweiz und Deutschland.

Die Gründung des Internationalen Verbandes geht auf das Jahr 1907 zurück. Heute zählt der internationale Verband 12 Landesgruppen mit zirka 120.000 Mitglieder. Acht dieser Gruppen arbeiten auf der Grundlage der völligen Ablehnung des Alkohols, während die anderen die Nüchternheit unter dem Verkehrspersonal durch Einhaltung einer Mäßigkeitspflicht zu erreichen suchen.

Am Montagmorgen, dem 17. Juni 1974, wurde im Kongreßhaus Wien, am Margaretengürtel, die Eröffnungssitzung abgehalten. Frau Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz

Primaria Dr. Ingrid Leodolter und der Generaldirektor der ÖBB nahmen mit Bundesminister für Verkehr Erwin Lanc die Eröffnung vor. Verschiedene Grußworte einer zahlreichen Gästeschar von Bahnverwaltungen, Gewerkschaft und befreundeter Organisationen leiteten die Kongreßgespräche ein.

Am Nachmittag begrüßten die Wiener Sängerknaben musikalisch die Teilnehmer in Wien.

Eine umfangreiche Tagesordnung machte es den Teilnehmern leider nicht leicht, Wien genauer kennenzulernen.

Der Präsident des IEAV, Emil Baer, gab bei der letzten Studientagung in Norwegen bekannt, daß er nach 15jähriger Präsidentschaft nicht mehr kandidiert. Daher fanden bei diesem Kongreß in Wien auch Neuwahlen statt.

Der Kongreß stand unter dem Motto „0,0 Promille im Dienst". Univ. Prof. Dr. Kryspin-Exner und Prim. Obermedizinalrat Dr. Anton Rot sprachen zu diesem Thema und den daraus ergebenden Problemen vor und nach dem Dienst.

Sehr interessant und aufschlußreich waren die Experimente mit dem Arbeitsplatzsimulator, der von der Arbeiterkammer und dem Gewerkschaftsbund für ergonomische Untersuchungen geschaffen wurde. Mit dem Arbeitsplatzsimulator konnte bereits einwandfrei die Beeinflussung des Alkohols auf den Menschen festgestellt werden, wenn er auch nur geringe Mengen getrunken hat und die gesetzliche Promillegrenze noch nicht erreicht hat. (Kraftfahrgesetz.)

Nach den Referaten und Sitzungen wurde auch die Modellanlage der Zentralschule besichtigt. An dieser Modellanlage wird das Betriebsgeschehen nachgeahmt und die Nachwuchskräfte haben die Möglichkeit die Wechselfälle des Betriebes zu studieren.

Die Reisebegleiterinnen wurden in die Modeschule Hetzendorf und in die Porzellanmanufaktur Augarten geführt.

Der Internationale Eisenbahn-Alkoholgegner-Verband hat zum Ziel, die Nüchternheit unter dem Verkehrspersonal zu fördern, wobei zu hoffen ist, daß die Beratungen wieder neue Erkenntnisse und Impulse vermittelten um das Ideengut des IEAV weiter verbreiten zu können. Das vorbildhafte Verhalten und aufklärende Wirken seiner Mitglieder ist ein wesentlicher Beitrag im Kampf gegen den Alkohol und damit auch zur Unfallverhütung. Die Forderung der Nüchternheit unter dem Verkehrspersonal auf Schiene und Straße ist heute eine absolute Notwendigkeit.

Und wie zum Hohn:

8 Trunkenheitsanstände allein im Monat Mai 1974 !

Lagerung von Ölbindemittel

BBDion Villach

St. Veit a. d. Glan Westbf	in der Fahrdienstleitung
St. Veit a. d. Glan Vbf	in der Fahrdienstleitung
Wolfsberg	in der Lampisterie — Schlüssel in der Fahrdienstleitung
Zeltweg	im Gütermagazin — Schlüssel außerhalb der Dienstzeit in der Fahrdienstleitung
Arnoldstein	im Gütermagazin — Schlüssel in der Fahrdienstleitung
Velden am Wörthersee	im Gütermagazin — Schlüssel in der Fahrdienstleitung
Mallnitz	im Unfallgeräteraum — Schlüssel beim Fdl
Spittal-Millstättersee	im Kohlenschuppen — Schlüssel bei BhMst. Spittal a. d. Drau und bei Bf Spittal-Millstättersee
Hofgastein	im Gütermagazin — Schlüssel beim Bf-Vorstand
Lienz	im Zollmagazin — Schlüssel beim Fdl
Leoben	im Expreßgutmagazin — Schlüssel beim Fdl
St. Michael	in der Lampisterie — Schlüssel beim Fdl
Fehring	im Gütermagazin — Schlüssel beim Fdl
Hartberg	im Ölmagazin — Schlüssel beim Fdl
Radkersburg	im Gütermagazin — Schlüssel beim Fdl
Bruck a. d. Mur Fbf	im Gütermagazin — Schlüssel beim Fdl
Pernegg	in der Ölkammer — Schlüssel beim Bf-Vorstand
Leibnitz	im ehem. Wasserturm — Schlüssel beim Fdl
Spielfeld-Straß	im Gütermagazin — Schlüssel beim Fdl

Güterwagen für die Postschnellzüge 39900/39901

Mit Fahrplanwechsel 1974/75, das ist ab 26. Mai 1974, wurden die Postschnellzüge 39900/39901 in der Relation Wien Westbf—Salzburg—Rosenheim—Kufstein—Innsbruck und zurück ausschließlich zur Postbeförderung in Verkehr gesetzt. Der Fahrplan beider Züge ist für Höchstgeschwindigkeiten bis 120 km/h erstellt. Zur Deckung des Umlaufes beider Postschnellzüge stehen 30 gedeckte, 120 km/h lauffähige, mit E-Heizleitung ausgestattete Güterwagen als Postbeiwagen zur Verfügung, und zwar:

Gbss-v 20 81 175 0 070-1 bis 20 81 175 0 099-0

18 Wagen sind im Bf Westbahnhof,

12 Wagen sind im Bf Innsbruck Hauptbahnhof beheimatet und werden von diesen Bahnhöfen in Evidenz gehalten.

Heimatbahnhof Wien Westbf:

20 81 175 0 070-1	20 81 175 0 085-9
071-9	086-7
072-7	087-5
073-5	094-1
074-3	095-8
075-0	096-6
20 81 175 0 082-6	20 81 175 0 097-4
083-4	098-2
084-2	099-0

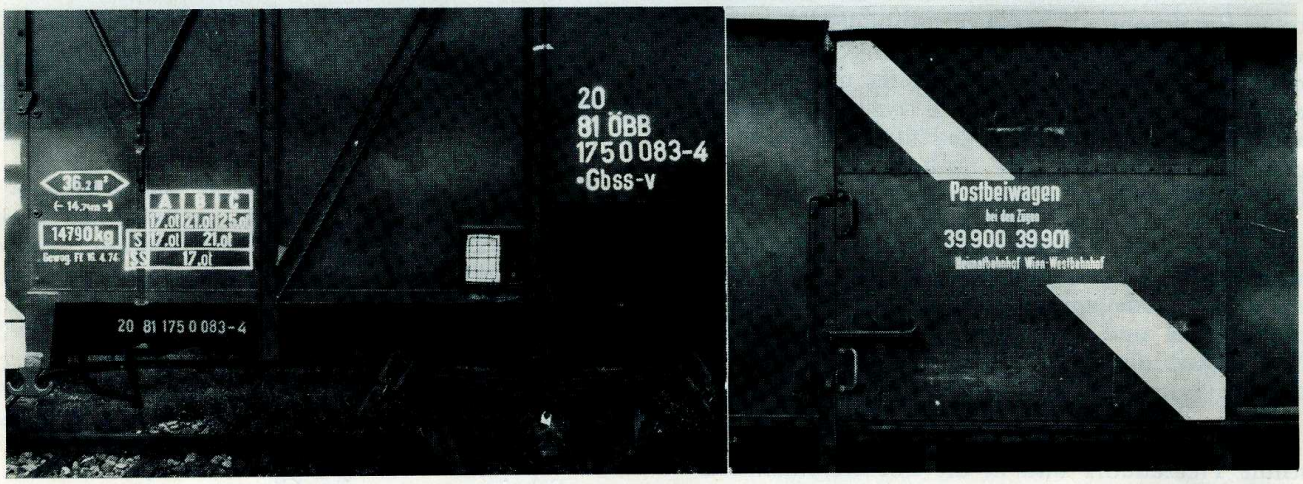
Heimatbahnhof Innsbruck Hbf:

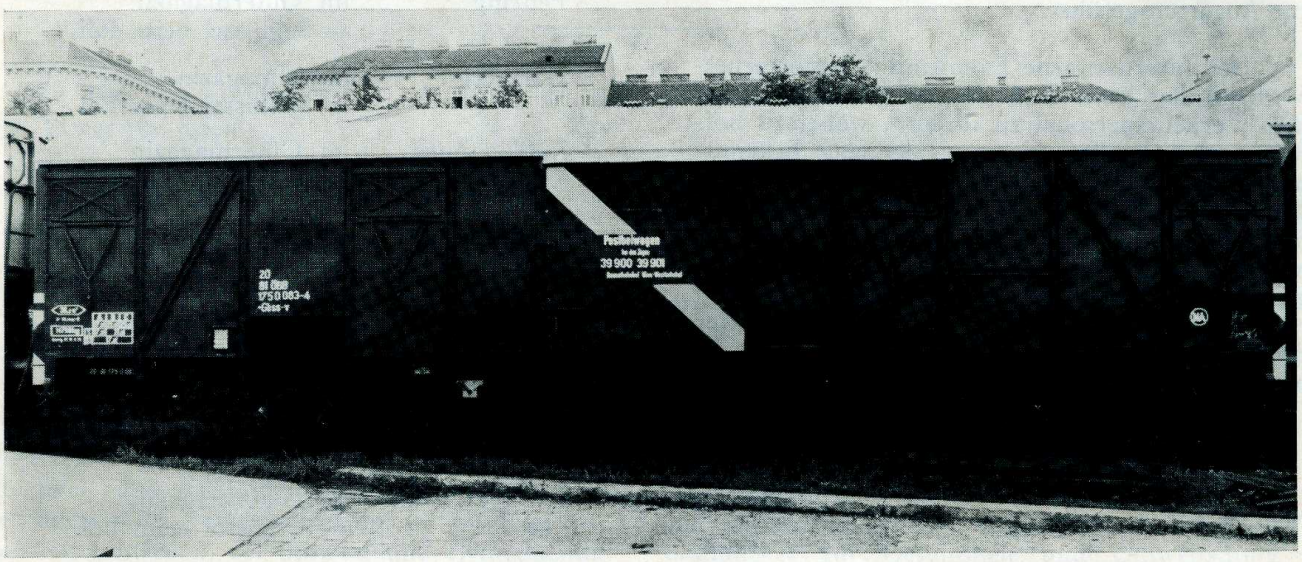
20 81 175 0 076-8	20-81 175 0 088-3
077-6	089-1
078-4	090-9
079-2	091-7
080-0	092-5
081-8	093-3

Die Wagen sind mit „Postbeiwagen bei den Zügen 39900/39901", „Heimatbahnhof Wien Westbahnhof bzw. Innsbruck Hbf" beschriftet. Außerdem ist bei diesen Wagen als besondere augenfällige Kennzeichnung an der Wagentüre ein gelber Diagonalstreifen (analog wie bei den Expreßgutwagen) von links oben nach rechts unten angebracht.

Die Deutsche Bundesbahn hat der Verwendung der Wagen im „Korridorverkehr" Salzburg—Rosenheim—Kufstein trotz Fehlens der RIV-Zeichen zugestimmt.

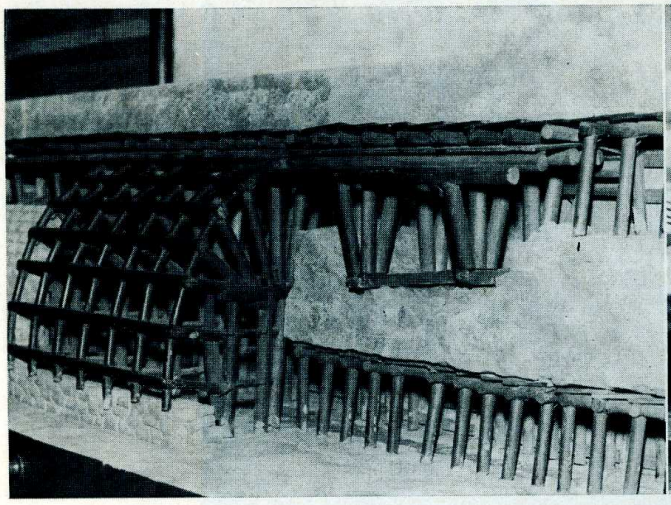
Anderweitige Verwendung dieser Wagen als für die Postschnellzüge 39900/39901 als **Postbeiwagen ist** nicht zulässig.



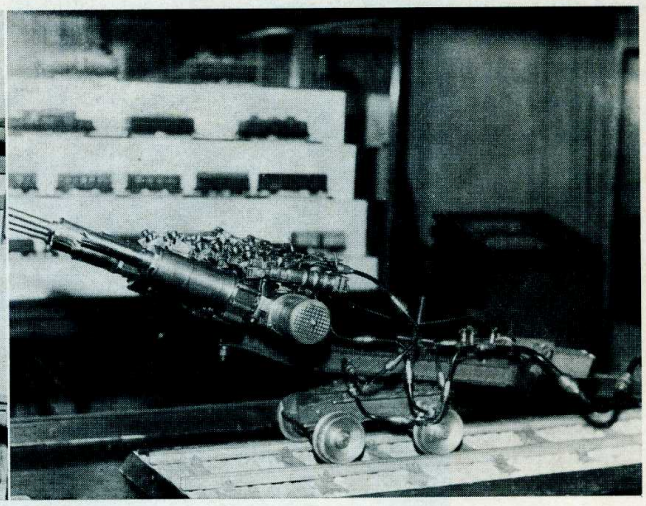


Ausstellung über die Tauernbahn

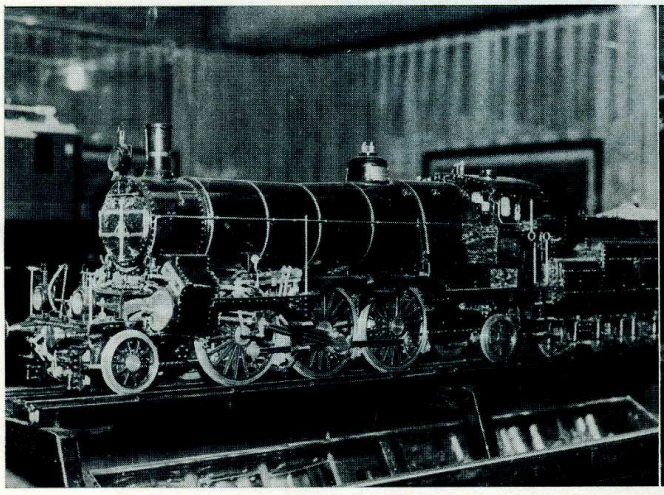
anläßlich der Verkehrswissenschaftlichen Tagung in Badgastein vom 14.—18. 5. 1974. Gezeigt wurden u. a. folgende Modelle:



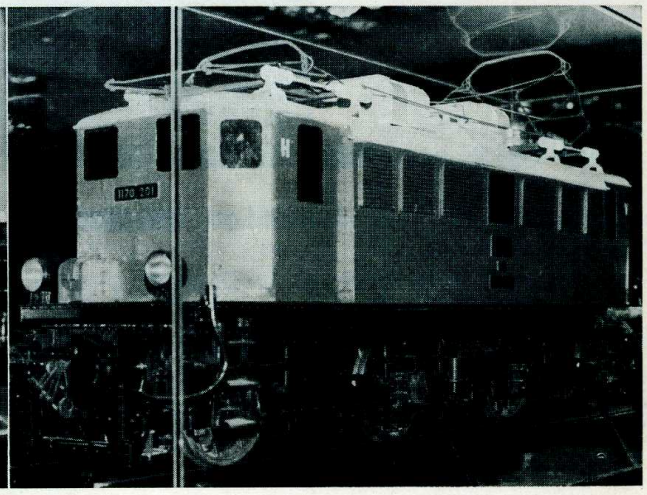
Tunnelbau



Tunnelvortriebsmaschine



Tfz der Reihe 110



Tfz der Reihe 1170

Aus DV K 1

Besondere Betreuung bestimmter Reisender

691. Die Schaffner haben sich alleinreisender Kinder sowie hilfebedürftiger Personen, wie Kranker, Gebrechlicher oder des Reisens augenscheinlich Unkundiger, anzunehmen, diesen Personen beim Ein-, Aus- und Umsteigen möglichst behilflich zu sein und sie in Umsteigebahnhöfen an den Fahrdienstleiter oder an den Schaffner des Anschlußzuges zu verweisen.

692. Sind Kranke oder körperlich Behinderte, die auf Tragbetten, in Rollstühlen oder dgl. zu befördern sind, in die Wagen zu bringen oder aus diesen herauszuheben, so haben die Schaffner oder die Bahnhofbediensteten die Begleiter zu unterstützen. Zu diesem Zweck haben die Schaffner den Krankentransport unter Angabe der ungefähren Reihung des Wagens im Zug an den Bestimmungsbahnhof vorzumelden, der nach Möglichkeit einen Bahnhofbediensteten zur Unterstützung der Begleiter zu stellen hat.

Besorgungen für Reisende

703. Auf Wunsch der Reisenden haben die Schaffner, soweit es die dienstlichen Obliegenheiten gestatten, Gepäckträger oder ambulante Verkäufer heranzurufen. Im übrigen ist den Reisenden im Interesse des Kundendienstes nach Möglichkeit an die Hand zu gehen.

Und wieder kein Spitzenverschieber

das Ergebnis !

Ein Fernschreiben, wie es nicht sein soll !

b nr 1612 von [redacted] 03. 05. 1974. 17 20 .

an gendion bbdion [redacted]

u n f a l l m e l d u n g .

freitag 03 05 1974 15 20 streifte sperrfahrt b 1536 auf der unabgeschrankten e k im km 9.337 der strecke [redacted] den e k w w 61634 der firma schenker .

ergaenzungsmeldung folgt .

bhf [redacted] : [redacted] fdl .

Beim gegenständlichen Ereignis handelte es sich nicht um eine Streifung, sondern eindeutig um einen **Zusammenprall.** Es fehlt die Angabe, um welche Straße (Gemeinde-, Landes- oder Bundesstraße) es sich handelt und wie die EK gesichert ist. Die Ursache sowie die Folgen des Ereignisses sind nicht erwähnt. Die angekündigte Ergänzungsmeldung ist bis heute bei den zuständigen Stellen nicht eingelangt. Das „I. A." vor dem Namen fehlt. Der Zusatz „Fdl" ist vorschriftswidrig.

Solche Fernschreiben sind zwecklos !

Ein Blick auf die „Richtlinien" hätte genügt, um die fernschriftliche Meldung zweckdienlich zu verfassen.

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

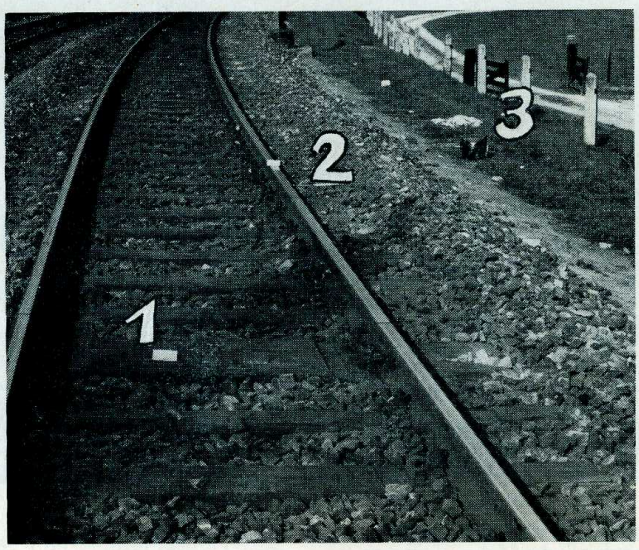
Achtet auf Eure Kinder!

Wiewohl wir schon mehrmals auf die Gefahren hingewiesen haben, die für minderjährige Kinder von in Bahnnähe wohnenden Bediensteten und Bahnfremden bestehen, müssen wir leider neuerlich einen schweren Unfall aufzeigen:

Sonntag, 7. April 1974, um 15.44 Uhr wurde im Bf St. Johann im Pongau im km 60,550 (d. i. zwischen Einfahrsignal A der Gegenrichtung — km 60,397 — und der ersten Weiche) das mitten im Gleis 1 spielende Kind Manfred St., geb. 16. 9. 1971, vom Tfz des mit zirka 70—80 km/h aus dem Bf ausgefahrenen Zuges 5017 erfaßt, zur Seite geschleudert und auf der Stelle getötet.

Der Tfzf sah bei Ausfahrt des Zuges in einem Rechtsbogen (R = 400 m) das Kind erst auf kurze Entfernung und konnte trotz Schnellbremsung den Unfall nicht mehr verhindern. Der Zug kam 300 m nach der Unfallstelle zum Stillstand und setzte um 15.55 Uhr die Fahrt fort.

Das Elternhaus des verunglückten Kindes liegt zirka 200 m von der Unfallstelle entfernt. Das Kind hatte sich von den Eltern unbemerkt aus der Wohnung entfernt.



1, 2 und 3 sind Markierungspunkte im Gendarmerieprotokoll

Zu dem Schmerz, den die Kindeseltern durch die Verletzung oder gar Tötung ihres Kindes erfahren, wird gegen sie meist auch noch Anzeige wegen mangelhafter Beaufsichtigung erstattet. Möge daher dieser Unfall der neuerlichen Warnung dienen!

---

34. **Kundendienst**

Man schrieb uns:

„Sehr geehrte Herren!

Durch den Irrtum unserer italienischen Partner wurde für eine Gruppe von 97 Personen die Bestellung für die Couchettes Wien—Venedig statt für den 12. 4. für den 13. 4. durchgeführt. Dadurch konnte die Gruppe am 12. 4. nicht zurückfahren und war am Südbahnhof ‚gestrandet'.

Wir möchten in diesem Zusammenhang folgenden Herren besonders danken:

1. dem Beamten, der über die Klappe 3600 erreichbar ist und in der Nacht vom 12./13. 4. Dienst hatte,
2. dem Fahrdienstleiter am Südbahnhof, der ebenfalls in dieser Nacht Dienst hatte.

Die Herren haben sich ungeheuer bemüht und haben der Gruppe und uns in dieser schwierigen Situation sehr geholfen.

Wir ersuchen Sie, unseren Dank weiterzuleiten und verbleiben

Phönix-Reisen, Wien"

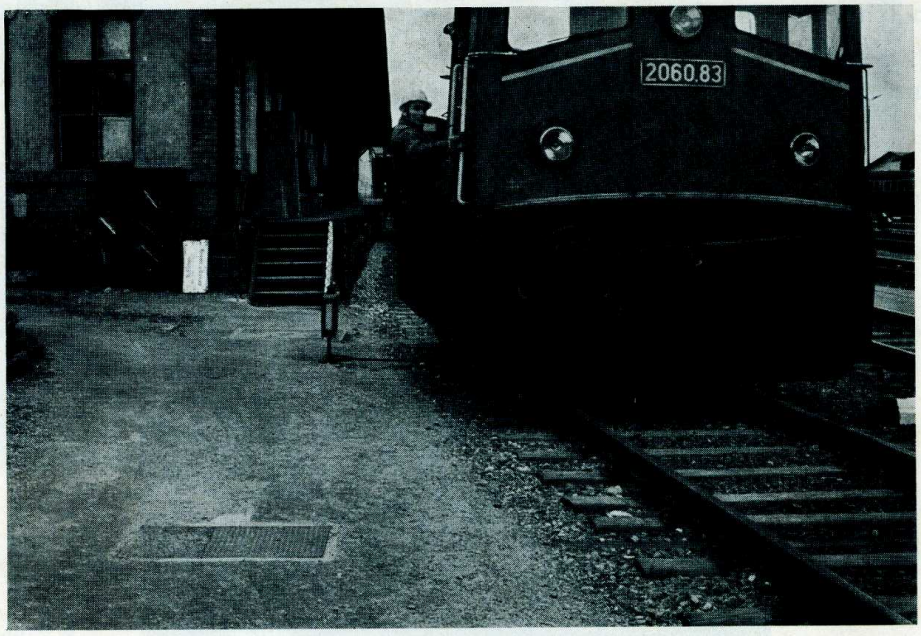
Es handelte sich um ObRev. Hans **Novohradsky** der ZVÜ und um die Fdl ObRev. Richard **Kunst** und Rev. Franz **Scherz** des Bf Wien Südbf.

Arbeitnehmerschutz

Wie es zu Unfällen kommen kann, zeigt das Verhalten des Bediensteten auf untenstehendem Bild. Hier werden grundlegende Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift mißachtet!

Heißt es doch im Punkt 3.4.7. des Heftes 3 der Unfallverhütungsvorschrift:

„Bei Annäherung an Rampen, Ladebühnen u. dgl. ist auf der Rampen-(Ladebühnen-)seite das Verweilen auf Trittbrettern oder Aufstiegen unter Rampen-(Ladebühnen-)höhe verboten."



Durch Fehlverhalten ähnlicher Art ereignete sich kürzlich im Bereich einer Magazinsrampe ein Unfall eines Zugführers mit katastrophalen Folgen.

Zugführer R. übertrug die Leitung des Verschubes in der vom Bf O. abzweigenden Anschlußbahn einem Schaffner. Er selbst begab sich in das Magazinsgebäude, um Frachtpapiere abzuholen. Unterdessen fuhr das Tfz des Bezirksgüterzuges auf das Magazinsgleis der Anschlußbahn, wo 3 Güterwagen abgeholt werden sollten. Nachdem diese Wagen an das Tfz gekuppelt worden waren und der Verschubleiter sich vom ungehinderten Beginn des Verschubes überzeugt hatte, leitete er, vom letzten Wagen aus, auf der der Magazinsrampe abgekehrten Seite die Verschubbewegung ein. Während des Ingangsetzens des Verschubteiles kam Zugführer R. vom Magazin und wollte auf den hinteren Führerstand des Tfz der Reihe 2043 von der Rampe aus aufspringen. Hiebei übersah er einen auf der Magazinsrampe zur Dachabstützung aufgestellten Eisenmast — es befinden sich insgesamt 7 solcher Stützen auf der Rampe —, der in den lichten Raum ragt und mit dem Kennzeichen K 113 „Objekte mit zu geringem Abstand vom Gleis" versehen ist. R. wurde vom Mast abgestreift und stürzte zwischen Magazinsrampe und Verschubteil auf den Gleiskörper, wobei ihm beide Beine etwa in Kniehöhe und der rechte Unterarm vom nachfolgenden Wagen abgetrennt wurden.

Nachdem der Tfz-Führer den Verschubteil in Bewegung gesetzt hatte, blickte er routinemäßig vom rampenseitigen Seitenfenster des Führerstandes nach hinten und nahm das Ereignis wahr. Obwohl er sofort eine Bremsung einleitete, konnte ein Überfahren des Zugführers nicht mehr verhindert werden.

Welches Leid dieser Unfall für den Bediensteten selbst und seine Familie (3 Kinder) mit sich bringt, kann mit Worten nicht ausgedrückt werden. Wie dieses Beispiel zeigt, kann die geringste Unaufmerksamkeit bei der Ausübung des voller Gefahren befindlichen Verschubdienstes zu Unfällen führen, deren Folgen nicht abzuschätzen sind.

Deshalb werden hier neuerlich die wichtigsten Bestimmungen, die außer acht gelassen worden sind, wieder in Erinnerung gerufen.

„Vor dem Auf- oder Abspringen ist auf Maste, Wasserkräne, Lademaße, Weichen, Leitungen, Tore, Gruben und sonstige Hindernisse sowie auf Fahrten im Nachbargleis zu achten." (Heft 3, Punkt 3.5.2) und

„Zugbegleiter sollen grundsätzlich noch vor Anfahren des Zuges aufsteigen." (Heft 3, Punkt 3.5.3.)

Am 13. März 1974, um 13.45 Uhr wurde im Bf S. H. der als Gleisbremser eingeteilte Verschieber M. in Höhe der Gleisbremse I von einem abgerollten Güterwagen erfaßt und über die Böschung des Abrollberges geschleudert. Der Verletzte wurde in ein Krankenhaus eingeliefert, wo ein Sprung der Schädeldecke und eine Rißquetschwunde an der Stirn festgestellt wurde. Der Bedienstete war 19 Tage arbeitsunfähig.

M. hatte während des Rollganges des Zuges 59722 für einen abzurollenden Wagen den Hemmschuh in Höhe der Gleisbremse I rechtzeitig aufgelegt. Danach führte er ein kurzes Gespräch mit einem Kollegen, wobei er im Gefahrenbereich des Gleises stand.

Der Bedienstete trug zum Zeitpunkt des Ereignisses keinen Schutzhelm, obwohl ihm ein solcher ausgefolgt wurde. M. will den Schutzhelm in der Nähe abgelegt haben, ohne hiefür einen Grund angeben zu können.

Der Bedienstete wurde wegen Mißachtung der Bestimmungen des Punktes 2.7.7.1 der DV A 40 zur Verantwortung gezogen.

Das Arbeitnehmerschutzgesetz hat sowohl dem Arbeitgeber als auch dem Arbeitnehmer u. a. hinsichtlich der Verwendung von Schutzausrüstungen Verpflichtungen auferlegt. Diese Verpflichtungen wurden bereits in das ab 1. 1. 1974 in Kraft befindliche Heft 1 der DV A 40 eingearbeitet.

Die örtlich Aufsichtführenden wurden mit diesem Heft nur teilweise persönlich beteilt; es liegt jedoch zur Einsicht in der Dienstpostensammlung auf.

Die für das Tragen der Schutzstücke betreffenden Bestimmungen sowie jene der Verantwortlichkeit der örtlich Aufsichtführenden werden hier auszugsweise wiedergegeben:

Punkt 1.2.5: „Die Bediensteten sind verpflichtet, die zum Schutz des Lebens und ihrer Gesundheit erlassenen Vorschriften, Anordnungen und Weisungen zu befolgen und sich so zu verhalten, daß bei der Arbeit weder ihr Leben und ihre Gesundheit noch das Leben und die Gesundheit ihrer Mitarbeiter gefährdet werden. Sie haben alle Einrichtungen, Vorrichtungen, Schutzausrüstungen u. dgl. der Vorschrift entsprechend zu verwenden, festgestellte Mängel zu beseitigen oder ihre Beseitigung zu veranlassen bzw. der vorgesetzten Stelle zu melden."

Punkt 2.1.4.1: „Der örtlich Aufsichtführende hat unter persönlicher Verantwortung die für die Unfallverhütung erforderlichen Sicherungsmaßnahmen durchzuführen. Er hat die notwendigen Weisungen zu erteilen und darauf zu achten, daß alle der Unfall-Verhütungsvorschrift dienenden Anordnungen befolgt werden; er darf ein der Unfall-Verhütungsvorschrift widersprechendes Verhalten nicht dulden. Weiters hat er soweit als möglich darauf zu achten, daß die einzelnen Bediensteten zu den ihnen zugeteilten Arbeiten befähigt sind, daß die Werkzeuge und Einrichtungen für die Arbeit geeignet und die bei der Arbeit erforderlichen Schutzvorrichtungen in genügender Anzahl und in brauchbarem Zustand vorhanden sind und verwendet werden."

Das Tragen der Schutzstücke senkt die Anzahl der Arbeitsunfälle und mildert ihre Folgen. Dies beweist die positive Entwicklung der Unfallrate des Betriebsdienstes (1968 — 49,6%, 1973 — 42,6%).

Um eine weitere Senkung der Unfallrate zu erreichen, wird es Verpflichtung der örtlich Aufsichtführenden und Kontrollorgane sein, bei jeder sich bietender Gelegenheit auf die lückenlose Einhaltung der den Arbeitnehmerschutz betreffenden Bestimmungen besonders zu achten. Unzukömmlichkeiten sind in geeigneter Form abzustellen und allenfalls unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zielführende Maßnahmen zu setzen, die geeignet sind, die mit sehr viel Leid und wirtschaftlichen Nachteilen verbundenen Arbeitsunfälle soweit wie möglich zu senken.

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst werden ersucht, im nächsten Dienstunterricht das Arbeitnehmerschutzgesetz eingehend zu behandeln, damit die örtlich Aufsichtführenden, Sicherheitsbeamten und Unfallverhüter mit ihrer Verantwortlichkeit vertraut werden und ihrer Aufsichtspflicht nachkommen können.

Schwerpunktprogramm Juli — September 1974

Bf-Vorstände: Fdl: Reisezugschaffner:	Ausreichende Unterrichtung unserer Fahrgäste — ein Gebot des Kundendienstes
Verschubbedienstete: Tfzf:	Verschubwegbeobachtung
Kuppeln:	Kuppeln und Einhalten des Sicherheitsabstandes beim Hineintreten ins Gleis vor anrollenden Wagen
Weichen- und Stellwerkswärter:	Grundstellung der Weichen
Blockwärter:	Zugfahrten bei untauglichen Signalen
Kl-Führer:	Lagerung der Ladung auf Kl

Vorsicht – bester Unfallschutz

Darum:

Vorsicht beim Betreten der Bahnanlagen

Der Aufenthalt innerhalb der Bahnanlagen ist gefährlich, stete Vorsicht und Aufmerksamkeit ist daher geboten.

Vorsicht im Bereich der Gleise

Ohne zwingende Notwendigkeit ist der Aufenthalt in Gleisen oder in gefährlicher Nähe von Gleisen, auf Fahrzeugen, die nicht dazu bestimmt sind, und unter Fahrzeugen verboten.

Vorsicht beim Überschreiten von Gleisen

Müssen Gleise überschritten werden, so ist vor jedem dieser Gleise durch Ausschau nach beiden Seiten auf das Herannahen von Fahrzeugen besonders zu achten. Auf Schienen, Weichenzungen und Weichenstangen darf nicht getreten werden.

Vorsicht beim Auf- und Abspringen

Auf- und Abspringen ist verboten, solange Fahrzeuge rascher als mit Schrittgeschwindigkeit rollen. Bei Schnee und Glatteis ist erhöhte Vorsicht notwendig. Vor dem Auf- und Abspringen ist auf Maste, Wasserkrane, Lademaße, Weichen, Leitungen, Tore, Gruben und sonstige Hindernisse sowie auf Fahrten im Nachbargleis zu achten.

Vorsicht beim Kuppeln

Der Kupplungsbügel der Schraubenkupplung ist beim Einhängen hinten anzufassen, um ein Einklemmen der Finger zwischen Kupplungsbügel und Zughaken zu vermeiden.

Es ist darauf Bedacht zu nehmen, daß sich der Schwengel in der Kupplungsspindel nicht immer sichern läßt und durch die Spannung, die entsteht, wenn sich die Kupplung streckt, ausschlagen kann.

Vorsicht beim Auflegen von Hemmschuhen

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

Beim Entfernen von Hemmschuhen unter angehaltenen Fahrzeugen ist auf anrollende Fahrzeuge zu achten.

Trage Sicherheitsschuhe, trage den Schutzhelm, trage die gelbe Warnbluse

— denn sie sind ein wirksamer Unfallschutz.

Druck: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen — 1402/7