

Der Fdl des Bf G. verständigte nur den beteiligten Stellwerkswärter von der nochmaligen Fahrt des Turmwagens in Richtung Bf S., nicht aber die Streckenbediensteten und auch nicht Bf S., weil er der Meinung war, daß dies bei der verlängerten Sperre und Freisein des Gleises bis zur Schienenbruchstelle nicht nötig sei. Da die Arbeiterrotte beim Tunnelportal nächst Bf G. vom Gleismeister nicht als „gefährdete Rotte“ gemeldet war, wußte der Fdl nicht ihren genauen Einsatzort.

Während die Rotte bei der Rückfahrt des Turmwagens noch außerhalb des Tunnels arbeitete, befand sie sich bei der neuerlichen Fahrt bereits 35 m im Tunnel und war daher vom Kl-Führer bei Annäherung an das Portal nicht mehr zu sehen. Kl-Führer und -fahrer nahmen daher berechtigt an, die Arbeiten wären bereits beendet worden.

Infolge des Linksbogens beim Tunneleingang und des momentanen Wechsels von der vollen Tageshelle in das Dunkel bemerkte der Kl-Fahrer die Arbeiterrotte erst auf zirka 15 m. Er leitete bei einer Geschwindigkeit von zirka 25 km/h Schnellbremsung ein und gab Achtungssignal; dennoch kam der Kl erst 20 m nach der Unfallstelle zum Stillstand.

b) Anfahren eines Kl an Gleisstopfmaschine

Der mit einem Gf mit beschränkten Verkehrsbefugnissen besetzte Gf-Bf O. befindet sich zwischen den Bf H. und G. Am Ereignistag wurden in der Zeit von 8.00 bis 12.30 Uhr unter Aufsicht des Gleisaufsehers im Abschnitt Bf O.—G. Gleisstopfarbeiten mit 4 Rapid-Kraftstopfgeräten durchgeführt.

Der für die durchzuführenden Oberbauarbeiten bestimmte Gleisaufseher meldete mittels Anschaltfernsprechers um 7.30 Uhr den benachbarten Fdl und dem Gf des Bf O., daß seine Rotte als „gefährdet“ zu betrachten sei und für die Dauer der angegebenen Arbeitszeit der Fernsprecher angeschaltet bleibe. Obwohl der Gf von den Fdl nicht zur ausnahmsweisen Verständigung der gefährdeten Rotte herangezogen wurde, schrieb er die kilometrische Lage der Arbeitsstelle sowie die Dauer der Besetzung des Fernsprechers an die Merktafel an.

Um 9.30 Uhr erfolgte im Gf-Bf die Ablöse, wobei der übergabende Bedienstete die gefährdete Rotte weder mündlich erwähnte noch schriftlich in der Übergabe anführte. Zu diesem Zeitpunkt meldete sich ein Fernmeldemeister beim Fdl des Bf H. und ersuchte um Abfertigung eines Kl mit 2 angehängten Bahnwagen nach Bf O., um Material abzubefördern. Der Fdl vereinbarte hierauf mit seinen Kollegen im Bf G. die Fahrt des Kl mit Abfahrt um 10.25 Uhr und spätester Ankunft im Gf-Bf O. um 12.10 Uhr. Diese Vereinbarung hörte auch der Gf und der Sicherungsposten mit. Anschließend fertigte der Fdl den

Der bei der Arbeiterrotte befindliche Gleismeister sah zufällig zum Tunnelportal, bemerkte auf etwa 15 m den anrollenden Turmwagen und stieß einen Warnungsruf aus. Während es den übrigen Arbeitern gelang, sich aus dem Gefahrenbereich zu entfernen, überhörte ein mit einer Schraubeneindrehmaschine tätiger Gelegenheitsarbeiter infolge des Maschinenlärms sowohl Achtungssignal als auch Warnruf und wurde von einem Puffer des Turmwagens ins Gleis gestoßen. Er verstarb kurz nach dem Unfall.

Die Unfallursache lag somit darin, daß

- a) die Arbeiterrotte trotz Arbeiten mit lärmenden Schraubeneindrehmaschinen im Tunnel nicht als „gefährdet“ angemeldet, die Arbeitsstelle im Tunnel nicht ausreichend beleuchtet und nur 1 Sicherungsposten in Richtung Bf S. aufgestellt war,
- b) die 2. Sperrfahrt des Turmwagens der Strecke nicht bekanntgegeben wurde. Wäre dies geschehen, dann hätte auch der beim Anschlußfernsprecher befindliche Sicherungsposten von der 2. Fahrt Kenntnis erhalten.

Den Unfall verschuldete somit

der Gleismeister (DV V 3, Punkt 206 sowie Heft 5 der DV A 40) und der Fdl des Bf G. (DV V 3, Punkte 568, 571, 575, 3. Abs. und 578).

Kl ab und teilte den beteiligten Bediensteten mit, daß der Kl später nach Bf G. weiterfahren werde.

Da die Materialverladung rascher als angenommen vor sich ging, traf der Kl bereits um 11.44 Uhr im Gf-Bf O. ein. Als der Kl-Führer um Erlaubnis zur Weiterfahrt ersuchte, kündigte der Gf die Fahrt des Kl mit Abfahrt um 11.45 Uhr und spätester Ankunft im Bf G. um 12.10 Uhr eigenmächtig an, ohne die Abfahrtsbereitschaft dem Fdl des in der Fahrtrichtung rückgelegenen Bf zu melden. Der Fdl im Bf G. stimmte der Ankündigung, die auch vom Sicherungsposten gehört wurde, widerspruchslos zu. Der Gf fertigte hierauf den Teil B der Fahrtrichtung aus und erteilte anschließend die Erlaubnis zur Weiterfahrt. Dann meldete er den Kl nach Bf H. zurück und teilte dem Fdl dieses Bf mit, daß er den Kl bis Bf G. abgefertigt habe.

Der vom Sicherungsposten über die zu erwartende Kl-Fahrt verständigte Aufsichtführende beauftragte den Bediensteten, dem Kl entgegen zu gehen und ihn vor der Arbeitsstelle anzuhalten.

Als die Fdl der benachbarten Bf fast gleichzeitig den Aufsichtführenden vom bereits abgefertigten Kl verständigen wollten, gab dieser bekannt, daß der Kl vor der Arbeitsstelle angehalten werde.

Kurz darauf nahm der Sicherungsposten auf zirka 150 m Entfernung den herannahenden Kl wahr und gab die Signale „Langsam“ und „Halt“.

Der Kl-Fahrer, der von der gefährdeten Arbeiterrotte keine Kenntnis hatte, betätigte hierauf bei einer Geschwindigkeit von etwa 30 km/h Fuß- und Handbremse, jedoch so unsachgemäß, daß die Räder des Kl blockierten, dieser gegen die Kraftstopfgeräte stieß und entgleiste.

Der Unfall wurde durch 3 Bedienstete verschuldet:

1. Der Gf des Bf O., weil er den Kl eigenmächtig bis Bf G. abfertigte, ohne die Abfahrtsbereitschaft dem in der Fahrtrichtung

rückgelegenen Fdl-Bf zu melden, wodurch die Verständigung des Kl-Führers über die gefährdete Rotte unterblieb. (DV V 28, Punkt 273),

2. der Fdl des Bf G., weil er die Ankündigung des Gf für die Kl-Fahrt bis Bf G. widerspruchlos entgegennahm, und
3. der Kl-Führer und -Fahrer, weil er den Kl infolge unsachgemäßer Bremsung nicht vor dem Fahrhindernis angehalten hatte (ZSV 4, Punkt 3).

c) Unerlaubte Durchfahrt eines Güterzuges in einer H.- u. Lst.

In der zwischen den Bf H. und V. befindlichen H.- u. Lst. U. zweigt eine Anschlußbahn ab, deren Bedienung mit den Erfordernissen der Bezirksgüterzüge erfolgt.

Nach Beendigung der Verschubarbeiten im Bf H. verständigte der Fdl den Zugführer eines Bezirksgüterzuges, daß der Zug in der H.- u. Lst. außerplanmäßig anzuhalten und 4 leere Wagen in die Anschlußbahn beizustellen habe. Dann stellte der Fdl einen A-Befehl für das außerplanmäßige Anhalten in der H.- u. Lst. aus, der vom Zugführer übernommen wurde. Letzterer verständigte den Tfz-Führer vom außerplanmäßigen Anhalten, worauf der Tfz-Führer zum Fdl ging und ihm mitteilte, daß er seiner Meinung nach in der H.- u. Lst. nicht ortskundig sei und daher den Verschub nicht durchführen könne.

Bei Verständigung der Zugleitung (Lokdienst) und des zuständigen Maschinenmeisters erhielt der Fdl die Auskunft, daß der Tfz-Führer die Verschubarbeiten durchzuführen habe. Er teilte dies dem Tfz-Führer mit, verabsäumte es aber, diesem einen neuerlichen eindeutigen Auftrag zu erteilen; dies in der Annahme, daß durch Ausfolgung des A-Befehles das außerplanmäßige Anhalten gewährleistet sei.

Nach diesem Gespräch begab sich der Tfz-Führer zum Zugführer und verweigerte die Übernahme des A-Befehles mit der Begründung, daß er dem Fdl mitgeteilt habe, er werde in der

H.- u. Lst. nicht anhalten. Der Zugführer nahm diese Mitteilung zur Kenntnis und glaubte, daß der A-Befehl nunmehr gegenstandslos sei.

Der Bezirksgüterzug fuhr um 22.15 Uhr in der H.- u. Lst. unerlaubt durch!

Der Vorfall wurde durch 3 Bedienstete verschuldet:

1. Der Tfz-Führer unterließ es, den Zug in der H.- u. Lst. anzuhalten, wiewohl er vom Fdl des Bf H. und vom Zugführer verständigt worden war, daß der Zug wegen Durchführung dringender Verschubarbeiten Aufenthalt nehmen müsse (DV V 3, Punkt 21: „... Dienstliche Weisungen der Vorgesetzten sind ungesäumt und gewissenhaft zu befolgen“; DO §§ 18 und 21),
2. der Zugführer, weil er in der H.- u. Lst. keine Anhaltemaßnahmen getroffen hatte, obwohl das Anhalten mit A-Befehl vorgeschrieben und dieser Befehl nicht schriftlich widerrufen worden war. (DV V 3, Punkte 190, 418, 481),
3. der Fdl des Bf H., weil er dem Tfz-Führer die Aufträge nicht so erteilt hat, daß jedes Mißverständnis ausgeschlossen war. Außerdem verabsäumte er es, die vorgeschriebenen, das außergewöhnliche Ereignis betreffenden, Meldungen abzugeben (DV V 3, Punkte 21 und 181 a); (DV V 26, Punkt 60).

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

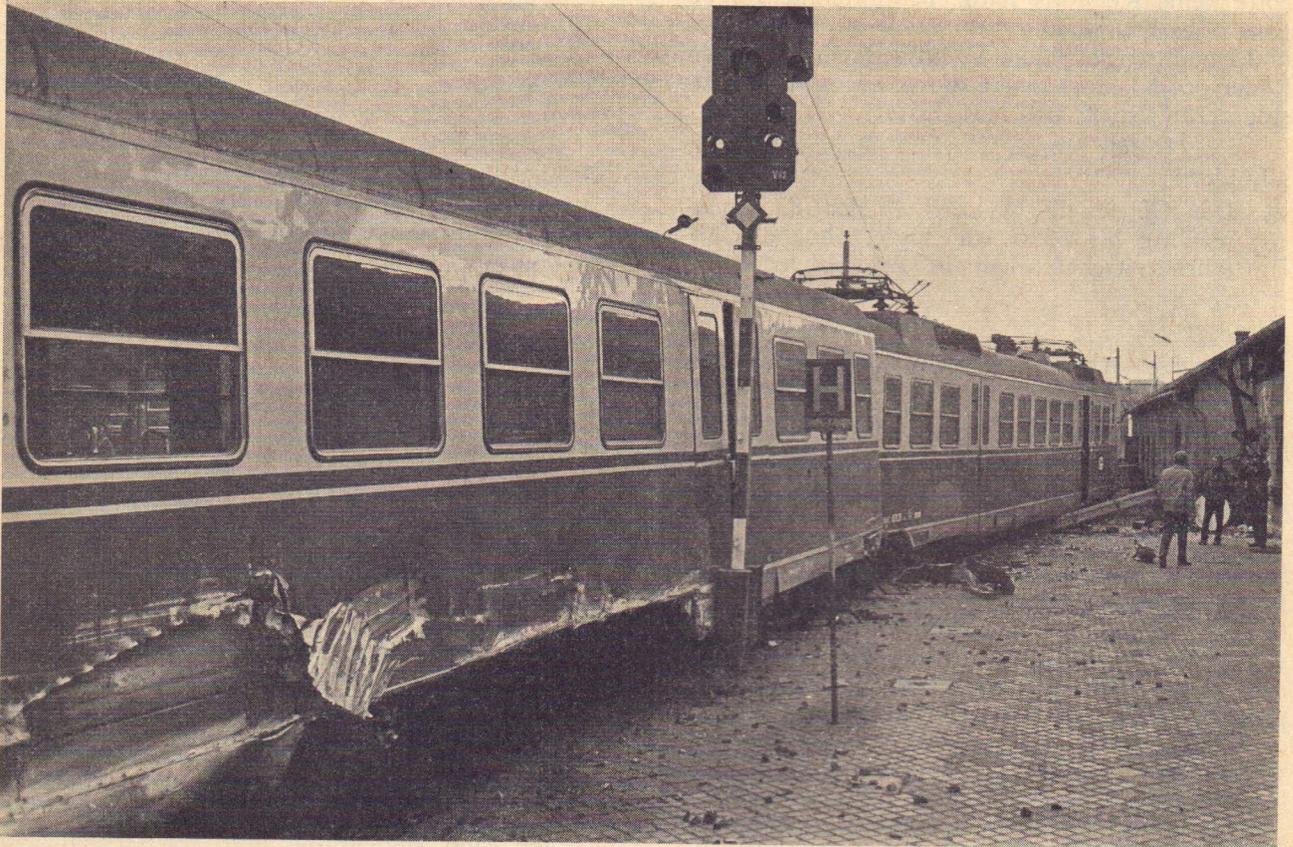
Nur **sofortige Meldung** über außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr an die Zugleitungen gibt die Möglichkeit, notwendige Anordnungen raschest zu treffen.

Zugleitungsbeamte!

Gebt solche einlangende Meldungen sofort an die Euch bekannten Stellen weiter.

Nur bei ungesäumter Einhaltung des Meldevorganges ist klaglose Betriebsabwicklung und zeitgerechte Verlautbarung in Presse und Rundfunk möglich.

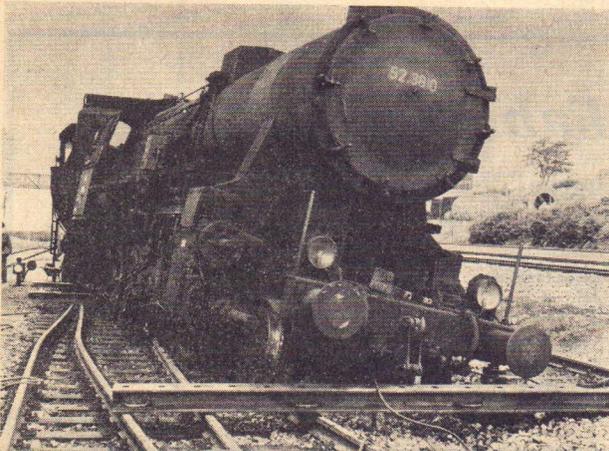
d) Immer wieder Umstellen von Weichen unter den Fahrzeugen!



Am **26. April** um 17.52 Uhr entgleisten im Bf M. beim Vorziehen eines unbesetzten Wagensatzes ein Trieb- und ein Zwischenwagen mit allen Achsen und wurden schwer beschädigt. 1 Fahrleitungsmast wurde umgerissen, 1 Ausfahrtsignal sowie der Bahnsteig beschädigt und eine Bürowand eingedrückt. Sachschaden: Zirka S 160.000! 9 Ausfälle von Reisezügen, 23 Reisezüge bis zu 30 Minuten verspätet!

Ursache: Umstellen einer Weiche unter den Fahrzeugen!

Am **22. Mai** um 12.18 Uhr entgleiste im Bf S. ein Dampf-Tfz mit allen Achsen. Dabei entstand am Oberbau und am Tfz Sachschaden in Höhe von S 10.000!

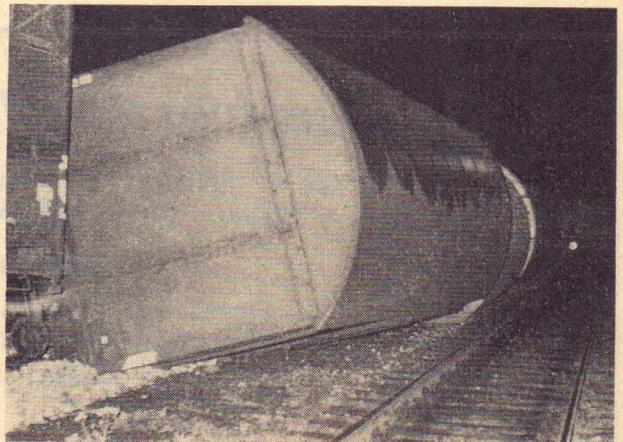


Ursache: Vorzeitiges Auflösen der Fahrstraße und Umstellen einer Weiche unter dem Tfz.

Am **23. Mai** um 21.37 Uhr entgleisten im Bf W. bei Einfahrt eines Personenzuges die 2 hinter dem Tfz gereihten Wagen mit einer bzw. mit beiden Achsen. Verletzt wurde niemand. Sachschaden: Zirka S 20.000!

Ursache: Vorzeitiges Auflösen der Fahrstraße und Umstellen einer Weiche unter dem einfahrenden Zug.

Am **24. Mai** um 21.06 Uhr entgleisten im Bf G. bei Einfahrt eines Güterzuges 3 Wagen



mit beiden Achsen und ein weiterer mit einer Achse. Die ersten 3 entgleisten Wagen stürzten um, so daß beide Hauptgleise verlegt wurden. Sachschaden: Zirka S 100.000!

Ursache: Vorzeitiges Auflösen der Fahrstraße und Umstellen einer Weiche unter dem einfahrenden Zug.

Am 26. Mai um 8.54 Uhr entgleisten im Bf V. beim Verschub zwei beladene Güterwagen mit je einer Achse.

Ursache: Umstellen einer Weiche unter den Fahrzeugen.

Am 26. Mai um 12.06 Uhr entgleiste im Bf Z. beim Verschub ein Tfz mit 2 Achsen.

Ursache: Umstellen einer Weiche unter dem Fahrzeug.

Wie oft haben wir im VUB das Thema „Umstellen von Weichen unter den Fahrzeugen“ behandelt!

Wie oft haben die Dionen entsprechende Dienstanweisungen erlassen! Wie oft haben die Schulungsbeamten dieses Thema im Dienstunterricht besprochen! — und dies soll das Ergebnis aller Bemühungen sein?

30. Signalbeachtung

(Beitrag eines Erhebungsbeamten der Dion Villach)

Mehrere Fälle von unerlaubtem Überfahren haltzeigender Hauptsignale zeigen deutlich, welche Gefahren hiedurch heraufbeschwört und welche große Bedeutung daher der gewissenhaften Signalbeachtung durch die Zugmannschaft beizumessen ist. In zwei Fällen war es nur einem Zufall zuzuschreiben, daß es zu keinem Zusammenstoß mit schwerwiegenden Folgen kam.

Auf Grund langjähriger Erfahrungen wurden die Bestimmungen über die Signalbeachtung durch die Zugmannschaft in der DV V 3 so gefaßt, daß bei deren gewissenhaften Beachtung und Befolgung ein größtmögliches Ausmaß an Sicherheit gewährleistet ist. Abgesehen von den erst teilweise in Verwendung stehenden Einrichtungen der induktiven Zugbeeinflussung können alle bisher eingeführten technischen Neuerungen nur dann wirklich Sicherheit bieten, wenn auch das Überfahren von haltzeigenden Hauptsignalen durch aufmerksame Signalbeachtung ausgeschlossen wird.

Jeder Tfz-Führer und jeder Zugführer muß sich daher stets vor Augen halten, daß er an besonders verantwortungsvoller Stelle seinen Dienst versieht und daß ihm große materielle Werte und schließlich auch das Leben von Mitmenschen anvertraut sind. Aus diesem Verantwortungsgefühl heraus müssen diese Bediensteten stets danach trachten, alle Handlungen zu unterlassen, die ge-

eignet sind, die Dienstfähigkeit beim Zug in irgendeiner Form zu beeinträchtigen. Es sollen aber nicht nur die Vorschriften allein entscheidend sein. Gegen diese kann man verstoßen und ein folgenloser Anstand führt zur Verhängung einer Ordnungsstrafe. Es kann aber auch zu einem Unfall kommen, bei dem ein Mensch schwer verletzt oder getötet wird. Ist dann wirklich nach einem richterlichen Spruch diese Schuld getilgt und vergessen?

Es soll nicht Sinn dieses Artikels sein, die Bestimmungen über die Signalbeachtung durch die Zugmannschaft zu erläutern; sie sind eindeutig und genügen, wenn der Wille, sie zu beachten, vorhanden ist. Der tägliche Dienst läßt aber viele den Sinn für die Größe der Verantwortung verlieren; die Sorge um die Verkehrssicherheit erscheint manchmal unbedeutend. Doch die Verantwortung ist zu groß, daß Nachlässigkeit in irgendeiner Form entschuldigt werden könnte. Es möge daher jeder, der zur Signalbeachtung verpflichtet ist, stets daran denken, daß durch eine Nachlässigkeit seinerseits nicht nur Reisende, Mitbedienstete, sondern auch er selbst gefährdet ist, daß viele Millionen Schillinge zur Behebung von Unfallfolgen aufgebracht werden müssen und letztlich jeder Unfall dem Ansehen des Unternehmens „Österreichische Bundesbahnen“ abträglich ist. Daher oberstes Gebot: Signale sind genau zu beachten und — wenn sie einen Auftrag bedeuten — mit allen verfügbaren Mitteln zu befolgen!

Sage dem Reisenden

zu seiner Beruhigung,

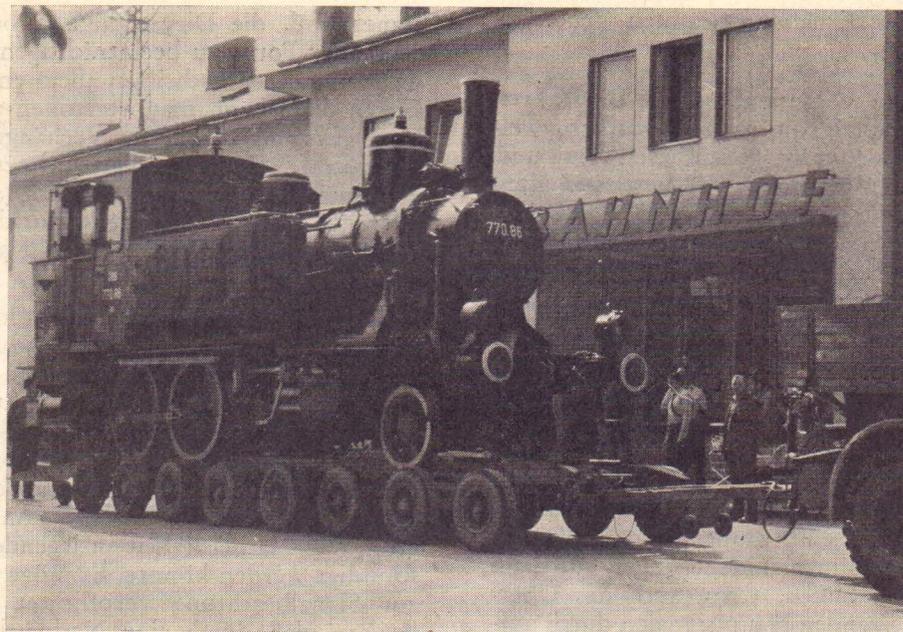
weshalb es im Zug mehr kostet!

als beim Schalter

31. Das Heimatrecht „ersessen“!

Schon im Jahre 1967, anlässlich der 700-Jahrfeier der Stadtgemeinde Pöchlarn, bewies man dort reges Interesse an der Eisenbahn dadurch, daß am Bf die seinerzeit schnellsten und größten Dampflokomotiven zur Aufstellung gelangten und von vielen Festbesuchern gebührend bestaunt und bewundert wurden.

Daß dieses Interesse nicht nur einmalig war, zeigte sich darin, daß die Stadtgemeinde im Jahre 1970 an die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen mit der Bitte herantrat, ihr als bleibende Erinnerung jene Dampflokomotive zur Aufstellung an einem geeigneten Ort zu überlassen, die lange Jahre auf der Strecke Pöchlarn—Kienberg-Gaming ihren Dienst versehen hatte: „Die Dampflok 770.86.“



Bei der genannten Lokomotive handelt es sich um eine alt-bayerische Lokomotive der Baureihe Pt 2/3, von der insgesamt 97 Exemplare zur Deutschen Reichsbahn kamen und dort die Reihenbezeichnung 70 001—097 erhielten. Diese Maschinen wurden in den Jahren 1910 bis 1915 gebaut und dienten als leichte Lokalbahnlokomotiven auf Neben- und Sekundärstrecken. Die als „Technisches Denkmal“ in Pöchlarn aufgestellte Lokomotive Nr. 86 wurde 1913 von der Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München hergestellt.

Es waren dies Heißdampflokomotiven, mit der für Lokalbahn-Triebfahrzeuge sehr seltenen Achsfolge 1-B. Für die Vorwärtsfahrt bis zu 65 km/h recht gut geeignet, traten bei einer Fahrt mit dem Tender in der Laufrichtung nach vorn beträchtliche Laufschwierigkeiten auf, so daß für die „Rückwärtsfahrt“ die Geschwindigkeit mit 30 km/h begrenzt werden mußte. Erst ein zwischen 1934 und 1937 durchgeführter Um-

bau auf die sogenannten „Bissel“-Achsen brachte eine wesentliche Verbesserung.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges befanden sich je zwei dieser Lokomotiven in Innsbruck und Wörgl, die von der Deutschen Reichsbahn dort zurückgelassen worden waren. Nach gründlicher Renovierung wurden sie im Dezember 1948 der Zugförderung St. Pölten zugeteilt und auf den Strecken nach Kernhof und Kienberg-Gaming eingesetzt. Die letztgenannte Strecke Pöchlarn—Kienberg-Gaming wurde aber sehr bald ihre österreichische Stammstrecke und mit wenigen Ausnahmen wurden diese Maschinen nur auf dieser Strecke verwendet. Im Jahre 1968 wurden sie durch die modernen und stärkeren Dampflok der Reihe 93 ersetzt, die ihrerseits aber auch der Verdieselung weichen mußten.

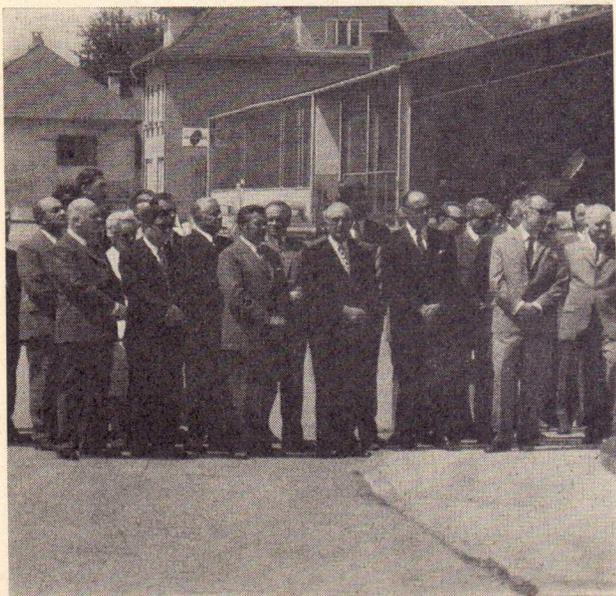
Die Lok der Reihe 770 waren typische bayerische Lokalbahnmaschinen und erfreuten sich in ihren Einsatzgebieten sehr starker Popularität bei der anrainenden Bevölkerung, so daß einige davon in Bayern als „Technische Denkmäler“ und als Museumsstücke aufbewahrt und vor der Vernichtung bewahrt wurden.

In Österreich, im Gebiete der Bahnstrecke Pöchlarn—Kienberg-Gaming, hat sie sich jedoch ein Heimatrecht „ersessen“ und wenn sie auch vom strikten musealen Standpunkt als ein „Einwanderer“ angesehen werden müßte, ist es zu begrüßen, daß sie wegen der in schweren Zeiten (Nachkriegszeit) geleisteten guten Dienste als Technisches Denkmal im Gebiete ihrer Tätigkeit eine entsprechende Würdigung findet.

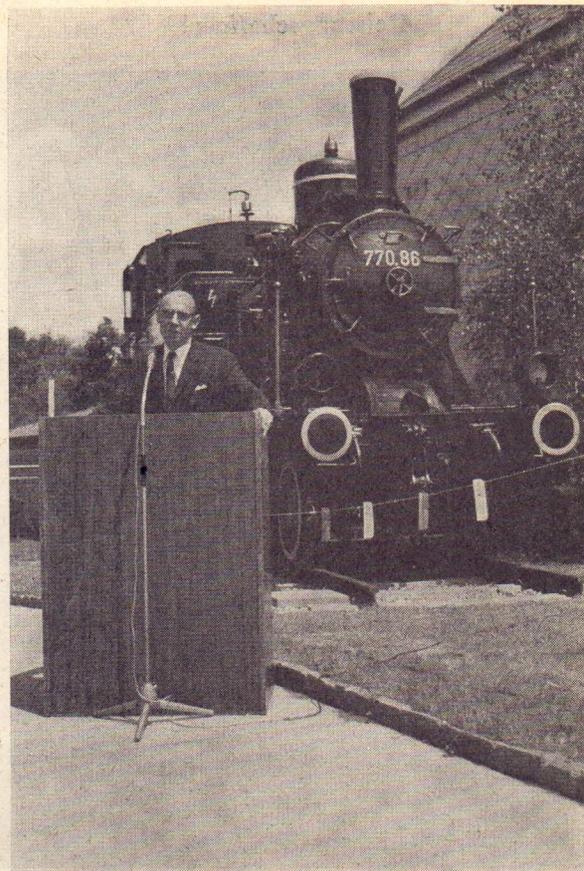
Nachts vom 1./2. Juni 1971 war es so weit: Man führte die in der Zugförderungsstelle St. Pölten auf Hochglanz gebrachte Lok nach Pöchlarn und stellte sie mit Hilfszugeinsatz und unter

Verwendung eines Tiefladewagens des Kraftwagendienstes am vorgesehenen Ehrenplatz als „Technisches Denkmal“ auf. Am 5. Juni um 11.00 Uhr erfolgte die feierliche Übernahme durch die Stadtgemeinde.

Wir wollen nicht verabsäumen, an dieser Stelle allen jenen Bediensteten der Zugförderungs-



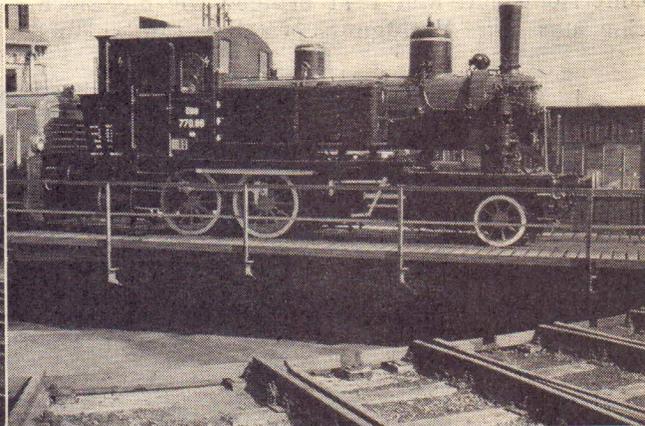
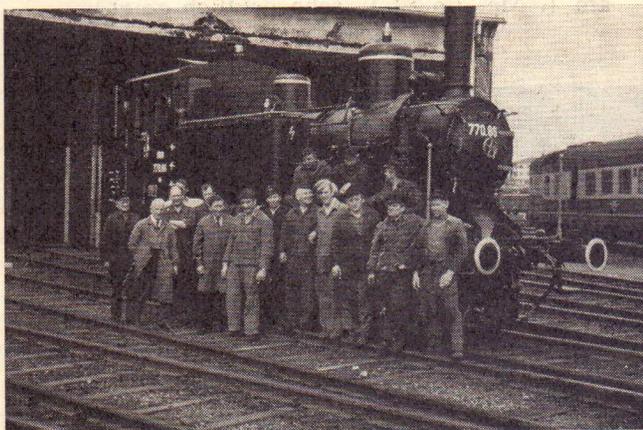
(Festgäste bei der Übergabe am 5. 6. 1971)



(ZI Dipl.-Ing. Dr. techn. Schober — Eisenbahnmuseum— bei der Ansprache)

stelle St. Pölten den Dank auszusprechen, die mit viel Liebe und Geduld die Lok wieder in den Zustand versetzen, in dem sie einstens war.

Aber auch den Bediensteten des Hilfszuges, des Kraftwagendienstes und des Baudienstes, die alle zum Gelingen des Vorhabens beitrugen, gebührt unser Dank!



32. Etwas für jeden

Schriftliche Ersatzmeldung

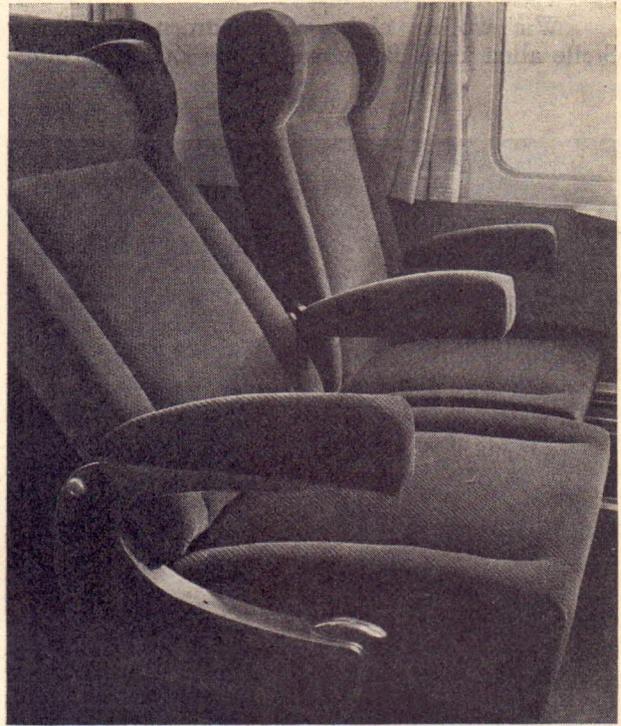
Am 26. April um 18.46 Uhr stürzte im Bf P. eine Reisende und brach sich den Knöchel der linken Hand. Die Art der Verletzung wurde

dem Bf erst einige Tage später bekannt. Der von der Dion zur Abgabe einer „Schriftlichen Ersatzmeldung“ beauftragte Bf-Vorstand gab am 13. Mai ein Fernschreiben ab, das er „Schriftliche Ersatzmeldung“ betitelte! Kommentar überflüssig!

Reisezugschaffner!



Kundendienst muß jetzt und in Zukunft bei den Eisenbahnen ganz groß geschrieben werden. Dazu gehört auch, daß wir den Fahrgästen das Reisen so angenehm wie möglich machen.



Zeigt unseren Fahrgästen u. a., daß man mit nur einem einfachen Handgriff die Lehne der Sitze schrägstellen kann, um so bequemer zu reisen.

Im Nachhange zu unserem Sonder-Verkehrs-Unterrichtsblatt Mai 1971 bringen wir hier noch eine uns zur Verfügung gestellte Luftbildauf-

nahme, die die Schwere des Zugzusammenstoßes am 1. Mai im Bf F. sehr deutlich zeigt.



Zu DV M 31, Punkt 56

(Aus DA 593/1 b/71 vom 29. April 1971)

„Bei Wagen, die mit Gebrechenzettel Muster K bezettelt sind, speziell solche Wagen, deren Revisionsfrist abgelaufen ist, kommt es bei der Einreihung in Züge immer wieder zu unterschiedlichen Auslegungen der bestehenden Vorschriften hinsichtlich der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit. Um in Hinkunft eine eindeutige Regelung zu erreichen, wird folgende Verfügung getroffen:

Ab sofort ist am blauen Gebrechenzettel Muster K neben den Eintragungen der Schäden auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich anzugeben. Bei Wagen, die nur wegen untauglicher Heizung, Beleuchtung u. ä., oder wegen abgelaufener Revisionsfrist mit Gebrechenzettel Muster K bezettelt wurden, jedoch sonst kein Gebrechen aufweisen, das eine Herabsetzung der Fahrzeughöchstgeschwindigkeit verlangen würde, darf bis zu 3 Monaten nach Ablauf der Revisionsfrist eine Geschwindigkeit bis zur jeweils nach den Punkten 135 bis 138 vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit zugelassen werden. Nach diesem Zeitraum dürfen solche Wagen nur Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 60 km/h beigegeben werden.

In der DV M 31 ist beim Punkt 56 durch einen handschriftlichen Vermerk auf diese Verfügung hinzuweisen.

Bei der Neuauflage des Gebrechenzettels Muster K wird ein Schriftfeld für die Eintragung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgesehen sein.“

Aus DA 51/19 a/71 vom 11. Mai 1971

„Die immer wieder beim Heranfahren an den Zug vorkommenden Auffahrunfälle mit Triebfahrzeugen, die räumlich getrennte Führerstände besitzen, machen es erforderlich, bis zum Inkrafttreten der DV M 23, Dienstvorschrift für die Besetzung der Triebfahrzeuge und Steuerwagen mit Triebfahrzeugmannschaften, nachstehende Verfügung mit sofortiger Wirksamkeit anzuordnen:

Bei einem einmännig, einfachmännig oder zweimännig besetztem Triebfahrzeug, mit räumlich getrennten Führerständen, hat sich die Triebfahrzeugmannschaft beim Heranfahren, Anstellen und Ankuppeln an den Zug — sowohl bei unbegleitenden als auch bei begleitenden Triebfahrzeugfahrten — stets auf den dem Zug zugewendeten Führerstand zu befinden. Ein allenfalls aus dieser Vorschreibung erforderlich werdender Führerstandwechsel ist rechtzeitig vorzunehmen.“

Verletzung eines Postbediensteten

Die Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung richtete neuerdings eine berechnete Beschwerde an uns:

„Am 21. April 1971 um 19.25 Uhr stieß im Bf P. der mit gelben Signalfahnen als „mit Personen besetzt“ gekennzeichnete Bahnpostwagen der Bahnpost P. — W. 264 anlässlich seiner Überstellung auf das Abfahrtsgleis so heftig an eine Leergarnitur an, daß der im Bahnpostwagen befindliche Postoffizial P. H. ober- und unterhalb des rechten Auges verletzt wurde. Der Bedienstete hat sich nach seiner Ankunft in Wien krank gemeldet und war bis zum 25. April 1971 im Krankenstand.“

Unsere Erhebungen ergaben, daß es der Verschieber vor Verschiebbeginn unterlassen hatte, den Tzf-Führer vom mit besonderer Vorsicht durchzuführenden Verschieb zu verständigen.

Am 7. Mai um 1.52 Uhr wurde von einem Tzf-Führer zwischen den Bf Brunn-M. E. und Mödling im Gleis 1 eine Frauenleiche entdeckt, worauf das Gleis gesperrt werden mußte. Die Erhebungen der Gendarmerie und der Gerichtskommission dauerten sehr lange an, so daß der Verkehr bis 6.30 Uhr nur eingleisig abgewickelt werden konnte. Daß die Wiederaufnahme des zweigleisigen Betriebes zu diesem Zeitpunkt erfolgen konnte, war dem Bf-Vorstand des Bf Mödling, Ob. Rev. Josef Ritter zu danken, der sich nicht scheute, die Leichenteile nach Freigabe aus dem Gleis zu entfernen, ehe noch die Bestattung eingetroffen war. Ritter trug durch seine Handlungsweise wesentlich dazu bei, den Frühverkehr auf der Südbahnstrecke wieder nahezu normal abwickeln zu können.

Zusammenarbeit ÖBB—ORF

Einer der Kameraleute des ORF, Fridolin Hörmann, der sich auch sehr für Verkehrsunfälle interessiert, erbot sich anlässlich eines Probealarms, uns den Vorgang beim ORF nach Einlangen einer Unfallmeldung via APA zu schildern, um so besseren Einblick in die Belange des Fernsehens zu bieten:

Bei Einlangen einer Information über ein aktuelles Ereignis wird von der Redaktion sofort die Überprüfung des Falles eingeleitet. Wenn sich herausstellt, daß der Anlaß für eine Fernsehberichterstattung, die besonderen Gesetzen unterliegt, geeignet ist, veranlaßt man die Entsendung eines Kameramannes.

In ganz Österreich sind derzeit etwa 35 Kameraleute tätig, die in den Landeshauptstädten ihren Wohnsitz haben. Sie werden von den jeweilig zuständigen Landesstudios des ORF-Fernsehen und deren Redaktionen betreut. Die Chefredaktion befindet sich in Wien (Franz Kreuzer).

Wien, Niederösterreich und Burgenland haben ihr zuständiges Studio und auch die zuständige Lokalredaktion in Wien; die anderen Bundesländer haben ihre Lokalredaktion im jeweiligen Landesstudio.

Nach Erhalt des Auftrages begibt sich der Kameramann an den Einsatzort und nimmt die Auf-

nahmearbeiten vor. Dabei ist er manchmal von einem Redakteur und einem Tonmeister begleitet, wenn sich Tonaufnahmen oder Interviews ergeben sollten.

Das gefilmte Material wird auf dem kürzesten Wege nach Wien übermittelt. In Wien, Niederösterreich, Burgenland per Auto, aus den anderen Bundesländern per Bahn, auch per PKW, in dringenden Fällen mit Flugzeug oder mit dem ORF-Hubschrauber. Dieses Material wird in Wien in der Filmentwicklungsanstalt, die sich auf dem Königberg befindet, abgeliefert und dort bearbeitet (16-mm-Film, Umkehrmaterial, Farbe oder Schwarz-Weiß).



In der Redaktion wurden und werden gleichzeitig die ergänzenden Informationen telefonisch oder über Fernschreiber gesammelt und textlich festgehalten. Der inzwischen entwickelte Film kommt in den Schneiderraum, in dem der für diesen Bericht eingeteilte Redakteur den Film „schneidet“, d. h. der Film wird auf die nötige Länge und gewünschte filmische und inhaltliche Gestaltung gebracht.

Nach Beendigung dieses Arbeitsganges wird dieses Material in die Synchronisierung geleitet. Dort bespricht ein Sprecher das schon für die Sendung bestimmte Tonband mit dem bereits fertig geschriebenen Text. Im Film enthaltene Interviews etc., also bereits vorhandene Tonaufnahmen, sind davon ausgenommen, sie bleiben nach dem Schnitt unverändert.

Nach der Synchronisierung werden die Rollen, Zeit im Bild, Zeit im Bild — Nachtausgabe, oder Österreichbild, das sind die Sendungen des Aktuellen Dienstes im allgemeinen, zur Sendung weitergegeben.

Derzeit wird diese Sendung teils vom Studio Schönbrunn, teils vom Königberg-Studio aus abgewickelt. Später, nach Beendigung der Ausbauarbeiten auf dem Königberg, erfolgt alles aus dem ORF-Zentrum.

Inzwischen einlaufende, allerneueste Nachrichten werden überdies dem Abendsprecher als reine Textunterlage übergeben. Er spricht diese während der Sendung „life“ — vor der elektronischen Kamera — während der Direktsendung.

Man darf sagen, daß die Fernsehberichterstattung, die durch unzählige technische Kanäle fließt, wesentlich umfangreicher und von vielen Komponenten mehr abhängig ist als die konventionelle — also etwa eine Zeitung.

Die Kontrolle über Berichte hat der jeweilige Abendredakteur bzw. der auch täglich oder wöchentlich mit anderen Herren wechselnde Leitende Redakteur und der Chefredakteur.

Verkehrsbedienstete!

Durch gewissenhafte Einhaltung der Güterzugbildevorschrift (GZV) vermeidet ihr unnötige Verschubarbeiten. Helft den Betrieb flüssiger zu gestalten und beschleunigt gleichzeitig den Wagenumlauf!

33. Kundendienst

Die Dion Linz berichtete uns:

„Am 23. April 1971 wollte eine Reisende mit dem ‚Wörthersee-Express‘ (D 275, München ab 14.08 Uhr) von München nach Linz fahren und wurde hier um 17.36 Uhr von ihrem Mann erwartet.

Der Zug führt 3 Kurswagengruppen: München—Villach—Klagenfurt (ab Salzburg D 245), München—Salzburg—Wien (ab Salzburg mit Ex 162) und München—Salzburg—Graz (ab Salzburg mit D 216).

Statt, wie beabsichtigt, in einen Kurswagen nach Wien, stieg die Reisende in den Kurswagen nach Graz ein. Der Schaffner der DB-Strecke machte sie nicht auf den falschen Wagen aufmerksam, veranlaßte daher weder ein Hinüberwechseln in den vorgereichten Kurswagen nach Wien noch ein Umsteigen in Salzburg. So blieb die Reisende in dem Wagen und fuhr mit D 216 Richtung Bischofshofen, statt mit Ex 162 nach Linz. Erst nach Hallein merkte die Reisende die falsche Richtung und wandte sich an den eben zur Fahrkartenrevision erscheinenden Schaffner. Dieser nahm sich ‚in geradezu rührender‘ und vor allem freundlicher Art der Reisenden an, töstete sie damit, daß der Zug fahrplanmäßig sei und daher im Bf Bischofshofen Begegnung mit dem nach Wien fahrenden Gegenzug D 220 habe.

Bei der Einfahrt in den Bf Bischofshofen stand der Fdl am Einfahrbahnsteig — es war 1 Minute vor der Abfahrt des D 220. Der Schaffner rief dem Fdl gleich zu, mit der Abfertigung des D 220 zuwarten, bis die Reisende umgestiegen ist. Schaffner und Fdl brachten die Reisende und ihr Gepäck ‚in einem Blitz-Umsteigen‘ in den Rückfahzug und dieser konnte planmäßig abfahren, nachdem der Schaffner dieses Zuges auch noch verständigt war, sich der Reisenden anzunehmen.

Diesem Schaffner klagte nun die Reisende, daß sie jetzt zwar im richtigen Zug sei, aber ihr Mann sie um 17.36 Uhr in Linz Hbf erwarte. Auch hier wußte der Schaffner Hilfe. Er ließ sich den Namen des Mannes geben und veranlaßte in Salzburg Hbf die Verständigung des Fdl Linz Hbf, daß die erwartete Reisende erst mit D 220 ankomme.

In Linz hatte der Mann, nachdem seine Frau um 17.36 Uhr nicht angekommen war, den Bahnhof verlassen und war eine Stunde später wiedergekommen, um bei den nächsten von Salzburg kommenden Zügen zu warten. Inzwischen hatte der Fdl mehrmals seinen Namen am Lautsprecher ausgerufen und als der Mann endlich in die Fahrdienstleitung kam, konnte ihm die Ankunft seiner Frau mit D 220 mitgeteilt werden.

Alle beteiligten Bediensteten haben die Dankbezeugungen ‚höflich, schlicht und bescheiden‘ mit ‚wir haben nur unsere Pflicht getan‘ abgetan, wie das Ehepaar in einem Dank- und Anerkennungsschreiben an die BBD Linz schrieb und hergehoben, ‚daß solches Verhalten nicht nur

Dankbarkeit hervorrief, sondern auch dem Ansehen der ÖBB diene. Wir versäumen nicht, in unserem ganzen Bekanntenkreis davon zu erzählen.“

Es waren die Bediensteten (in der Reihenfolge des Ablaufes):

ObSchaffner Günther **Hellmuth**, Bf Salzburg Hbf, Fdl Rev. Horst **Dankl**, Bf Bischofshofen, ObSchaffner Peter **Hönegger**, Bf Salzburg Hbf, Fdl ObRev. Karl **Puchinger**, Bf Linz Hbf, die hier vorbildlichen Kundendienst und damit Werbung für die Bahn geleistet haben.“

Man schrieb uns:

„Am 5. d. M. habe ich im Städteschnellzug ‚Tiroler Land‘ in der 1. Klasse ein Paket vergessen und von Linz aus telefonisch die Fahrdienstleitung Salzburg ersucht, dieses Paket sicherzustellen. Der damals amtierende Fahrdienstleiter hat sich durch eine beispielgebende Höflichkeit ausgezeichnet und tatsächlich veranlaßt, daß dieses Paket bereits am nächsten Morgen, wie vereinbart, am Braunauer Bahnhof abgegeben wurde.

Ich möchte Ihnen für diese prompte Erledigung, die sicherlich über den Pflichtenkreis eines Bahnbeamten hinausgeht, recht herzlich danken und Ihnen bei dieser Gelegenheit versichern, daß ich für diese kleine Tat — es handelte sich um ein Muttertagsgeschenk — eine ehrlich gemeinte Propaganda mache.

Ich wäre Ihnen sehr verbunden, wenn Sie dem Fahrdienstleiter, der diese Erledigung übernommen hat, den Dank weitergeben würden und verbleibe mit dem Ausdruck

vorzüglicher Hochachtung
Dr. F. P., Braunau/Inn“

Es handelte sich um Fdl ObRev. Helmut **Kralinger**, Bf Salzburg Hbf, der das im TS 460 zurückgelassene Paket nach mehrfachen Bemühungen sicherstellen konnte und an die Wohnadresse des Fahrgastes nachsandte.

„Sehr geehrte Herren,

z. Zt. zur Kur in Bad Hofgastein lebend, fuhr ich am **28. April 1971**, meinem Geburtstag, nach Besuch des Felsenbades in Badgastein abends um 20.53 Uhr nach Hofgastein. Da der Zug 10 Minuten Verspätung hatte, setzte ich mich in der Empfangshalle auf eine Bank. Erst im Zug, auf der Höhe von Angertal, bemerkte ich den Verlust meiner Handtasche. Kurz vor der Hst. Bad Hofgastein beruhigte mich der aufmerksame Schaffner mit der Erklärung, den Fahrdienstleiter um Anruf nach Badgastein zu bitten. Dieser war jedoch bereits verständigt worden. Offenbar hatte man in Badgastein die Handtasche sofort sichergestellt, obgleich ich vorher zahlreiche Ausländer gesehen hatte.

Nur durch die Aufmerksamkeit Ihrer Beamten wurde der Abschluß meines Geburtstages nicht traurig, sondern doppelt froh.

An sich ein kleines Ereignis im großen Tagesablauf der ÖBB, doch Grund genug, Ihnen mit Dank meine Genugtuung darüber auszusprechen, daß sie über hilfsbereite, zuverlässige, umsichtige und verkehrswerbende Mitarbeiter verfügen, denen

ich auch auf diese Weise nochmals meinen Dank aussprechen möchte.

Mit vorzüglicher Hochachtung
I. Schm.-A.“

Es handelte sich hier um die Bediensteten Ludwig Katschtaler, Bf Badgastein, Schaffner Peter Warmuth, Bf Villach Hbf, Rev. August Braschmaier, Bf Badgastein.

34. Unfallverhütung

Der folgende Artikel über persönliche Unfälle im Wagenreinigungsdienst ist vom 1. Juli—15. August 1971, der Bericht über die Tätigkeit eines Sicherheitsbeamten II vom 16. August—30. September 1971 im Schaukasten für den Unfallverhütungsdienst auszuhängen:

Persönliche Unfälle im Wagenreinigungsdienst

Die große Anzahl von persönlichen Unfällen im Wagenreinigungsdienst gibt Veranlassung, diese einer näheren Betrachtung zu unterziehen. Wie aus nachstehender Zusammenstellung zu ersehen ist, verletzten sich im Jahre 1970

- 37 Bedienstete beim Auf- und Absteigen auf bzw. von Wagen sowie beim unvorsichtigen Gehen im Bereich der Gleisanlagen,
- 8 Bedienstete beim vorschriftswidrigen Verhalten im Wageninnern während Verschiebbewegungen,
- 7 Bedienstete durch Sturz, Anstoßen an feste Gegenstände und durch Schnittwunden,
- 5 Bedienstete durch unsachgemäße Verwendung von Arbeitsgeräten und Reinigungsmitteln und
- 4 Bedienstete durch Zuschlagen bzw. beim Öffnen von Wagentüren.

Bei 896 im Wagenreinigungsdienst im gesamten ÖBB-Bereich eingesetzten Bediensteten ergab sich für 1970 eine durchschnittliche Unfallsquote

von 6,9‰ mit einer Dauer der Arbeitsunfähigkeit von 1217 Tagen. Zählt man die Wegunfälle dazu, dann ergeben sich sogar 9,3‰ mit einem Ausfall von 1648 Arbeitstagen.

Es muß das Bemühen aller sein, diese hohe Unfallsrate herabzusetzen. In den Monaten Juli bis September l. J. ist daher das besondere Augenmerk auf

RICHTIGES VERHALTEN IM WAGENREINIGUNGSDIENST

zu richten.

Aus der Art der festgestellten Unfallursachen einige Hinweise:

- Beim Auf- und Absteigen auf bzw. von Wagen sowie beim Gehen im Bereich von Gleisanlagen
- achte darauf, wohin Du trittst,
 - benütze die Griffstangen mit freier Hand, (siehe Abbildungen 1 und 2).

Bei Arbeiten im Wageninnern während Verschiebbewegungen

- stelle die Arbeit für die Dauer der Bewegung ein und setze Dich hin oder halte Dich an (siehe Abbildungen 3 und 4).

Bei Verwendung von Arbeitsgeräten, besonders von Leitern (siehe Abbildungen 5 und 6), und bei Verwendung von ätzenden Reinigungsmitteln

- sei vorsichtig.

Öffne und schließe die Wagentüren nie mit Gewalt und unkontrolliert.

Verkehrsbedienstete!

Vermeidet Fahrleitungskurzschlüsse!

Sie bedeuten Lebensgefahr und Sachschaden!

Auch für Dich gilt: Vorsicht ist der beste Unfallschutz.



Bild 1
falsch

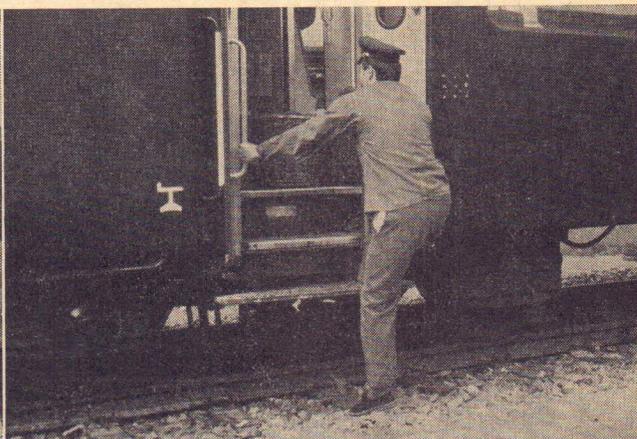


Bild 2
richtig

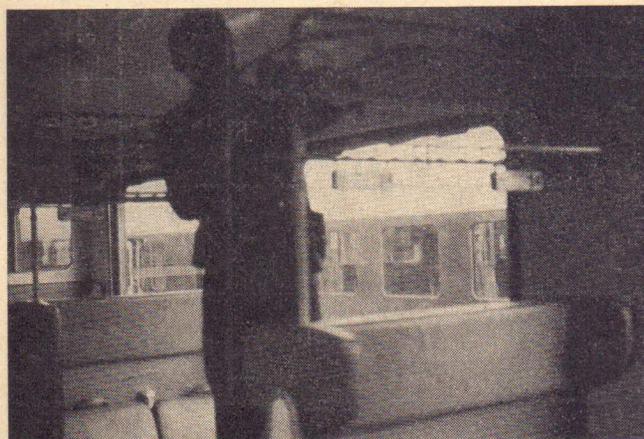


Bild 3
falsch



Bild 4
richtig

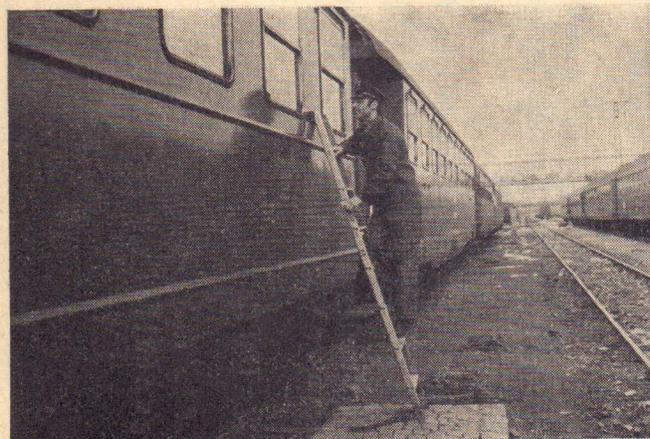


Bild 5
falsch



Bild 6
richtig

Zusammenstellung

der persönlichen Unfälle (einschl. Wegunfälle) im Wagenreinigungsdienst im Jahre 1970

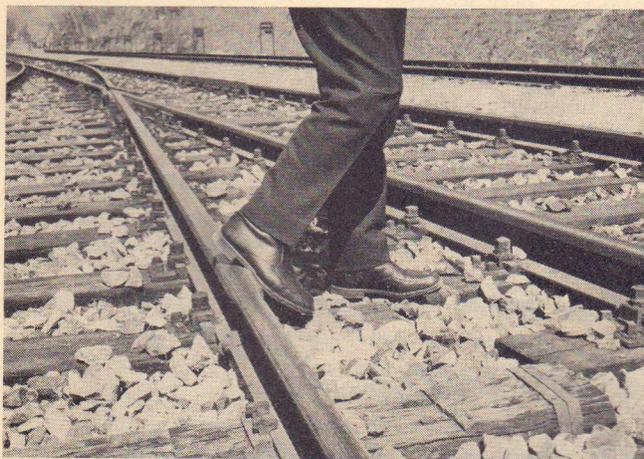
Art des Unfalles	Bundesbahndirektion								Gesamtsumme	
	Wien		Linz		Innsbruck		Villach		Anzahl der Bed.	Dauer der Arbeitsunfähigkeit in Tagen
	Anzahl der Bed.	Dauer der Arbeitsunfähigkeit in Tagen	Anzahl der Bed.	Dauer der Arbeitsunfähigkeit in Tagen	Anzahl der Bed.	Dauer der Arbeitsunfähigkeit in Tagen	Anzahl der Bed.	Dauer der Arbeitsunfähigkeit in Tagen		
Verletzungen beim Auf- und Absteigen auf bzw. von Wagen sowie unvorsichtiges Gehen im Bereich der Gleisanlagen	20	440	5	128	6	174	6	56	37	798
Verletzungen im Wageninneren während des Vershubes durch heftiges Anfahren von Vershub-Triebfahrzeugen oder durch Vershubzusammenstöße	3	19	1	14	2	118	2	18	8	169
Verletzungen durch Stürze und Anstoßen an feste Gegenstände sowie Schnittwunden durch Glasscherben im Inneren stehender Wagen	5	50	1	1	—	—	1	60	7	111
Verletzungen infolge unsachgemäßer Verwendung der Arbeitsgeräte und Reinigungsmittel (Säure etc.)	3	40	—	—	1	12	1	7	5	59
Handverletzungen durch Zuschlagen bzw. beim Öffnen verklemmter Wagentüren	2	31	—	—	—	—	2	35	4	66
Sonstige Unfälle	1	14	—	—	—	—	—	—	1	14
	34	594	7	143	9	304	12	176	62	1217
Wegunfälle:	7	127	3	79	3	45	9	180	22	431
Insgesamt:	41	721	10	222	12	349	21	356	84	1648

Bericht über die Tätigkeit eines Sicherheitsbeamten II

(Beitrag des Sicherheitsbeamten II der Dion Wien)

Mit der Neuorganisation des Unfallverhütungsdienstes bei den ÖBB wurden auch einzelne Bedienstete mit den Aufgaben der Unfallverhütung betraut. Dazu gehören unter anderen die Sicherheitsbeamten II bei den BBDionen. Über die nicht immer leichten Aufgaben und den im Laufe der Zeit gesammelten Erfahrungen sei nun kurz berichtet.

Bei meiner langjährigen Tätigkeit als Sibe II konnte ich immer wieder feststellen, daß zur Beseitigung von aufgezeigten Unfallquellen oft große Schwierigkeiten zu überwinden sind. Diese ergeben



sich meist dort, wo der zusätzliche Einsatz von Bediensteten erforderlich ist oder größere finanzielle Belastungen auftreten. Durch den ständig größer werdenden Mangel an Personal ist es oft sehr schwer, eine Beseitigung der im Bahnhofsbereich bestehenden Unfallquellen zeitgerecht zu erreichen.

Häufig erleiden Bedienstete des ausübenden Verkehrsdienstes schwere Knöchelverletzungen, die sehr oft mit einer länger andauernden Dienstunfähigkeit verbunden sind, weil die Bediensteten beim Überqueren der Gleise, man kann ruhig sagen durch Leichtsinnigkeit, auf Schienenköpfe steigen.

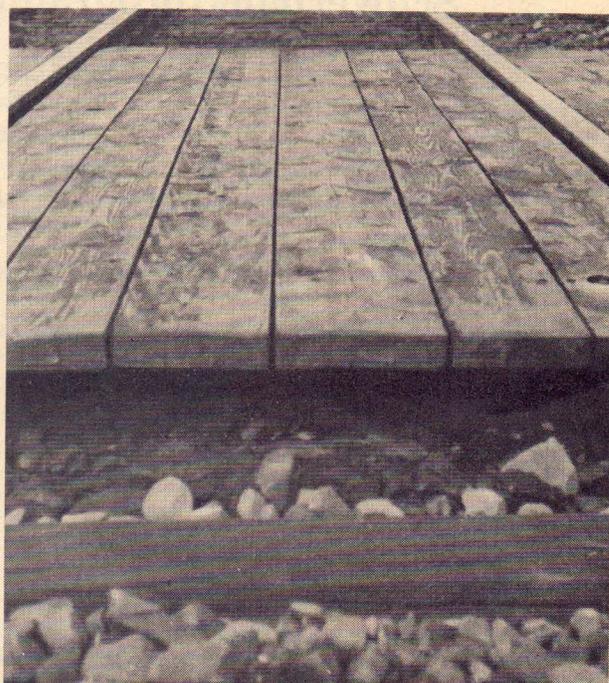
Wären solche Verletzungen — oft mit drei und mehr Monaten Krankenstand verbunden — nicht zu vermeiden, wenn man hier die nötige Vorsicht walten ließe?

Es gibt jedoch auch Unfallquellen, die mit etwas gutem Willen im eigenen Wirkungskreis des Sibe III behoben werden könnten. Vor allem ist für Reinhaltung und Ordnung am Arbeitsplatz zu sorgen. Herumliegende Bremsklötze, Hemmschuhe, alte Heizschläuche sowie Unterlagskeile oder Verladebleche auf Magazinsrampen usw. führten schon sehr oft zu schweren Unfällen, die den Verlust vieler Arbeitsstunden zur Folge hatten. Damit wird der bei den ÖBB ohnehin akute Mangel an Arbeitskräften erhöht und gleichzeitig die Sicherheit der Bediensteten noch zusätzlich gefährdet. Es muß jedoch festgestellt werden, daß es auch Sicherheitsbeamte gibt, die ihren Bereich mindestens einmal

im Jahr, besonders vor Einbruch des Winters, einer gründlichen Säuberung unterziehen lassen und dadurch die Anzahl der Unfälle wesentlich vermindern konnten. Zusätzlich wäre noch zu sagen, daß bei einer echten Zusammenarbeit aller zuständigen Bediensteten viele Unfallquellen mit geringerem Aufwand beseitigt werden könnten. Dazu wäre es notwendig, daß der Sicherheitsbeamte III immer wieder solche Mängel aufzeigt und in eindringlicher Form den zuständigen Dienststellen die Gefahren, die für die Bediensteten entstehen können, vor Augen führt.

Ist es bei einer derartigen Gleisanlage im Verschubbereich verwunderlich, wenn es beim Hineintreten in das Gleis, z. B.: beim Kuppeln von Fahrzeugen, zu Unfällen kommt?

Bei einer meiner Bahnhofskontrollen stellte ich das Fehlen des verbreiterten Kupplungsaufflaufes bei schienengleichen Bohlenübergängen im Verschubbereich fest (siehe Verkehrs-Unterrichtsblatt, 1. Stück/1970).



Es soll jedoch nicht unerwähnt bleiben, daß der während meiner Kontrolle anwesende Bahnmeister die sofortige Beseitigung dieser Unfallquelle noch am selben Tag veranlaßte. Hätte dies nicht schon vorher geschehen können?

Leider geht es nicht immer so schnell, wie in dem zuletzt angeführten Fall. Wem ist der Anspruch: „Dafür können wir kein Geld mehr ausgeben, da der Bf oder das Magazin u. dgl. umgebaut werden wird“ nicht bekannt. Hier kann nur der unermüdete Einsatz aller mit der Unfallverhütung betrauten Bediensteten Abhilfe schaffen.

Durch die fortschreitende Elektrifizierung bzw. Verdieselung des Streckennetzes ist es sicherlich nicht mehr erforderlich, die in den Bahnhöfen vorhandenen Wasserkräne und Putzgruben weiterhin bestehen zu lassen. Insbesondere dann, wenn die Pumpenhäuser bereits außer Betrieb oder gar abgetragen sind. Stellen doch gerade diese Einrichtungen eine bedeutende Unfallgefahr dar. Noch dazu befindet sich in den Putzgruben allerlei Gerümpel, wodurch meist noch zusätzliche Verletzungen entstehen. Ferner gibt es in einzelnen Bahnhöfen auch Kanalschächte — oft mangelhaft abgedeckt — wo sich bei eingehender Nachforschung herausstellt, daß diese überhaupt nicht mehr gebraucht werden.

Die Mehrzahl der persönlichen Unfälle sind jedoch nicht auf sachliche Mängel zurückzuführen, sondern haben ihre Ursache in der mangelhaften Befolgung der Unfallverhütungsvorschriften. Trotz wiederholter Ermahnungen in den Mitteilungsblättern des Unfallverhütungsdienstes usw. werden die von der Verwaltung zur Verfügung gestellten

Schutzhelme in den meisten Fällen von den Verschubbediensteten unverständlichweise nicht getragen. Obwohl schon so manche schwere Kopfverletzung durch die Verwendung des Schutzhelmes vermieden wurde, haben die in Frage kommenden Bedienstetengruppen immer wieder die verschiedensten Einwände, mit denen sie das Nichttragen der Helme zu begründen versuchen. U. a. wird behauptet, daß es beim Tragen der Helme in den Sommermonaten zu verstärkter Schweißabsonderung kommt und in den Wintermonaten diese Kopfbedeckung zu kalt sei. Trotzdem muß man die Frage stellen, ob derartige Begründungen auch dann stichhaltig sind, wenn ein Bediensteter, wie es vor kurzer Zeit in einem Verschiebebahnhof der Fall war, durch das Nichttragen des Schutzhelmes — obwohl solche vorhanden waren — einen tödlichen Unfall erlitt.

Ein weiteres Problem stellt das Tragen von ungeeigneten Schuhen dar. Obwohl wiederholt im Dienstunterricht sowie bei den Vorträgen des Unfallverhütungsdienstes eingehend darauf hingewiesen wird, welchen Gefahren — besonders beim Auf- und Abspringen — die Bediensteten ausgesetzt sind, werden die einschlägigen Bestimmungen bezüglich des Tragens von hohen Schuhen mit Leder oder gut geriffelter Gummisohle (A 40, Heft 3, Punkt 3.12.1) immer wieder mißachtet.

Hier gibt es daher noch manche Arbeit für uns Sicherheitsbeamte, um mitzuhelfen, die Unfallrate auf ein erträgliches Maß zu senken. Dieses erstrebenswerte Ziel kann aber nur dann erreicht werden, wenn sich jeder Bedienstete voll und ganz für den Unfallverhütungsgedanken einsetzt.

Schwerpunktprogramm Juli—September 1971

Bf-Vorstände:	Wirtschaftlicher Einsatz des Personals und der Fahrbetriebsmittel
Fdl:	Bereitstellen der Züge, verbindliches Abmelden
Stellwerkswärter:	Freimachen und Freihalten von Fahrstraßen
Zugführer und Triebfahrzeugführer:	Abfahrerlaubnis nach Tafel B 15
Schaffner:	Verständigung der Reisenden über Zugverspätungen
Verschubbedienstete:	Signalübermittlung beim Verschub