

II-390 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

## X. Gesetzgebungsperiode

10.7.1964

131/A.B.A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

zu 121/J

des Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft P r o b s t  
auf die Anfrage der Abgeordneten M i n k o w i t s c h und Genossen,  
betreffend Verhütung von Feldbränden.

--.--.--

Auf die obbezeichnete schriftliche Anfrage beehre ich mich folgendes  
mitzuteilen:

Die vom Lokomotivpersonal zu beachtenden Vorkehrungen zur Vermeidung  
von Funkenflug, wie Benetzen der Kohle vor dem Verfeuern, Betätigung  
der Wassereinspritzung in Rauchkammer und Aschenkasten, vorsichtige  
Reglerbetätigung beim Anfahren, entsprechende Anlage des Feuers in der  
Feuerbüchse der Lokomotiven, sind in den einschlägigen Dienstvorschriften  
verankert. Ihre Beachtung wird von den aufsichtsführenden Beamten ständig  
überwacht und zu Beginn des Sommers im Dienstunterricht nochmals eindring-  
lich in Erinnerung gebracht.

Der prozentuelle Anteil an Braunkohle wird im Sommer herabgesetzt,  
weil diese leichtere Kohle mehr zum Funkenflug neigt als Schwarzkohle.

Die Funkenschutzeinrichtungen an den Dampflokomotiven, das sind  
Rauchkammer- und Aschenkastensiebe und die entsprechenden Benetzungsein-  
richtungen, werden ständig kontrolliert und in Ordnung gehalten.

In diesem Zusammenhang wird noch darauf hingewiesen, dass anläss-  
lich der Einführung des Giesl-Flachejektors bei einer grossen Anzahl von  
Dampflokomotiven auch diese viel weniger zum Funkenflug neigenden Loks  
mit einer normalen Funkenschutzeinrichtung ausgerüstet wurden. Bei den  
Zahnradampflokks der Schneeberg- und Schafberg-Bahn, die infolge ihrer  
ausserordentlich hohen Kesselanstrengung früher in den durchfahrenen wald-  
reichen Gebieten stärksten Funkenflug zeigten, gelang es, durch Einbau  
eines Mikro-Funkensiebes aus Spezial<sup>stahl</sup>draht mit sehr enger Maschenweite,  
das alle sechs Wochen regelmässig erneuert wird, in Kombination mit dem  
Giesl-Flachejektor den Funkenflug praktisch vollkommen zu unterbinden.

Ich bin überdies der Meinung, dass die in den Hauptgetreideanbau-  
gebieten verursachten Feldbrände teilweise auch auf die Mechanisierung  
der landwirtschaftlichen Arbeiten zurückzuführen sein dürften. Wo das

131/A.B.

- 2 -

zu 121/J

Getreide maschinell geerntet und am Feld gleich gedroschen wird, lässt man es bis zur Vollreife stehen. Dadurch ergibt sich eine längere und durch den grösseren Trockenheitsgrad auch erhöhte Gefährdung des Getreides.

Feldfrüchte müssen in tunlichster Entfernung von der Bahn gelagert werden. Die Anrainer hätten auch - wenn erforderlich - die Pflicht zum Aufwerfen von sogenannten Wundstreifen, das sind unbebaute Schutzstreifen für die dahinter gelegenen Felder bzw. Waldgebiete, die ausserdem zur Verhinderung des Überspringens eines Feuers am Boden unterteilt sind.

In besonders waldbrandgefährdeten Gebieten wurden auf Grund des Forstrechts-Bereinigungsgesetzes, BGBl.Nr.222/1962, § 24 Abs.2, einvernehmlich mit der Forstbehörde Vorbeugungsmassnahmen gegen Funkenflug, wie das Anlegen von sogenannten Wundstreifen, das Aufstellen von Brandwachen, das Abbrennen von Böschungen, angeordnet.

Ferner sind in einzelnen Bahnhöfen Wasserwaggons bereitgestellt, die für den Löscheinsatz abrufbereit zur Verfügung stehen.

Schliesslich verweise ich noch darauf, dass die von Dampflokomotiven gefahrenen Zugkilometer von Jahr zu Jahr geringer werden. Der Anteil der Dampflokom-Kilometerleistung auf die gefahrenen Triebfahrzeug-Kilometer ist von 71,1 % im Jahre 1956 auf 26,9 % im Jahre 1963 zurückgegangen.

-.-.-.-