Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

Verkehrs-Unterrichtsblatt

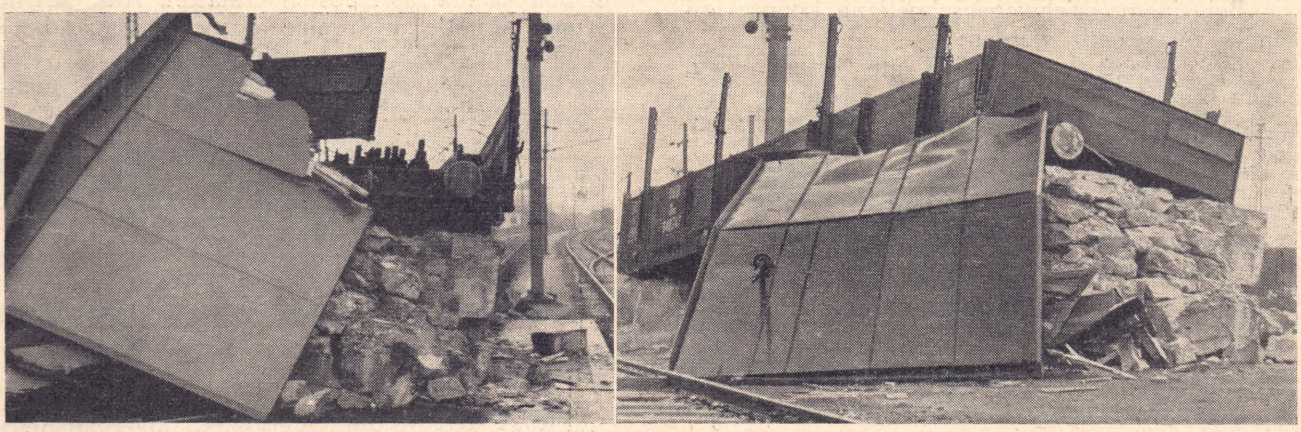
1. Stück | Wien, am 1. Jänner 1963 | Jahrgang 1963

Bahnmeister Eggenburg
Eingel. 7. JAN. 1963
Zl. ..... Blg. .....

Inhalt: 1. Beispielgebendes Verhalten einer Eisenbahnersfrau!
2. Erläuterung
3. Etwas für jeden
4. Neues und Interessantes
5. Unfallverhütung

Das ist das Ergebnis

(Zertrümmerung eines Gleisabschlusses und eines Gleisbrückenwaaghauses sowie Entgleisung von 3 Wagen),



wenn

ein Verschubleiter es unterläßt, in einem Gefälle von 8 ‰ zehn während des Verschubes vorübergehend abgestellte Wagen — darunter auch mit Handbremsen ausgestattete — gegen Entrollen zu sichern; kein Wunder, wenn sich diese Wagen in Bewegung setzten und in einem Stumpfgleis auf drei dort stehende Wagen aufprallten.

---

1. Beispielgebendes Verhalten einer Eisenbahnersfrau!

Am 27. November 1962 um 13.58 Uhr wurde auf einer abgeschrankten EK (Bundesstraße 17) zwischen den Bf J. und T. ein vollbesetzter Postautobus zwischen den niedergehenden Schrankenbäumen eingeschlossen. Der Schnellzug Rom—Wien war fällig!

Die EK ist vom Schrankenbediener 600 m entfernt und kann von ihm nicht eingesehen werden.

Die in einem Wärterhaus etwa 150 m von der besagten EK entfernt wohnende Gattin des Werkmannes L. bemerkte das Einschließen des Autobusses und verständigte hievon sofort am Streckenfernsprecher den Fdl des Bf T. Dieser veranlaßte das Zurückstellen des für den Schnellzug bereits freigestellten Ausfahrsignals. Es gelang, den Zug noch beim Ausfahrsignal anzuhalten!

Jeder kann die Folgen ermessen, wenn der Schnellzug mit dem Autobus, dessen Lenker unverständlicherweise keinerlei Sicherheitsmaßnahmen ergriff, zusammengeprallt wäre!

Die Eisenbahnersfrau hat somit durch ihr rasches und entschlossenes Handeln die Autobusinsassen vor einem fürchterlichen Schicksal bewahrt. Es ist selbstverständlich, daß dieses Verhalten entsprechende Würdigung finden wird!

Streckenleitung Wien FJB
Eingel. - 4. JAN. 1963
Zl. ..... Blg. .....

2. **Erläuterung**

Zu Punkt 558 der DV V 3

Der 1. Satz des letzten Absatzes im Punkt 558 der DV V 3 lautet:

„Wenn Bauarbeiten in Streckengleisen nur Gleissperren in Zugpausen erfordern, können die notwendigen Maßnahmen ohne eine VBA auch vom Bf-Vorstand (Fdl) nach Verständigung mit der **Streckenleitung, E-Streckenleitung usw.** angeordnet werden."

Erläuternd hiezu ist zu sagen, daß unter dem Begriff „Streckenleitung, E-Streckenleitung" entsprechend den jeweiligen Umständen auch der örtlich Aufsichtführende (Bahnmeister, Fahrleitungsmeister, Bahnrichter usw.) zu verstehen ist. Demnach kann eine Gleissperre wegen Bauarbeiten in einem Streckengleis in einer Zugpause auch im Einvernehmen mit dem örtlich zuständigen Bahnmeister oder Bahnrichter durchgeführt werden. Es ist nicht notwendig, z. B. wegen der plötzlich erforderlichen Auswechslung einer Schiene das Einvernehmen mit dem Streckenleitungsvorstand oder mit dessen Stellvertreter persönlich zu pflegen.

Dagegen dürfen Gleissperren in Zugpausen über den vorgesehenen Zeitpunkt ihrer Beendigung **nur mit Zustimmung der Dion (Zugleitung)** ausgedehnt werden, wenn hiedurch nur minderwichtige Züge unwesentlich verspätet werden oder nicht mehr als 2 Züge auf dem falschen Gleis fahren müssen.

Schaffner!

Überzeugt Euch auch nach durchgeführter Pufferprobe bei jeder sich bietenden Gelegenheit vom Vorhandensein der Puffer am Zugende!

3. **Etwas für jeden**

Bei einem Triebwagenschnellzug konnte folgendes festgestellt werden:

Der Wagensatz bestand aus einem Twg, einem damit verbundenen mit Übergang versehenen Beiwagen und einem weiteren Beiwagen, der **keinen** Übergang hatte.

In der Strecke von W. bis S. (106 km) fuhren Zugführer und Schaffner im vorderen Zugteil, während der mangels Überganges nicht erreichbare Beiwagen unbesetzt blieb. Abgesehen davon, daß dadurch von W. bis S. keine Fahrkartenrevision durchgeführt werden konnte, mußten die Reisenden im letzten Wagen eine äußerst peinliche Feststellung machen. Das Klosett des Beiwagens war während der 106 km langen Fahrt abgesperrt!

Hier handelte es sich um einen besonders krassen Einzelfall; es kommt aber oft vor, daß Schaffner, z. B. bei Schnellzügen die Klosette erst während der ersten Revision — also unter Umständen erst geraume Zeit nach der Abfahrt — öffnen. Diese Vorgangsweise ist absolut falsch! Punkt 496 der DV K 1 bestimmt u. a. ausdrücklich, daß der Schaffner sofort nach Abfahrt des Zuges vom Ausgangsbf die Fahrkartenüberprüfung vorzunehmen hat, **sofern ihn nicht andere vordringliche Dienstverrichtungen** (z. B. Anweisung von Plätzen, **Aufschließen von Türen)** daran hindern. Daher nach der Abfahrt vom Ausgangsbf **zuerst die Klosettüren öffnen** und erst dann mit der Fahrkartenüberprüfung beginnen!

Auszüge aus einem Gendarmeriebericht:

„. . . . Am **29. 9. 1962** um 12.15 Uhr wurde ein Schrankenbaum der Schrankenanlage im Bahnkilometer 148,853 der Eisenbahnlinie St.—Sch. durch den Kraftwagenzug des F. beschädigt . . . . Die Unfallanzeige wurde vom Vorstand des Bf A. erst am **1. 10. 1962** telephonisch an den Gendarmerieposten erstattet. Aus diesem Grunde konnte auch eine Tatbestandsaufnahme an Ort und Stelle nicht mehr erfolgen . . . . Die Beschädigungen am Bahnschranken wurden nicht bekanntgegeben . . . ."

Aus dem Gendarmeriebericht geht hervor, daß seitens des Bf-Vorstandes des Unfallbereichsbf zwei Fehler gemacht wurden, wie sie leider immer wieder festgestellt werden können:

1. Verspätete Meldung an die Gendarmerie. Gemäß den „Richtlinien" ist jedes Schrankenanfahren auf **kürzestem Wege** der Gendarmerie (Polizei) zu melden.

2. Wie schon im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stück aus 1962 unter Punkt 70 ausgeführt, sollen die Organe der Sicherheitsbehörden bei ihren Amtshandlungen in jeder Weise unterstützt werden. Dazu gehört auch, daß ihnen, wie z. B. im geschilderten Fall, die Höhe und die Art des entstandenen Sachschadens (eventuell nach Rückfrage bei der zuständigen Stelle) am Schranken bekanntgegeben wird.

Betriebskontrollore, Bf-Vorstände!

Bei Probealarmen konnte festgestellt werden, daß manche in den Einsatzplänen enthaltene Fernsprechnummern schon längere Zeit geändert waren und man daher vergebens die betreffende Stelle zu erreichen versuchte. So war in einem Einsatzplan z. B. auch die Rufnummer eines Unfallkrankenhauses nicht mehr richtig und es verging geraume Zeit, bis der Fdl des Unfallbereichsbf die tatsächliche Rufnummer in Erfahrung bringen konnte.

Was eine solche Verzögerung im Ernstfall bedeuten kann, ist wohl jedem klar. Es ist daher unbedingt notwendig, auch die Rufnummern in den Einsatzplänen von Zeit zu Zeit zu überprüfen. Die DV V 26 besagt dazu im Punkt 85 (letzter Absatz) folgendes: „Ergänzungen und Änderungen sind in den Plänen oder Teilplänen sofort durchzuführen. Der Bf-Vorstand hat ihre Richtigkeit des öfteren, mindestens aber einmal jährlich, und zwar in der 1. Märzwoche, nachzuprüfen."

Vereisung von Spurrillen

Zwei Unfallmeldungen:

„Am 12. Dezember um 12.50 Uhr entgleiste beim Verschub eines Arbeitszuges im Bf L. ein leerer Güterwagen mit einer und ein beladener Güterwagen mit beiden Achsen.

Ursache: Vereiste Spurrille einer EK"

„Am 14. Dezember um 10.18 Uhr entgleiste im Bf K. das Tfz des einfahrenden Zuges . . . . auf der EK im km . . . . mit einer Achse.

Ursache: Vereiste Spurrille"

Das jahreszeitlich bedingte Auftreten von Entgleisungen infolge vereister Spurrillen erfordert, die Bestimmungen für das Verhalten bei Frost und Schnee (DV B 29 und DV V 3) in Erinnerung zu rufen, um die Zahl der aus dieser Ursache eingetretenen Entgleisungen auf ein Mindestmaß herabzudrücken.

Der folgende Auszug aus einem Erhebungsgeschäftsstück soll zeigen, welche Folgen die Nichteinhaltung der Vorschrift nach sich ziehen kann:

„Die Bedienung des Schrankens der EK im km . . . . im Bf K. obliegt dem Weichenwärter dieses Bf. Er hat laut Arbeitsplan auch für das Freihalten der Spurrillen der EK von Eis und Schnee zu sorgen.

Als der Weichenwärter vom Fdl den Auftrag bekam, die Weichen für eine Einfahrt nach Gleis 3 zu stellen, begab er sich zur Weiche 6, um diese zu sperren. Auf dem Weg dorthin kam er auch an der EK vorbei; er will bei Besichtigung der Spurrillen keine Vereisung festgestellt haben. Der Straßenverkehr über diese EK war am Ereignistag schwach.

Der Tfz-Führer eines im Bf K. mit einer Geschwindigkeit von zirka 30 km/h einfahrenden Personenzuges vernahm beim Verlassen der besagten EK einen harten Schlag, worauf er den Zug sofort anhielt. Man stellte fest, daß auf der EK die erste Achse des Tfz aufgestiegen und nach rechts abgefallen war. Die Spurrillen wiesen starke Vereisungen auf; das Eis reichte trotz des Befahrens noch 6—10 mm an die Schienenoberkante heran."

Als Schuldtragender im gegenständlichen Fall muß daher der Weichenwärter bezeichnet werden, weil er die Reinigung der Spurrillen nicht vorschriftsgemäß durchgeführt hat.

Verhalten gegenüber Sicherheitsbehörden

Wiederholt wurde im Verkehrs-Unterrichtsblatt über das Verhalten der Bediensteten bei Einvernahmen durch Gendarmerie- oder Polizeiorgane gesprochen. Es scheint aber, als wären unsere Mahnungen von vielen nicht richtig erfaßt oder bereits wieder vergessen worden.

So sagte z. B. der Zugführer eines an einem Verschubzusammenstoß beteiligten Bezirksgüterzuges vor der Gendarmerie u. a. folgendes aus:

„. . . . Ich möchte hier betonen, daß die Verschubstraße, also der Schienenweg zu den Wagen, vom Stellwerk aus gestellt wird. Es gibt aber auch Weichen, die mit der Hand gestellt werden. Diese müssen aber einen Sperrmechanismus haben. Die in Frage stehende Unfallweiche ist eine handstellbare Weiche. Ich habe mich nun interessiert und festgestellt, daß bei dieser Weiche der Schlüssel steckt, der eigentlich im Stellwerk hängen müßte.

Wir waren zur Fahrwegherstellung nicht berechtigt und liegt daher der Fehler bei den Bediensteten des Bf St."

Ein weiterer Bediensteter machte zu diesem Unfall folgende Angaben: „Meiner Ansicht nach sind am Unfall die beiden Stellwerkswärter und die Tagverschubpartie schuldtragend. Die Stellwerkswärter hätten sich an Hand des fehlenden Schlüssels über die Stellung der Weiche informieren und die Tagverschubpartie hätte den Weichenschlüssel zum Stellwerk zurückbringen müssen . . . ."

Abgesehen davon, daß die beiden Einvernommenen sich vollkommen falsch ausdrückten, glaubten sie, vor der Gendarmerie Sachverständigengutachten abgeben zu müssen.

Nochmals wird an die Bestimmungen der DV V 26, Punkt 121 und der DA (151), enthalten im GD. ABl. 16. Stück aus 1953, erinnert. Über **Hergang, Folgen** eines Ereignisses und **eigenes Verhalten** ist immer Auskunft zu geben. Die Frage der Sicherheitsbehörden nach **Ursache, Schuld und Schuldigen** darf jedoch **nicht** beantwortet werden; diesbezüglich sind die einvernehmenden Organe an die zuständige BBDion zu verweisen.

Peinlich, aber wahr!

Am 20. November 1962 ab 21.50 Uhr war die schloßgesperrte Weiche 2/4 im Bf B. gesperrt. Vermutete Ursache: **Einfrieren der Weiche, daher Auftauarbeiten.**

Als diese ergebnislos blieben, wurde der Signalmeister verständigt, der schließlich feststellte, daß versucht worden war, die Weiche mit einem nicht zu ihr gehörigen Schlüssel aufzusperren. Der Schlüsselträger hatte einen falschen Schlüssel verwendet, der sich nur zur Hälfte im Schloß umdrehen ließ.

Betriebliche Folgen: Zug 1817 + 61, Zug 567 + 40, Zug 4048 + 70, Zug 4012 + 60 und Nz 1778 + 76 Minuten!

4. Neues und Interessantes

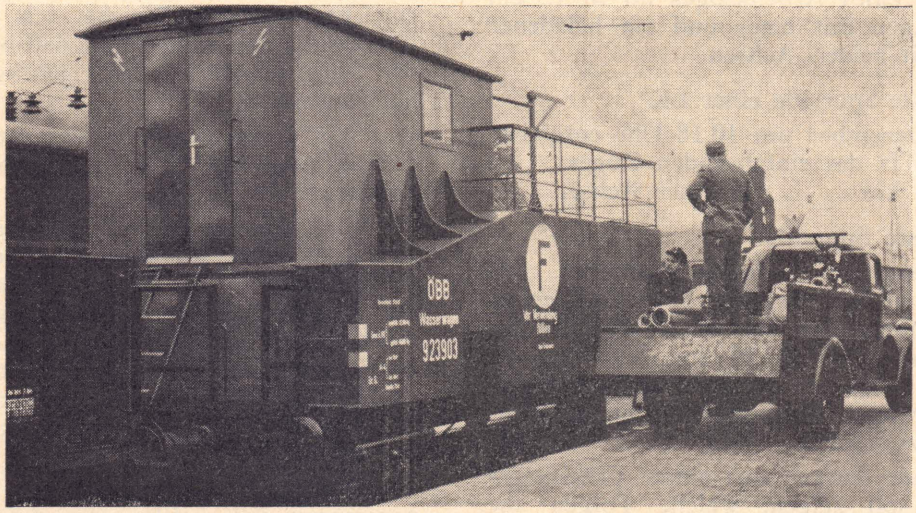
Brandbekämpfung von der Schiene aus

Eine Tiroler Tageszeitung schrieb zu diesem Thema u. a. folgendes:

„In den trockenen Zeiten im Frühjahr, Sommer und Herbst kommt es durch achtlos aus den Zügen geworfene Zigarettenstummel, durch Funkenflug von den Bremsklötzen talwärts fahrender Züge gerade auf unseren Bergstrecken immer wieder zu Wald und Wiesenbränden. Wenn auch bei diesen Bränden noch nie Reisende gefährdet waren, so können doch bei rechtzeitiger und damit erfolgreicher Brandbekämpfung oft Millionen für die sonst notwendig werdenden Schutzbauten erspart werden. Wie wichtig gerade hier ein wirkungsvoller Plan gegen den „Roten Hahn" im Bahnbereich sein kann, beweist am besten die Tatsache, daß es schon gleichzeitig zu Bränden z. B. an der Martinswand, bei Unterberg und in Igls kam.

Daher wurden in vorbildlicher Zusammenarbeit zwischen den Bundesbahnen und der Innsbrucker Berufsfeuerwehr unter Leitung ihres Branddirektors wirkungsvolle Maßnahmen für die am meisten gefährdeten Bereiche festgelegt.

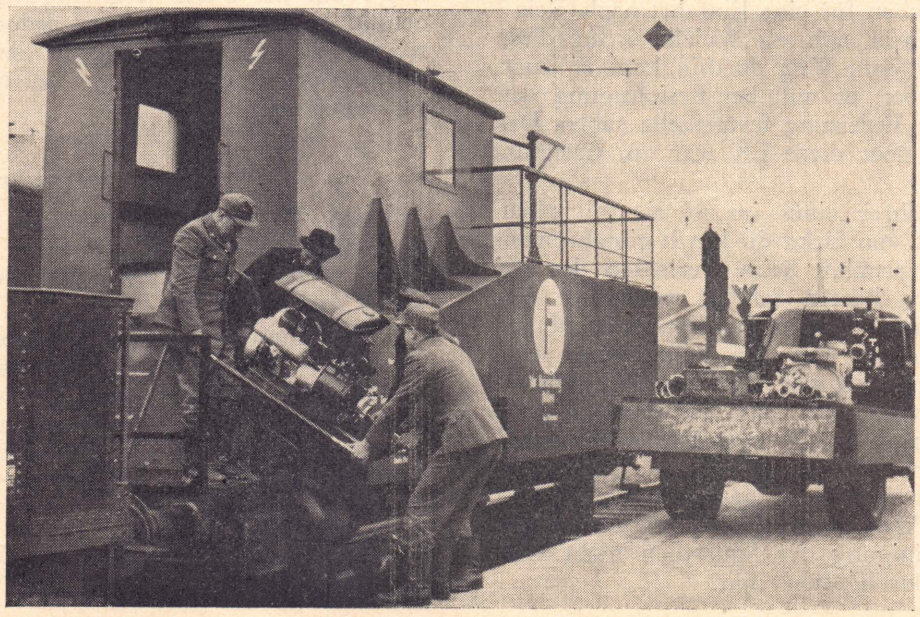
Aus einem alten Tender wurde mit nur geringen Kosten das wohl einzige Feuerwehrauto auf Eisenbahnräder entwickelt.

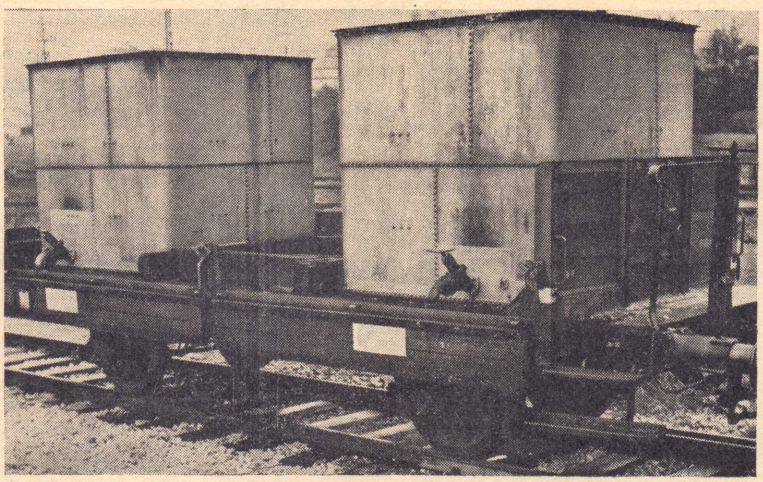


Der neue Feuerlöschwagen hat einen Mannschaftsraum für 15 Personen. Alle Voraussetzungen für eine rasche Verladung der zum Löschen notwendigen Geräte (Motorpumpen, Schläuche usw.) sind gegeben. Der Wasservorrat beträgt 25.000 Liter.

Die Berufsfeuerwehr stellt das fachkundige Personal zur Bedienung der Löschgeräte zur Verfügung . . . ."

Soweit der Auszug aus dem Zeitungsartikel. Ergänzend hiezu einige Punkte aus der diesbezüglichen Dienstanweisung der BBDion Innsbruck:





(bisherige Ausführung)

„Die Anforderung eines Wasserwagens erfolgt von dem für den Brandherd zuständigen Unfallbereichsbf beim Fdl Innsbruck Hbf nach Punkt 45 der DV V 26 als dringlicher Hilfszug. Die Feuerlöschwagen sind während ihrer Hinterstellung nur mit Wasser gefüllt. Die übrigen Ausrüstungsgegenstände werden von der Berufsfeuerwehr nach deren Verständigung herbeigebracht und zugeladen.

Für die Bespannung des Feuerlöschzuges ist von der ZF ein E-Tfz als Nachschiebe-Tfz und ein Diesel-Tfz als Zug-Tfz beizustellen."

Bezüglich der Verständigungsmöglichkeit während des Einsatzes besagt die erwähnte Dienstanweisung folgendes:

„Von der Brandstelle ist mit den beiden Nachbarbf eine durch einen Bediensteten dauernd besetzte Fernsprechverbindung herzustellen. Zu diesem Zweck befinden sich Fernsprechapparat und Kabelrollen im Mannschaftsraum des Löschwagens. Außerdem steht die Berufsfeuerwehr während des Einsatzes über Funk in Verbindung mit der Zentrale."

Im Zeitalter der Dampflokomotiven war die Bekämpfung von Bränden im Bahnbereich wesentlich einfacher, da sich diese Tfz, ungehindert von Stromabschaltungen und ausgerüstet mit einem größeren Wasservorrat, zur Brandbekämpfung sehr gut eigneten. Die Elektrifizierung warf jedoch neue Probleme auf. Daß auch sie gelöst werden konnten, ist der vorbildlichen Zusammenarbeit zwischen Bundesbahnen und Berufsfeuerwehr zu danken.

Störungen an Fernmeldeanlagen

Die Fernmeldeanlagen der Österreichischen Bundesbahnen sind von maßgeblicher Bedeutung für geordnete und pünktliche Betriebsabwicklung. Störungen an diesen Anlagen behindern den reibungslosen Betriebsablauf und müssen raschest beseitigt werden. Im Störungsfalle sind daher die zuständigen Fernmeldeerhaltungsbediensteten unverzüglich zu verständigen, die ihrerseits die vorgesetzte Dienststelle (Fernmeldestreckenleitung) umgehend in Kenntnis zu setzen haben, von wo aus die Instandsetzungsarbeiten zu leiten sind.

Versäumnisse in dieser Hinsicht, wie sie anläßlich der Schneefälle zwischen dem 23. und 25. November vorigen Jahres vorgekommen sind, müssen künftig auf jeden Fall vermieden werden.

5. Unfallverhütung

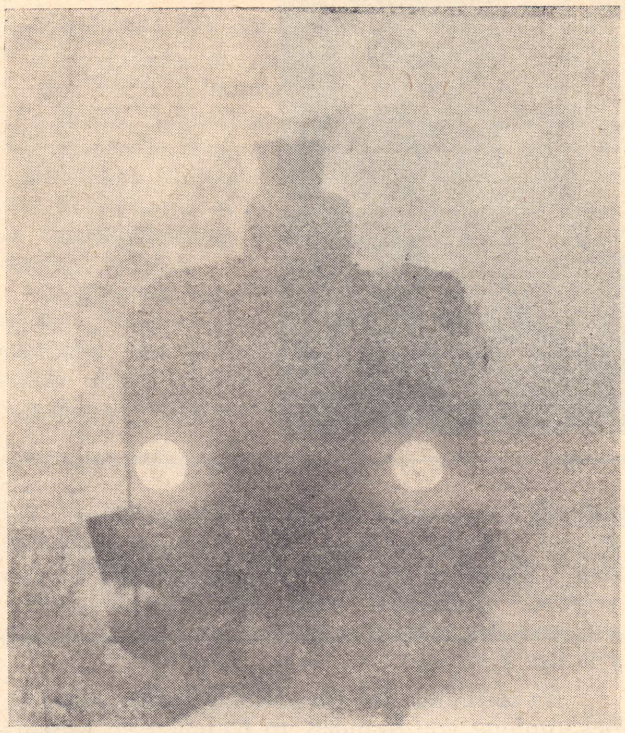
Etwas für Tfz-Führer

Aus einem Erhebungsgeschäftsstück:

„Als Lokomotivheizer W. gerade mit dem Nachfeuern beschäftigt war, schloß Tfz-Führer G. den Regler der Lok 77.284 trotz offener Feuertüre. Er hatte sich vorher nicht vergewissert, ob W. seinen Zuruf „Ich mache zu", womit das Schließen des Reglers gemeint war, verstanden hatte, und ob das Hilfsgebläse genügend offen war. Durch die plötzlich aus der Feuertür schlagenden Flammen erlitt Lokheizer W. an den Händen Verbrennungen 1. und 2. Grades.

Es lag ein Verstoß des Tfz-Führers gegen DV M 22, Teil D, Punkt 114 (5. Absatz) vor, da er den Heizer vom bevorstehenden Schließen des Reglers nicht verständigt bzw. sich nicht vergewissert hatte, ob der Heizer seinen Zuruf verstand und entsprechend handelte; außerdem schloß er trotz offener Feuertür und nicht genügend geöffnetem Gebläse den Regler."

Nebel, der Feind jedes Verkehrsbediensteten!



Am 31. August 1962 um 7.05 Uhr wurden zwischen den Bf W. und P. die mit Oberbauarbeiten beschäftigten Bediensteten, der 31jährige G. sowie der 23jährige H., von einem Personenzug überfahren und getötet. Die beiden Verunglückten hatten die zeitgerecht durch 2 Sicherungsposten gegebenen Rottenwarnsignale nicht beachtet. Vom Tfz-Führer des Personenzuges konnte wegen starken Nebels bei einer Sicht auf zirka 15 m der Unfall nicht mehr verhindert werden.

Die Erhebungen ergaben, daß die Verunglückten vom Bahnmeister bei Arbeitsbeginn über die örtlichen Verhältnisse, die eingesetzten Rotten und den Einsatz der beiden Sicherungsposten genau unterrichtet worden waren. Da auch im Verlauf der von der Gerichtskommission an der Unfallstelle durchgeführten Untersuchung festgestellt wurde, daß von den beiden Sicherungsposten gegebene Rottenwarnsignale deutlich gehört werden konnten, mußten diese auch von den beiden Verunglückten wahrzunehmen gewesen sein. Befolgt jedoch wurden diese Signale leider nicht!

Erinnern wir uns an die Bestimmungen des Heftes 2 der DV A 40, Punkt 2.5.2.3 und an Punkt 2.2 der Anlage 1 zu diesem Heft die lauten:

„Achtungssignale und andere Warnungszeichen sind sofort zu beachten und — falls erforderlich — weiterzugeben. Gespräche lenken die Aufmerksamkeit ab und sind beim Aufenthalt im Bereich der Gleisanlagen auf das unbedingt notwendige Ausmaß zu beschränken."

„Rottenwarnsignale sind **sofort** zu befolgen. Auch ohne Wahrnehmung des Signals „Arbeitsgleis räumen!" muß das Arbeitsgleis unverzüglich geräumt werden, wenn sich Fahrzeuge nähern."

Aus einem Gendarmeriebericht:

„Am 30. Oktober 1962 um 10.25 Uhr erlitt der ÖBB-Bedienstete H. bei Verschubarbeiten im Bf St. einen Unfall. Er erhielt vom Verschubaufseher den Auftrag, die erste von mehreren auf Gleis 2 a stehenden Wagengruppen anzukuppeln. Nachdem H. den Auftrag durchgeführt hatte, lief er weiter zurück, um noch andere Wagen — ohne Auftrag — aneinander zu kuppeln. Da bei einem Wagen die Zugstange 2,40 m ausgezogen war, konnte dieser Wagen nicht gekuppelt werden. H. versuchte deshalb, während des Zusammenschiebens die Zugstange nach unten zu drücken, um sie unter dem stehenden Wagen durchzuschieben. Dabei erlitt er eine Quetschung des linken Unterarmes."

Achtet daher auf Punkt 92 g) der DV V 3, wonach Fahrzeuge mit fehlender oder schadhafter Zug- und Stoßvorrichtung **nur bei Stillstand** gekuppelt werden dürfen!

Eine Presseaussendung der Generaldirektion lautete:

„Heute kam im Bf S. der 18jährige Verschieber W., als er auf einen Verschubteil aufspringen wollte, zu Sturz. Er erlitt Abtrennung des rechten Unterschenkels sowie Quetschung der Zehen des linken Fußes und wurde in das Unfallkrankenhaus S. eingeliefert."

Zum Unfallhergang:

Verschieber W. hatte den Auftrag, nach Vorziehen eines Verschubteiles den letzten Wagen zwecks Abstoßens zu entkuppeln. W. hielt deshalb die etwa 2 m lange Aushängestange in der rechten Hand und ließ den Verschubteil in der Absicht, auf den letzten Wagen aufzuspringen, vorbeirollen. Obwohl er schon bei der Vorbeifahrt bemerkte, daß jenes Verschiebertrittbrett, auf das er aufspringen wollte, verbogen und seine Trittfläche außen schräg nach unten gerichtet war, sah er darin keine Gefahr. Die Geschwindigkeit des Verschubteiles betrug etwa 15 km/h.

Als W. beim Aufspringen mit der linken Hand die Griffstange anfaßte, streifte er mit der in der rechten Hand befindlichen Aushängestange den Boden. Dadurch wurde er nach außen gedreht und rutschte von dem schrägen Verschiebertrittbrett ab. Er fiel auf den rechten Schienenstrang und erlitt eine Abtrennung des rechten Fußes sowie eine Quetschung des linken Fußes.

Wir warnen vor dem Aufspringen auf verbogene Trittbretter rasch bewegter Verschubteile, noch dazu bei Behinderung durch eine mitgeführte Aushängestange.

Das voraussichtlich mit 1. März 1963 in Kraft tretende Heft 3 der DV A 40 besagt in den Punkten 3.4.3 und 3.5.1 hiezu folgendes:

„Ist sicheres und gefahrloses Stehen auf Trittbrettern, Aufstiegen u. dgl. nicht möglich, so ist ein anderer geeigneter Standort einzunehmen."

„Auf- und Abspringen ist verboten, so lange Fahrzeuge rascher als mit Schrittgeschwindigkeit rollen . . . ."

Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen — 1096