Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

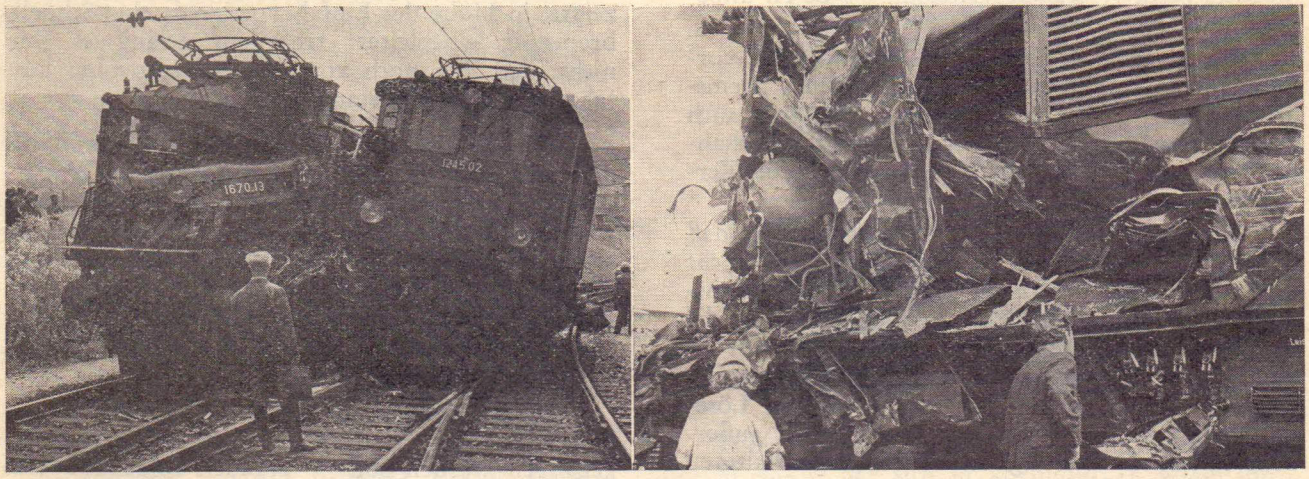
10. Stück | Wien, am 1. Oktober 1972 | Jahrgang 1972

Inhalt: 38. Aus dem Verkehrsgeschehen
39. Etwas für jeden
40. Kundendienst
41. 40. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?"

Das ist das Ergebnis

(Zusammenstoß eines ausfahrenden Güterschnellzuges mit verschiebendem Tfz; Entgleisung eines Tfz mit 2 Achsen, schwere Verletzung eines Tfzf,

Sachschaden zirka S 500.000,— !)



der Nichtbeachtung eines „Verschub verboten" zeigenden Verschubsignals!

---

38. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Zwei schwere Bremsanstände

Am 23. Juni um 9.05 Uhr wurde im Bf A. bei einem D-Zug (Tfz 1670.32, 605 t, 60 Achsen, erforderliches Bremsgewicht: **591 t**, vorhandenes Bremsgewicht: **642 t**, zirka 150 Reisende) anläßlich einer vereinfachten Bremsprobe nach Abkuppeln eines Vorspann-Tfz vom **Schlußschaffner** festgestellt, daß von den im Unterwegsbf. I. am Zugschluß beigegebenen 9 Personenwagen die letzten 6 zwar an die Hauptluftleitung angeschlossen, jedoch ungebremst waren, da man es unterlassen hatte, den Luftabsperrhahn zwischen 6. und 7. Wagen vom Zuganschluß zu öffnen. Das beim D-Zug **tatsächlich vorhandene Bremsgewicht** betrug demnach nur **384 t.** Hätte der Schlußschaffner diesen Umstand nicht bemerkt, wäre der D-Zug in der anschließenden Gefällsstrecke völlig unzureichend gebremst gewesen ! Welche Folgen sich hieraus ergeben hätten, kann wohl jedermann ermessen.

Wie kam es zu diesem schweren Bremsanstand ?

Nach Ankunft des D-Zuges im Bf I. um 6.47 Uhr wurden 8 Wagen abgestellt und 9 Personenwagen am Zugschluß beigegeben. Ein Wagenmeister begab sich daraufhin zum Zugschluß, öffnete kurzzeitig den Luftabsperrhahn, stellte das Ausströmen der Luft sowie das Anlegen der Bremsen am letzten Wagen fest und gab schließlich Signal 56 „Bremsen anlegen". Nach dem Anlegen der Bremsen ging der Wagenmeister in Richtung Zugspitze und sein Kollege von der Zugmitte aus in Richtung Zugschluß. Nach Begegnung der beiden wurde Signal 57 „Bremsen lösen" gegeben, dem der Tfzf auch nachkam; die Bremsen der letzten 6 Wagen blieben jedoch angelegt. Nach weiteren vergeblichen Versuchen, die Bremsen zu lösen und den Zug in Gang zu setzen, wurde von **beiden Wagenmeistern** die Lösevorrichtung der letzten Wagen betätigt und die Bremse des vorletzten Wagens ausgeschaltet (schadhaftes Bremsgestänge).

Wiewohl im Bf L. dem Zug ein Vorspann-Tfz beigegeben und eine vereinfachte Bremsprobe durchgeführt wurde, blieb die Unregelmäßigkeit beim Zug auf Grund des Standortes des Wagenmeisters beim 1. Wagen weiterhin bis Bf A. unbemerkt.

Die Ursache des schweren Anstandes lag vorwiegend in mangelhaft durchgeführter Bremsprobe durch die Wagenmeister im Bf I. aber auch in der unterlassenen Öffnung des Luftabsperrhahnes zwischen 2 Wagen durch den kuppelnden Verschieber.

Dem 1. Wagenmeister wird vorgeworfen, daß er sich vor Durchführung der Bremsprobe nicht davon überzeugt hat, daß die durchgehende Bremsleitung ordnungsgemäß verbunden ist und die Luftabsperrhähne geöffnet sind. Weiters hat er — **obwohl offensichtlich eine Bremsstörung vorlag** — das Lösen der Bremsen durch Betätigen der Lösevorrichtungen herbeigeführt, wobei er es außerdem unterließ, den Zgf von der ausgeschalteten Bremse des vorletzten Wagens zu verständigen.

Seinem Kollegen sind die entsprechenden Verstöße gegen die Bestimmungen der DV M 26 vorzuhalten (DV M 26, Punkte 165, 177, 184, 240 und 241).

DV M 26: Pkt. 240: „Bleiben nach dem Lösen der durchgehenden Bremse durch den Tfzf eine oder mehrere Bremsen fest, so ist entweder der Lösevorgang noch nicht abgeschlossen oder es liegt eine Bremsstörung vor.

In allen diesen Fällen ist es **verboten,** ohne nähere Untersuchung der Ursache des Anliegens der Bremsen, das Lösen durch Betätigen der Lösevorrichtungen bzw. Entbremsluftklappen herbeizuführen. Werden anliegende Bremsen bei einem anfahrenden Zug festgestellt, so ist dieser anzuhalten.

Pkt. 241: Liegen Bremsen an, obwohl das Lösen derselben zu erwarten war, so ist hievon der Tfzf zu verständigen. Ist das Lösen der Bremsen mit der Führerbremseinrichtung nicht möglich, so liegt eine Bremsstörung vor. Ist die Druckluftbremse überladen oder wird dies vermutet, so ist nach Pkt. 234 vorzugehen.

Führen weitere Löseversuche nicht zum Abfallen der Bremsklötze bzw. Bremsbacken, dann sind im **Einvernehmen mit dem Tfzf die Lösevorrichtungen bzw. Entbremsluftklappen zu betätigen . . .".**

Am 2. August um 22.27 Uhr überfuhr im Bf B. ein Güterzug (Tfz der Reihe 1570, 652 t, 68 Achsen) das haltzeigende Einfahrsignal A um zirka 150 m. Da die Stellwerkswärter des genannten Bf bei Wahrnehmung des Signals 52 des Tfzf sofort reagierten, konnte die Gefährdung eines ausfahrenden Städteschnellzuges noch rechtzeitig verhindert werden.

Der Tfzf des Güterzuges hatte etwa 150—200 m vor dem in Stellung „Vorsicht" befindlichen Einfahrvorsignal des Bf B. bei einer Geschwindigkeit von zirka 50 km/h eine Betriebsbremsung und nachdem diese keine entsprechende Wirkung zeigte, in Höhe des Einfahrvorsignals eine Schnellbremsung eingeleitet; trotzdem gelang es ihm nicht, den Zug noch vor dem haltzeigenden Einfahrsignal zum Stillstand zu bringen.

Wie nach Stillstand des Güterzuges und bei der anschließenden Bremsuntersuchung im Bf festgestellt wurde, waren die Bremsklötze der ersten 3 Wagen stark erhitzt, jene des restlichen Wagenzuges jedoch kalt. Der vorderste Luftabsperrhahn des an der 4. Stelle gereihten Güterwagens war geschlossen und dessen Bohrung, aus der im geschlossenen Zustand Luft aus der Schlauchleitung entweichen soll, verstopft.

Die Erhebungen bezüglich der Schuldfrage — wobei hier nur auf das Gebiet der Bremsung eingegangen werden soll — ergaben folgendes: Das Tfz war um 21.40 Uhr im Zugausgangsbf angekommen, worauf nach Ankuppeln an den Güterzug mit der Bremsprobe begonnen wurde. Der Wagenmeister gab vom Zugschluß das Signal „Bremsen anlegen" und ging in der Folge den Zug entlang bis zum Tfz. Dort angekommen, gab er Signal „Bremsen lösen", begab sich — seinen Angaben zufolge — wieder zurück bis zum Zugschluß und meldete um 22.00 Uhr mündlich und schriftlich „Bremsen in Ordnung".

Schuldtragend war demnach vorwiegend der Wagenmeister, weil er im Zugausgangsbf die volle Bremsprobe mangelhaft durchgeführt hat. Hiebei überzeugte er sich weder davon, daß die Handgriffe der Luftabsperrhähne geöffnet sind und die Luft ungehindert durch die Bremsleitung strömen kann noch erprobte er, ob alle eingeschalteten Bremsen ordnungsgemäß wirken.

DV M 26, Punkte 155, 158, 165 und 177.

b) Fahrleitungsstörung

Am 9. August um 15.12 Uhr kam es zwischen den Bf U. und T. während der Fahrt eines Expreßzuges zu einer schweren Beschädigung der Fahrleitung des Streckengleises 1. Der Zug mußte mit einem Hilfs-Tfz nach Bf T. gezogen werden und konnte erst nach Ersatz-Tfz-Stellung die Fahrt mit 147 Min. Verspätung fortsetzen. Zur Instandsetzung waren 2 Turmwagen eingesetzt; die Arbeiten dauerten bis 22.40 Uhr an.

Wie die Erhebungen ergaben, hatte der Tfzf des vor dem Expreßzug verkehrenden D-Zuges im genannten Streckenabschnitt ein Schwanken der Fahrleitung bemerkt und deshalb nächst dem Stellwerk 1 des Bf T. einen Wechsel des Stromabnehmers durchgeführt, die Fahrt jedoch ohne im Bf anzuhalten, fortgesetzt.

In diesem Zusammenhang muß auf die Bestimmungen des Punktes 213 der DV El 52 verwiesen werden.

Punkt 213: „Die Zugmannschaften, besonders die Tfzf, haben bei Beobachtung der Strecke auch die Leitungsanlagen einzubeziehen. Tritt während der Fahrt ein Stromabnehmerschaden auf, dessen Ursache in der Fahrleitung vermutet wird oder der eine Beschädigung der Fahrleitung verursacht haben könnte, hat der Tfzf dies sofort dem nächstgelegenen Bf mittels Meldekarte zu melden (Pkt. 214). Erforderlichenfalls ist außerplanmäßig anzuhalten."

Der Fall gibt überdies Anlaß, an die Bestimmungen des Punktes 217 der DV El 52 zu erinnern.

Punkt 217: „ . . . Das Wiederanlegen des Stromabnehmers an den Fahrdraht darf während der Fahrt in der Regel nur bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h erfolgen. Abweichend hievon ist bei jenen Tfz, die in Anlage 7 der DV M 22, Teil E, besonders angeführt sind, das Anlegen des Stromabnehmers an den Fahrdraht bei Fahrgeschwindigkeiten bis 100 km/h zulässig . . ." (Siehe auch DA. 5107/33/71)

c) Sturz eines Lokheizers vom Tfz

Am 11. August um 13.58 Uhr stürzte im Bf M. während der Ausfahrt eines Probezuges der Lokheizer vom Tfzf unbemerkt von der Lokomotive. Er wurde von der Tfz-Mannschaft eines im Abstand nachfahrenden Lz zwischen 2 Gleisen liegend im bewußtlosen Zustand aufgefunden. Der Heizer hatte eine Gehirnerschütterung, Rißquetschwunden am Kopf und eine Schulterprellung erlitten und mußte mit der Rettung in ein Krankenhaus eingeliefert werden.

Der persönliche Unfall gibt Anlaß, die Bestimmungen der Punkte 480 und 452 (sinngemäß) der DV V 3 in Erinnerung zu rufen:

Punkt 480 der DV V 3: „ . . . Bei Dienstunfähigkeit des Tfzf eines Zuges ohne Zugbegleitmannschaft darf ein fahrberechtigter streckenkundiger Lokomotivheizer nur langsam bis zum nächsten Bf weiterfahren.

Bei Dienstunfähigkeit des Lokomotivheizers muß der Tfzf den Zug anhalten und den Zgf verständigen; dieser hat einen streckenkundigen Schaffner als Ersatz bis zu jenem Bf zu stellen, wo ein Lokomotivheizer beigegeben werden kann. Ist die Beistellung eines Schaffners nicht möglich, darf die Fahrt nur langsam bis zum nächsten Bf fortgesetzt werden."

(Siehe auch DV M 22, Teil A, Punkt 46; DV A 40, Heft 3, Punkte 3.4.2 und 3.4.5)

d) Zugbeobachtung

(Beitrag des OI Schauer, Betriebsabteilung, BBD Linz)

Am Montag, 10. Juli 1972, war im Bf Enns um 2.55 Uhr für Zug G 857 — Kesselwagenzug von Groß Schwechat nach Solbad Hall i. T., 499/582 t, 26 Achsen Tfz R 1042 — die blockmäßige Durchfahrt gestellt und waren alle Signale für diese Zugfahrt in Freistellung. Der Zug fuhr mit der Fahrplanhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Der Wärter im Stellwerk 1, Stellwerksaufseher Josef **Wagner** bemerkte bei der Vorbeifahrt des Zuges am Stellwerk bei dem an 7. Stelle gereihten Kesselwagen 21 83 0702165-7, beladen mit 28 t Heizöl leicht, auf der dem Stellwerk abgelegenen Zugseite einen Feuerschein, der auf ein brennendes Lager schließen ließ. Da die Zugspitze schon am Stellwerk vorbei war, wären Haltsignale erfolglos gewesen. Der Bahnhof besitzt eine Verschub-Funkanlage mit je einer ortsfesten Sprechanlage auch in den beiden Stellwerken. Daher vermittelte der Wärter des Stellwerkes 1 an den Wärter des Stellwerkes 2 (Stw.-Meister Franz **Gschwandtner**) durch Verschubfunk den Auftrag, den Zug wegen eines Gebrechenwagens anzuhalten. Der Wärter des Stellwerkes 2, der inzwischen auch den Feuerschein am näherkommenden Zug wahrnahm und dem das Zurückstellen des Ausfahrsignals zu lange dauernd und nicht verläßlich schien, ergriff rasch seine Handlaterne, eilte vor das (ebenerdige) Stw-Gebäude und gab deutlich Haltsignale. Sie wurden vom Tfzf sofort aufgenommen und befolgt. Der Zug kam zwischen dem Ausfahrsignal und dem Einfahrsignal der Gegenrichtung zum Stillstand. Zunächst wurde das rauchende Lager mit dem Feuerlöscher des Tfz gelöscht. Bei der folgenden Untersuchung des Wagens stellte die Zugmannschaft fest, daß der rechte rückwärtige Achsstummel fast zur Gänze verrieben und Achsschenkelbruch

nach Heißlaufen eingetreten war. Der Wagen war nicht mehr lauffähig und mußte stehenbleiben. Der davor gereihte Zugteil wurde abgekuppelt und fuhr weiter. Der Hilfszug Linz wurde angefordert. Da der Wagen nicht mehr lauffähig war, mußte er auf einen Untersatzwagen aufgebockt und als Sonderfahrt mit v = 15 km/h in die Werkstätte befördert werden. Durch nahezu 4 Stunden mußte der Verkehr durch Falschfahren eingleisig abgewickelt werden.

Bei Weiterfahrt des Wagens wäre es unweigerlich zu einer Entgleisung, möglicherweise mit großem Sachschaden, Streckenunterbrechung und Verkehrsstörung gekommen. (Erst am 15. Dezember 1971 war in diesem Abschnitt durch einen zu spät entdeckten Radreifenbruch eine folgenschwere Zugentgleisung mit 6 Stunden Verkehrsunterbrechung und einer Schadenssumme von 2 Mio S — siehe Verkehrs-Unterrichtsblatt 5/1972, lfd. Nr. 19 c). Das folgerichtige und rasche Handeln und vor allem das sofortige Anhalten des Zuges durch die beiden Stww war entscheidend, einen Unfall zu verhüten. Sie wurden daher von der BBDion belobt und ihnen eine Belohnung zuerkannt.

Der Vorfall ist ein anschauliches Beispiel, wie wichtig

a) die Zugbeobachtung
„Genaue Zugbeobachtung hat den Zweck, durch rechtzeitiges Erkennen von Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen, Unfälle zu verhüten“
(ZSV-Einlage 14, Punkt 1)

b) das sofortige Anhalten des Zuges ist, wenn eine betriebsgefährdende Unregelmäßigkeit wahrgenommen wurde
(ZSV-Einlage 14, Punkt 2).

Es verdient erwähnt zu werden, daß erfahrungsgemäß ein Wagen vom Beginn des Heißlaufens einer Achse bis zum Anbrennen des Lagers eine Strecke von rund 30 km durchläuft. In dieser Zeit macht sich das Heißlaufen durch Rauchentwicklung bemerkbar und ist dadurch leicht zu erkennen. Der anfangs auftretende charakteristische Pfeifton ist das Zeichen, einen solchen Wagen sofort abzustellen. Bei gewissenhafter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der DV V 3 bzw. der ZSV-Einlage 14 muß es möglich sein, Heißläufer so rechtzeitig zu entdecken und abzustellen, daß es nicht zum Verreiben von Achsschenkel und in weiterer Folge zum Achsbruch kommen kann.

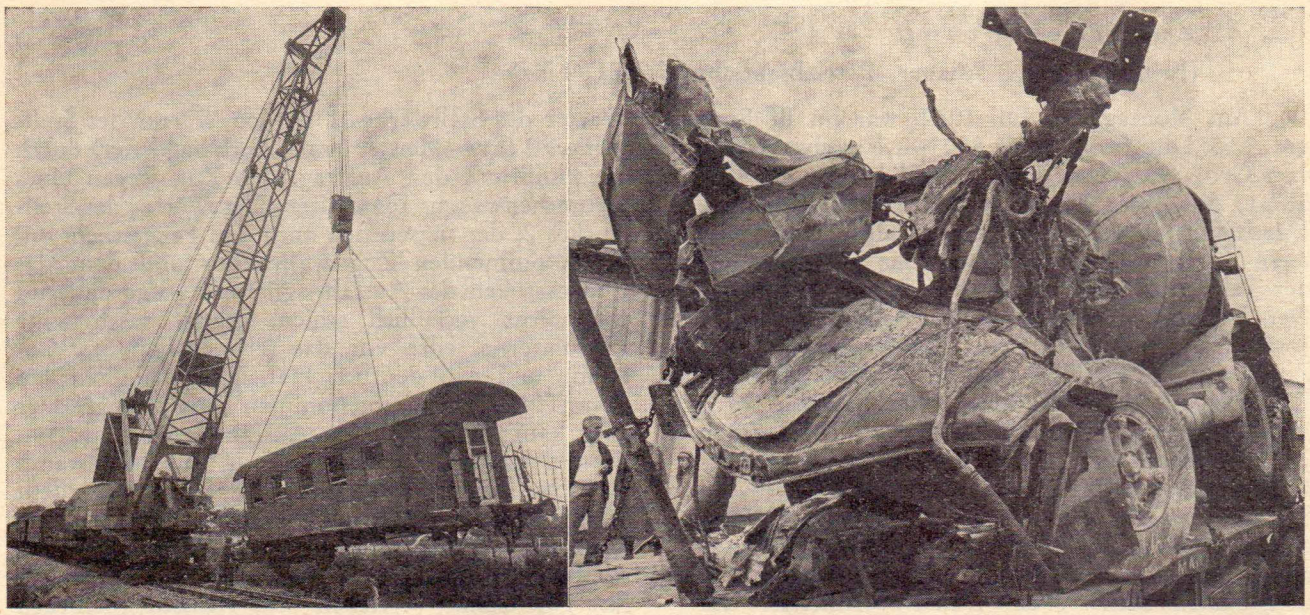
Trotz des fortschreitenden Einbaues von Rollenachslagern laufen noch viele Wagen mit Gleitachslagern. Die Gefahr von Achsbrüchen als Folge von Heißlaufens besteht daher immer noch.

Am 11. August um 8.13 Uhr löste sich beim letzten Wagen des Zuges TEE 86 zwischen den Bf Amstetten und Aschbach ein am Achslagergehäuse angebrachter Gleitschutzregler und fiel in Fahrtrichtung links auf den Bahnkörper. Blockwärter Anton **Kykal** des Bl Amstetten 1 (Dienstraum in Fahrtrichtung des Zuges **rechts**) bemerkte das Herabfallen eines Gegenstandes und veranlaßte das Anhalten des TEE im Bf Aschbach, wo der Schadwagen abgestellt werden mußte. Ein weiteres Beispiel vorbildlicher Zugbeobachtung.

---

39. Etwas für jeden

Wir haben bereits im Verkehrs-Unterrichtsblatt 9/1972 über den folgenschweren Zusammenprall eines Lkw mit einem Personenzug nächst Bf Korneuburg berichtet und dabei das Verhalten zweier Bediensteter gewürdigt. Die nachstehenden Photos — insbesondere jenes des zertrümmerten Kraftfahrzeuges — veranschaulichen die Folgen des Ereignisses sehr deutlich.



Sprengmittelwesen; Sprengstoffanschläge und Sprengmitteldiebstähle

(Aus Z. 68.000/68/2/72 vom 2. August 1972)

Das Bundesministerium für Inneres hat mit dem an alle Sicherheitsdirektionen und alle Bundespolizeibehörden gerichteten Runderlaß, Z. 52.060/10-23/72, vom 21. April 1972 u. a. angeordnet:

„Sprengstoffanschläge und Diebstähle von Sprengmitteln haben in letzter Zeit zugenommen. Um dieser Entwicklung rasch und wirksam entgegenzutreten, wird angeordnet:

1. Sämtliche Erzeuger, Verschleißer und der sicherheitsbehördlichen Aufsicht unterstehenden lagerhaltenden Verbraucher von Sprengmitteln und Zündmitteln sind unter Hinweis auf ihre sprengmittelrechtliche Verantwortlichkeit unverzüglich aufzufordern, in verstärktem Maße für die sichere Verwahrung der von ihnen eingelagerten Sprengmittel und Zündmittel sowie die genaueste Gebarung mit diesen Gegenständen Sorge zu tragen."

Dies gilt selbstverständlich auch für die Gebarung mit Spreng- und Zündmitteln durch die Österreichischen Bundesbahnen.

Es wird daher angeordnet:

1. Bei Beschaffung, Transport, Lagerung und Verwendung von Spreng- und Zündmitteln, auch in kleineren Mengen, ist auf eine gewissenhafte Einhaltung der Bestimmungen des Schließ- und Sprengmittelgesetzes (Gesetzblatt für das Land Österreich, 134. Stück vom 14. Oktober 1938) zu achten.

2. Ab sofort ist jede Gebarung mit Spreng- oder Zündmitteln bei den Österreichischen Bundesbahnen von den zuständigen Dienststellenvorständen sowie von den zuständigen Organen der Bundesbahndirektionen und der Generaldirektion in verschärfter Weise zu überwachen.

3. Alle von Dienststellen der Österreichischen Bundesbahnen betriebenen Sprengmittellager müssen bei einer Lagermenge von über 10 kg eisenbahnbehördlich genehmigt sein. Bei Lagermengen bis maximal 10 kg müssen sie der Eisenbahnbehörde gemeldet sein. . . .

4. Beim Transport von Sprengmitteln oder Zündmitteln mit der Eisenbahn sowie bei der Zwischenlagerung von Spreng- und Zündmitteln in den Bahnmagazinen ist die strenge Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen der Internationalen Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID), Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM), verschärft zu überwachen . . ."

Beschädigung und Fehlen von Teilen der Innenausrüstung sowie von Zubehörstücken bei Reisezugwagen

(Aus DA. Z. 5260/4 vom 13. Juli 1972)

„. . . Durch unbekannte Täter wurden folgende Einrichtungsteile sehr häufig sowie in geringerer Anzahl teure elektrische Bestandteile entwendet bzw. beschädigt.

Papierrollenhalter entwendet	22 Stk.
Teppiche entwendet	34 Stk.
Vorhänge entwendet	202 Stk.
Vorhänge beschädigt	97 Stk.
Spiegel im WC entwendet	15 Stk.
Spiegel im Abteil entwendet	37 Stk.
Sitzbanküberzüge beschädigt	48 Stk.
Gepäckwagensessel entwendet	7 Stk.
Kopfpolster entwendet	20 Stk.
Seifenspender-Unterteile entwendet . .	16 Stk.
Verbindungsstecker zum Kacowechselrichter entwendet	66 Stk.
Kacowechselrichter entwendet	6 Stk.
Elektr. Steckteil vom Lichtregler entwendet	6 Stk.
Batterie entwendet	1 Stk.
Leselampen entwendet	27 Stk.
Rasiersteckdosen entwendet	13 Stk.
Gleichrichter von Wellenstromanlage entwendet	1 Stk.

Schäden an Fensterscheiben, die sehr häufig im Betrieb durch Fremdverschulden entstehen, wurden hier nicht erfaßt.

Schäden und Abgänge an der Inneneinrichtung wurden auch bei fremden, hier vor allem bei ausgesetzten leer in die Heimat zurückrollenden SBB-AB Reisezugwagen festgestellt . . ."

Verunreinigung von Bahnanlagen durch Mineralölprodukte

(Aus DA. Z. 41087/9/72 vom 18. August 1972)

„. . . Die immer wieder festzustellende Verunreinigung von Bahnanlagen, hier insbesondere von allgemeinen Ladegleisen, hat die Verwaltungsbehörden veranlaßt, den Österreichischen Bundesbahnen in einigen Fällen umfangreiche Sanierungsmaßnahmen, welche das Unternehmen mit Millionenbeträgen belasten, vorzuschreiben.

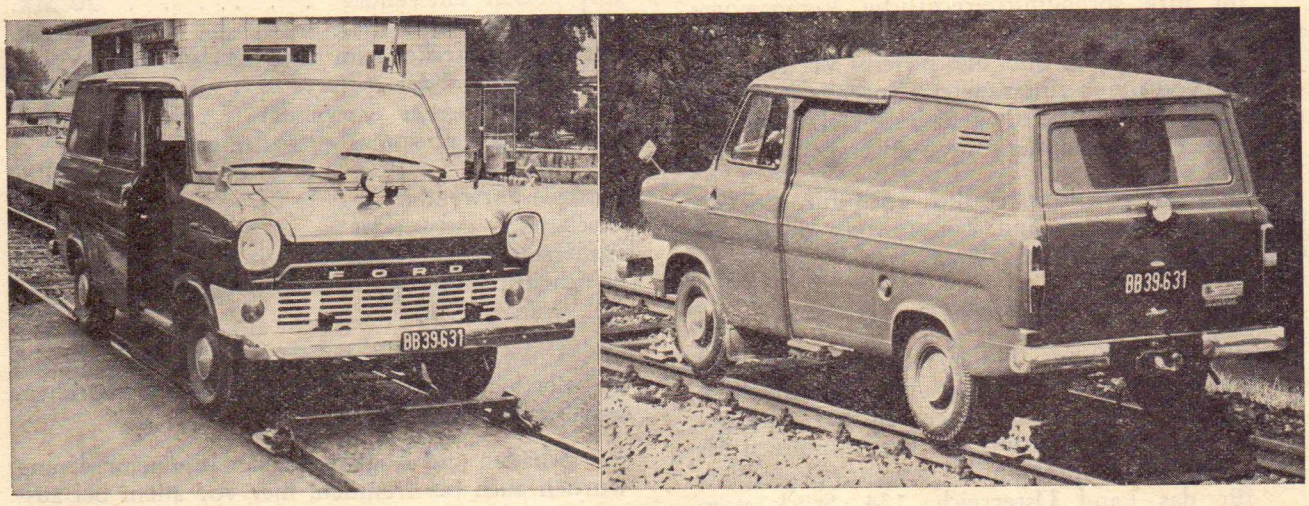
Es werden daher die Bahnhöfe angewiesen, besonders darauf zu achten, daß beim Abschlauchen von Mineralölprodukten aus Kesselwagen peinlichste Sauberkeit beachtet wird. Insbesonders ist auf die Verwendung von Tropftassen (Konservenbüchsen sind ungeeignet !), welche bereits vor Öffnen der Verschlüsse unterstellt sein müssen, zu achten. Der Beseitigung des Abfallöles ist besonderes Augenmerk zu schenken und darauf zu achten, daß die Tropftassen nicht in das Gleisbett entleert werden !

Undichtheit bei Kesselwagen infolge mangelhaft geschlossener oder undichter Ventile bzw. Schweißnähte werden vielfach als Bagatellen toleriert, so daß diese Wagen ohne Behebung des Schadens immer wieder beladen werden und so dauernd Anlagen verschmutzen. Auf Grund der eingangs aufgezeigten Folgen müssen diese Verschmutzungsquellen beseitigt werden.

Es wird daher angeordnet, bei festgestellter Undichtheit eines Kesselwagens auf Grund der vorerwähnten Ursachen neben den zum Schutz des Gutes und Vermeidung einer Verschmutzung der Bahnanlagen notwendigen Maßnahmen während der Dienststunden von Montag bis Freitag von 7.30 Uhr bis 16.00 Uhr an GD IV/1, Kl. 3640, bei Nichtmelden Kl. 3808, unter Angabe der Wagennummer, des Einstellers bei Privatwagen, Frachtbriefnummer, Versand- und Bestimmungsbahnhof Meldung zu erstatten. Seitens des Technischen Wagendienstes werden dann die entsprechenden Weisungen über die weitere Behandlung des Kesselwagens erfolgen.

Durch diese Maßnahme darf die Entladung des Kesselwagens, soweit nicht seine Aussetzung in einem Unterwegsbf notwendig wird, nicht verzögert werden."

Zweiwegfahrzeug



Das Zweiwegfahrzeug Ford-Transit 1150 ist bei der Streckenleitung Amstetten beheimatet und kann als normales Straßenfahrzeug mit oder ohne Anhänger und als Kleinwagen auf Gleisen ohne Anhänger verkehren. Das Fahrzeug ist für 6 Personen zugelassen. Im rückwärtigen Teil des Fahrzeuges befinden sich außer den Sitzgelegenheiten der mitfahrenden Personen, Stellagen für die Unterbringung von Geräten und Werkzeugen.

Bei Gleisfahrten laufen die Gummiräder des Straßenfahrzeuges auf den Schienen und werden von der Spurhalteeinrichtung in der richtigen Lage geführt. Die Gleitschuhe der Spurhalteeinrichtung gleiten an der Innenseite (Fahrkante) der Fahrschiene und ersetzen den Spurkranz der Eisenbahnräder. Der Antrieb erfolgt wie auf der Straße durch die Hinterräder.

Zum Führen des Fahrzeuges auf den Schienen dienen vier Spurhalter, von denen je zwei an einem vorderen und einem hinteren Schwenkarm befestigt sind. Jeder Schwenkarm ist durch zwei Bolzen in zwei auf dem Achsrohr fest verschraubten Konsolen drehbar gelagert.

Bei gesenktem Schwenkarm kommen die beiden Spurhalter neben den Schienenköpfen zu liegen. Ihre Innenfläche haben den gleichen Abstand voneinander wie zwei Eisenbahnräder auf einer starren Achse (1360 mm).

Ihre Eintauchtiefe in der Spurrille wird durch den seitlichen Gleitschuh, der an jedem Spurhalter angebaut ist, begrenzt.

Um Fahrgeräusche und harte Stöße zu dämpfen, befinden sich zwischen Gleitschuh und Spurhalter Gummipuffer. Dadurch ist die elektrische Verbindung von einer Schiene zur anderen unterbrochen.

Für den Schienenbetrieb muß die Lenkung des Fahrzeuges fixiert werden. Hiezu ist eine Feststellvorrichtung an der Lenksäule angebracht. Sie besteht aus einer Brücke am Armaturenbrett und einer unter dem Lenkrad befestigten Manschette. Durch Verbindung der beiden Teile mit einem Steckbolzen ist das Lenkrad blockiert.

Für Fahrten auf den Gleisen (Kleinwagenfahrten) wurde das Fahrzeug mit den Signalen laut DV V 2 ausgerüstet. Die Signaleinrichtung darf **nur** bei Kleinwagenfahrten, die serienmäßige Fahrzeugbeleuchtung **nur** bei Fahrten auf der Straße verwendet werden.

Bei Fahrten auf den Gleisen sind folgende Höchstgeschwindigkeiten einzuhalten:

In der Geraden	40 km/h
in Bögen	25 km/h
Weichen und Kreuzungen	15 km/h
Wegübergängen in Schienenhöhe	10 km/h.

Der Fahrer eines Zweiwegfahrzeuges darf nur dann die Gleise für Fahrten benützen, wenn er die Kleinwagenführerprüfung mit Erfolg abgelegt hat oder ein eigener Kleinwagenführer die Fahrt begleitet. Diesem ist die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit bekanntzugeben.

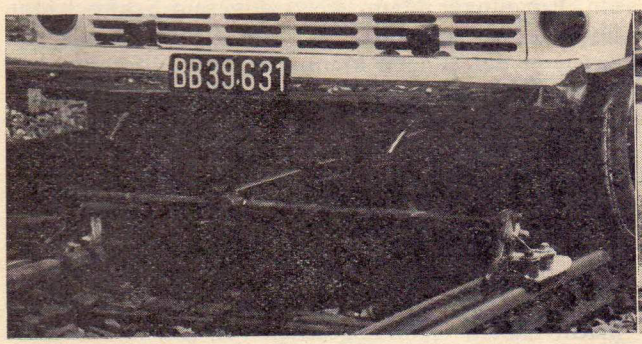
Das Auffahren auf Schienen geschieht am leichtesten auf Wegübergängen. Man bringt zuerst die Hinterräder auf die Schiene und läßt den hinteren Spurhalterarm herab, so, daß die Spurhalter in die Spurrille eingreifen und die Gleitstützen auf dem Schienenkopf aufliegen. Dann werden die Vorderräder, ggf. durch Lenkkorrekturen auf die Schienen gebracht und der vordere Spurhalterarm abgesenkt, wodurch auch die vorderen Spurhalter zum Führen kommen.

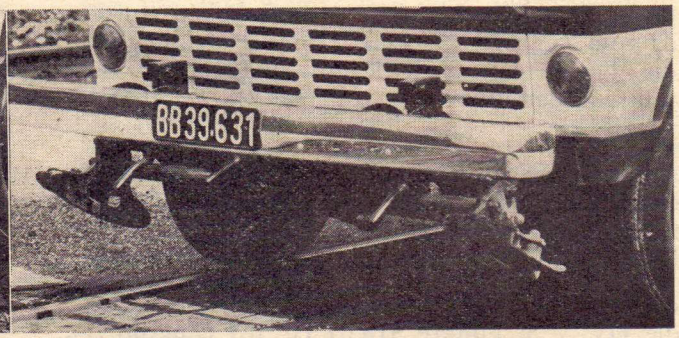
Vor Beginn der Straßenfahrt ist unbedingt zu prüfen, ob die Sicherung der Haltekupplung für die Spurhalterarme eingelegt ist, d. h. der Sicherungsriegel muß in der Klaue eingerastet sein. Erst hiedurch wird die Kupplung blockiert und der Spurhalterarm sitzt fest.

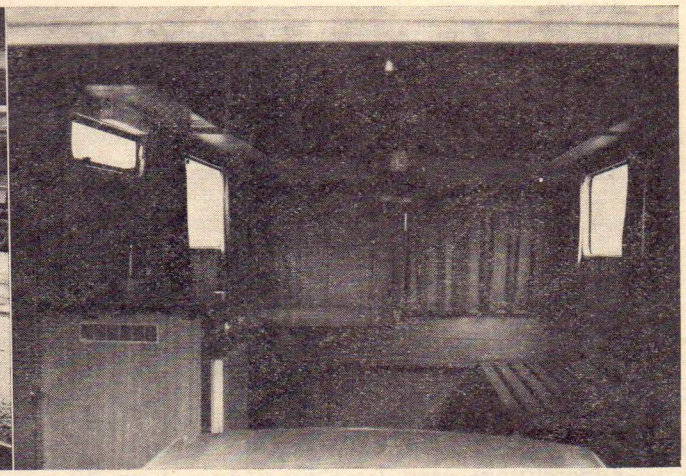
Für die Schienenfahrt wird die vorher beschriebene Sicherung gelöst und durch Anheben der Klaue fällt der Spurhalterarm durch sein Eigengewicht nach unten. **Vorsicht !** Der Bedienstete darf mit seinen Füßen nicht im Gefahrenbereich des herunterfallenden Spurhalterarmes stehen, wenn nicht der Spurhalterarm festgehalten und von Hand langsam herunter gelassen werden kann.

Vor der Schienenfahrt ist bei heruntergelassenem Schwenkarm zu prüfen, ob die Anschlagschrauben **ohne** Spiel unter den Anschlagbolzen liegen und durch die Kontermuttern gesichert sind. Bei unsachgemäßer Stellung der Anschläge kann der Spurhalterarm, durch etwa vorhandene Fremdkörper in der Spurrille, aufsteigen und es besteht für das Fahrzeug **Entgleisungsgefahr.**

Für die Fahrten auf den Gleisen ist eine Fahrtanweisung für Kleinwagen und ein Fahrtenbuch zu führen. Für Straßenfahrten ist ein gesondertes Fahrtenbuch vorzusehen.







Rechtzeitige Bremsbedienung verhinderte schon viel Unheil! Sei darauf bedacht!

Zur Nachahmung empfohlen !

(Schreiben des Bundesgymnasiums und Bundesrealgymnasiums St. Pölten an den Vorstand des Bf St. Pölten)

„Sehr geehrter Herr Oberinspektor !

Die Direktion des BG und BRg in St. Pölten erlaubt sich hiemit, Ihnen, sehr geehrter Herr Vorstand, und Ihren Herrn Inspektoren Weinauer und Gansberger ihren Dank für die Einladung der 7. Klassen unserer Anstalt auszusprechen. Die überaus interessante Besichtigung der Bahnhofsanlagen hat unseren Schülern nicht nur interessante Aufschlüsse über die Berufsmöglichkeiten der Bahn gegeben, sondern es könnte sein, daß auch der eine oder andere der zukünftigen Maturanten einmal diese Laufbahn einschlägt.

Hochachtungsvoll
die Direktion:
O. T., Dir."

Heizungsmängel bei Reisezügen

Im Zuge der Behandlung von Beschwerden über Heizungsmängel in Reisezügen mußte die Feststellung gemacht werden, daß derartige Mängel tage-, ja sogar wochenlang nicht behoben wurden, da vom Zugbegleitpersonal keinerlei Meldung über die bereits bei Fahrtbeginn bestandenen oder während der Fahrt aufgetretenen Mängel erstattet wurde.

Wir bringen in diesem Zusammenhang die einschlägigen Bestimmungen über die **Meldepflicht** des Zugbegleitpersonals in Erinnerung und verweisen besonders auf

die DV V 3, Punkte 464, 467 (Schaffner),
die DV V 3, Punkte 518 d) 1), 525 (Zugführer),
die DV M 31, Punkte 74, 72 e) und 100 (Zugbegleiter, Bahnhofbedienstete, techn. Wagendienst),
den DB 830/4, Punkte 26 und 27 (Zugbegleiter),
den DB 836/11 Allgem. Teil Punkt 213 (Zugbegleitmannschaft) und
die DA Z. 4330/5/1969 betreffend das Meldeverfahren mittels der Schadenliste (Zugbegleiter).

Selbstverständlich gilt hinsichtlich der Verpflichtung zur Meldung gleiches auch für alle anderen technischen Mängel, z. B. Beleuchtungsmängel.

In Hinkunft wird bei jedem Beheizungsmangel, der im Beschwerdeweg aufgezeigt wird, geprüft werden, ob den einschlägigen Vorschriften zur Behebung des Mangels entsprochen wurde, wobei der Meldung des Mangels besonderes Augenmerk zugewendet werden wird.

Die Behebung der Heizungsmängel fällt zwar überwiegend in die Kompetenz der technischen Dienste; die bestehende Betriebskonzeption erfordert jedoch gerade auf diesem Gebiet engste Zusammenarbeit mit den beteiligten Dienstzweigen, wobei auch dem Betriebsdienst hinsichtlich Meldung und Veranlassung ein großes Maß an Verantwortung zufällt.

Beobachtetes

Bf W.: 19. Juli nachmittags. Zug 4204 fährt ein. Ein junger Mann steigt aus, sein Sakko hängt über der rechten Schulter. Der diensthabende Fdl erwartet den jungen Mann am Platz, übergibt ihm den Befehlsstab sowie die rote Mütze und besteigt dann den bereits im Bf wartenden Zug 4233. Der Ankömmling setzt hierauf die rote Mütze auf und fertigt den Zug ab, wobei er sein Sakko noch immer über der rechten Schulter hängen hat.

Welche Gedanken mögen sich wohl die Fahrgäste der beiden Personenzüge über diese „Dienstübergabe" der Fdl und deren Adjustierung gemacht haben? Ganz abgesehen von der zusätzlichen Verspätung des Zuges 4233. Wie mag es um die Überwachung der Dienstleistung der beiden jungen Bediensteten (1 Lohnbediensteter und 1 SVB) durch den Bf-Vorstand des Bf W. bestellt sein ?

---

40. Kundendienst

Ein Rezept für Viele

(Beitrag des Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst Ob.Rev. **Scharf**, Bf Sigmundsherberg)

Verspätungsmenü für unsere Gäste und Kunden erstellt am 7. Juli 1972 in Linz Hbf.

Zutaten: D 227 versp., D 544, Ex 263, TS 229 und TS 461.

Zubereitung: Man lasse Ex 263 in Linz 30 Minuten auf die Kurswagen des versp. D 227 warten, schreibe ihm sodann die Aufenthalte wie D 544 bis Wien West vor, um zu erreichen, daß Ex 263 Mehrverspätung bekommt in St. Valentin (+ 2), in **Amstetten** (+ 10) und St. Pölten (+ 3).

Dadurch erhalte ich eine bedeutende Verspätung von Ex 263 ab Wien West nach Budapest, ein unzufriedenes und schimpfendes Publikum im Ex 263 und am Bf Wien West, da inzwischen eine **Verspätung von 1 Stunde** erreicht ist.

Zusätzliche Würze:

1. Man informiere die Reisenden nur **einmal** durch Lautsprecher in Linz Hbf von einer Ausgangsverspätung von 15 Minuten.
2. Man verweise in Linz Hbf keinesfalls auf die in Kürze nachfolgenden, bis Wien durchfahrenden Züge TS 229 „Johann Strauß" und TS 461 „Tirolerland", denn sie kommen ja um 30 Minuten früher in Wien an !

3. Man beauftragte keinesfalls die Schaffner von der geänderten Betriebslage die Reisenden zu informieren, sie lassen sich ohnehin von Linz bis Wien nicht im Zug blicken.
4. Man entkräfte keinesfalls die Meinung, daß man sich in dem von Linz bis Wien planmäßig durchfahrenden „Orient-Expreß" befindet, sondern nicke zustimmend, wenn jemand meint, der Orient beginne schon in Linz.

Nachspeise: Beim Aufenthalt in Amstetten von 10 Minuten informiere man keinesfalls die Reisenden, denn sie sollen sich freuen, wenn sie sehen können, wie hintereinander zwei Triebwagenschnellzüge den „Orient-Expreß" überholen.

Man schrieb uns:

„. . . Meine Familie und ich kehren soeben aus dem Urlaub in Kärnten zurück und es ist mir ein herzliches Anliegen, Ihnen davon Kenntnis zu geben, wie sehr wir von der zuvorkommenden Behandlung im Hauptbahnhof in Villach beeindruckt waren.

Besonders möchte ich Herrn Burgstaller erwähnen, der uns am Reisegepäckschalter in äußerst höflicher und entgegenkommender Weise behilflich war. Ein kleines Geschenk unsererseits lehnte Herr Burgstaller höflich ab, so daß ich ihm auf diese Weise für sein selbstloses, anständiges Sicheinsetzen danken möchte.

In einer Zeit, in der kaum einer mehr seinen Mitmenschen mit etwas Rücksicht und Entgegenkommen Menschlichkeit zeigt, ist ein solch angenehmes Erlebnis eine besondere Freude.

Ihnen dies mitzuteilen war mir ein Bedürfnis und ich bitte Sie, Herrn Burgstaller auf diesem Wege meinen Dank weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen
R. H., Bad Nauheim"

Es handelte sich um Adjunkt **Viktor Burgstaller**, Bf Villach Hbf, dessen kundenfreundliches Verhalten bereits im Verkehrs-Unterrichtsblatt 12/1970 lobend erwähnt worden ist.

„Sehr geehrter Herr Generaldirektor Dr. Kalz!

Wenn auch einige Zeit inzwischen vergangen ist, so möchte ich doch nicht versäumen, Ihnen sehr geehrter Herr Generaldirektor, etwas wirklich Erfreuliches über Ihre Beamten mitzuteilen. Ich bin am 6. Juli 1972 mit dem TS 112 in Rohr bei Bad Hall um 18.06 Uhr nach Linz gereist, oder besser gesagt, ich wollte mit diesem Zug reisen, der einen ja in Minutenschnelle nach Linz bringt, wo ich eine Verabredung hatte. Der Beamte am Schalter mit der roten Kappe — mir vollkommen unbekannt — verkaufte mir freundlich die Fahrkarte und erklärte mir über meine Anfrage, daß der TS 112 pünktlich erscheinen werde. Ich wartete am Perron und da geschah das für mich erfreuliche Wunder. Der Beamte kam heraus und teilte mir in freundlichster Weise mit, daß der TS112 ausgerechnet an diesem Tage eine 30-minütige Verspätung haben werde, da ihm durch eine Mure eine Behinderung entstanden sei. Er bat mich in sein Büro zu kommen, wo er mir an Hand seiner Aufzeichnungen beweisen wollte, daß der Zug sonst immer pünktlich ist. Er bot mir sein Telefon an, damit ich die Verspätung bei meiner Verabredung in Linz melden konnte. Er wollte in jeder Weise auf das freundlichste mir behilflich sein.

Da in der heutigen Zeit Höflichkeit und Freundlichkeiten vor allem bei Beamten so selten sind, möchte ich nicht verabsäumen, Ihnen mitzuteilen, daß es bei der von Ihnen geleiteten Bundesbahn so etwas doch noch gibt.

Mit dem Ausdruck meiner vorzüglichsten Hochachtung und meinen herzlichsten Grüßen bin ich Ihr stets aufrichtig ergebener

O. H.
Finanzprokurator
des Souveränen Malteser Ritterordens
im Großpriorat von Österreich"

Hier war es Bf-Vorstand **Hubert Hofstadler** des Bf Rohr, der sich in vorbildlicher Weise um den Kunden bemühte.

„Sehr geehrter Herr Generaldirektor !

Nach Rückkehr von einem Urlaub in Kärnten, zu dem ich einen Wagen mit Autoreisezug ‚Holiday-Expreß' mitnahm, will ich nicht versäumen, meine Zufriedenheit auszusprechen.

Das größtenteils österreichische Zugpersonal des ‚Holiday-Expreß' von Oostende nach Österreich war auf der Hin- und Rückfahrt zuvorkommend, hilfreich und durchaus tüchtig; letzteres fiel den Reisenden angenehm auf.

Es gereicht mir zum besonderen Vergnügen, dies der höchsten ‚Instanz' des ‚Holiday-Expreß' lobend zur Kenntnis zu bringen.

Hochachtungsvoll
F. St., London"

„ . . . Ich bin mit meiner Gattin am Sonntag, 23. Juli, von St. Pölten nach Frankenfels gefahren, teils um das schöne Wetter auszunützen, teils um uns den Kirtag in Frankenfels anzusehen.

Doch als wir abends zum Bahnhof kamen, um mit dem letzten Zug heim zu fahren, mußten wir mit Schrecken feststellen, daß dieser Zug nicht fährt (am Sonntag). Nun war guter Rat teuer. Während wir entsetzt und fassungslos dastanden und nicht aus und ein wußten, gab eine vorbeikommende Frau, die unsere Verzagtheit bemerkte, den Rat, uns an den Vorstand zu wenden.

Dieser bestätigte, daß der letzte Zug schon gefahren sei. Er riet uns daher, es doch per Autostop zu versuchen. Als er unser Zögern bemerkte, ging er kurz entschlossen zu einem bei der nahen Tankstelle haltenden Auto und fragte den (übrigen sehr netten) Fahrer, ob er uns mitnehmen würde. Dieser stimmte zu und ehe wir uns recht versahen, saßen wir im Auto und fuhren schon nach St. Pölten.

Es blieb uns keine Zeit mehr zu danken. Wir bitten Sie daher, dem Vorstand in Frankenfels für seine menschenfreundliche und selbstlose Hilfe uns alten Menschen gegenüber unseren herzlichsten Dank übermitteln zu wollen.

Hochachtungsvoll
J. H.“

„Ihre Nichte ist angekommen“

BAHNHÖFE sind in diesen Tagen in ganz Österreich Schauplatz von Andrang, Nervosität und Aufregung. Leute, die nur einmal im Jahr reisen, sind als Urlauber unterwegs . . .

Auf Bahnhöfen ereignen sich in diesen Tagen auch Sonntagsgeschichten. Zum Beispiel diese hier:

20.30 Uhr auf dem Bahnhof Wien-Praterstern. Der Zug aus Kattowitz kommt an. Menschen steigen aus, es gibt rührende Begrüßungsszenen, man hastet mit den Koffern hinaus, und nach zehn Minuten ist der Bahnsteig wieder leer.

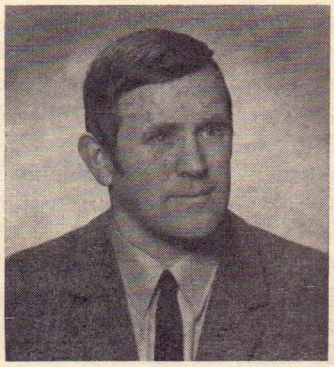
Nur ganz am Ende steht verlassen ein etwa 17jähriges Mädchen. Ratlos an den Koffer gelehnt. Es kommt aus der CSSR, um die Tante in Wien zu besuchen. Lange schon war diese Reise geplant, jetzt endlich haben die Behörden das Visum erteilt. Plötzlich und überraschend und nur kurze Zeit gültig, so daß die 17jährige ein Telegramm abschickte und sofort die Fahrt antrat.

Meisterleistung der Post: Der Zug war schneller als das Telegramm.

Der Fahrdienstleiter vom Praterstern bemerkt das Mädchen und fragt, was denn los sei. Es spricht ganz gut Deutsch, und die Situation ist schnell geklärt. Das Mädchen darf in der Fahrdienstleitung warten, der Beamte sucht die Telefonnummer der Tante in Lainz und verspricht: „Ich pass' schon auf Ihre Nichte auf, bis Sie hier sind.“

Eine halbe Stunde später große Begrüßungsumarmung, der Fahrdienstleiter besorgt ein Taxi, zwei Eisenbahner tragen hilfsbereit das Gepäck zum Wagen.

Und auf alle „Dankeschön“: „Aber ich bitte Sie, das ist doch nur selbstverständlich . . .“



Es handelt sich um Rev. **Helmut Hofmann** des Bf Praterstern, der der Reisenden in vorbildlicher Weise behilflich war.

---

41. 40. Preisausschreiben — *„Kennst Du die Vorschrift?“*

Ein Verschubteil bestehend aus einem Tfz der Reihe 2060 und 14 ungebremsten Achsen befährt eine Neigung von 3 ‰.

Die Frage lautet: Gegen welche Vorschriftenbestimmungen wurde verstoßen ?

Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 25. Oktober 1972 bei der GD, Betriebsdirektion, Abt. III/1-VU, eingelangt sein.

Im übrigen gelten die im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11/1955 unter Punkt 48. veröffentlichten Teilnahmebedingungen.

1. Preis . . . . . S 1000,—
2. Preis . . . . . S 500,—
3. Preis . . . . . S 200,—
5 Trostpreise je . . . . . S 100,—.

Die Lösung der Preisfrage sowie die Namen der Preisträger werden im Verkehrs-Unterrichtsblatt 12/1972 veröffentlicht werden.

Schwerpunktprogramm Oktober — Dezember 1972

Fdl:	Verschub über die Verschubhalttafel
Stellwerkswärter:	Aufgehobene Signalabhängigkeit
Schaffner:	Überprüfung der zugewiesenen Wagen
Verschubbedienstete:	Verschub über die Verschubhalttafel
Tfzf:	Anordnungen der Tfz-Fahrordnung
Streckenbedienstete:	Zugbeobachtung

Druck: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen — 1072