



Teil 1/5

Verkehrs-Unterrichtsblatt

10. Stück

Wien, am 1. Oktober 1971

Jahrgang 1971

Inhalt: 45. Aus dem Verkehrsdienst
 46. Etwas für jeden
 47. Beginn der Elektrifizierung der Bahnen Österreichs — 60 Jahre elektrischer Betrieb auf der Mariazellerbahn
 48. Kundendienst
 49. Unfallverhütung

Bahnhof Vöcklamarkt

Eing. - 2 OKT 1971

Zl. Beil.

45. Aus dem Verkehrsdienst

Vorschriftswidrige Einschaltung des Signals 29 b

Am 7. August um 6.27 Uhr fuhr ein Personenzug in den mit einem D-Zug besetzten Raumabschnitt zwischen dem Bl G 1 und Bf G. ein. Der Personenzug näherte sich dem beim freizeigenden Einfahrsignal des Bf G. stehenden D-Zug auf etwa 300 m.

Nach Abfahrt des D-Zuges vom Nachbarbf um 6.15 Uhr gab der Fdl im Bf G. die Durchfahrt für diesen Zug frei. Als der Zug bereits einige Minuten fällig war, fragte der Fdl seinen Kollegen im Nachbarbf, ob der D-Zug auch tatsächlich recht abgefahren sei und erhielt darauf eine bejahende Antwort. Unterdessen war der D-Zug um 6.21 Uhr beim Einfahrsignal des Bf G. wegen eines Steuerungsschadens am Tzf angehalten worden. Um 6.25 Uhr kam der im Raumabstand nachfahrende Personenzug beim haltzeigenden BLS der automatischen Blockstelle G 1 zum Stillstand, worauf sich der Zugführer sofort zum Signalfersprecher begab, um sich nach der Ursache des Anhaltens zu erkundigen. Obwohl er sich mit „Hier Zugführer des Zuges ...“ beim Fdl des Bf G. gemeldet hatte, war dieser der irrigen Ansicht, mit dem Zugführer des D-Zuges zu sprechen, und betätigte hierauf bedenkenlos das Signal 29 b am Signal des Bl G 1. Der Personenzug setzte hierauf die Fahrt um 6.27 Uhr fort.

Unmittelbar danach meldete sich der Zugführer des D-Zuges am Signalfersprecher des ES des Bf G. und erstattete dem Fdl Meldung über den Steuerungsschaden am Tzf. Nunmehr erkannte der Fdl seine Fehlhandlung und beauftragte den Zugführer, den sich nähernden Personenzug sofort anzuhalten. Ein Schaffner eilte sogleich dem Zug entgegen und gab Haltsignale.

Das Ereignis ist auf Verschulden des Fdl zurückzuführen, der es vor Einschalten des Signals

29 b am Blocksignal unterlassen hat, sich über den Sachverhalt und die Zuglage zu orientieren. Wiewohl ihm eine taugliche Sicherungsanlage modernster Bauart zur Verfügung stand, nahm er trotz richtiger Ausleuchtung beider Raumabschnitte kurzerhand eine Störung an.

Im Bf R. waren die Gleise 3 und 2 mit Güterzügen besetzt. Ein Expreszug war fällig, der auf Gleis 1 durchfahren sollte. Der Bf besitzt ein Mittelstellwerk der Bauart „DrS“ mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage. Trotz ordnungsgemäßer Ausleuchtung am Stelltisch versuchte der Fdl, die Durchfahrt auf dem besetzten Gleis 2 zu stellen, wodurch wohl das Ausfahrtsignal, nicht aber das Einfahrsignal in die Freistellung gelangte.

Der Fdl schaltete auch in diesem Fall ohne jede Überlegung Signal 29 b am Einfahrsignal ein, worauf der Expreszug auf das mit dem Güterzug besetzte Gleis 2 einfuhr. Ein Zusammenstoß konnte durch die Aufmerksamkeit des Tzf-Führers des Expreszuges vermieden werden.

In diesem Falle hatte es der Fdl vor Einschalten des Signals 29 b unterlassen — abgesehen von den rot ausgeleuchteten Leuchtschlitzen des Bf-Gleises —, die Stelltischbedienung durch neuerliches Drücken der betreffenden Tasten zu wiederholen.

Der Fdl wäre diesfalls verpflichtet gewesen, nach der Ursache der vermeintlichen Blockstörung zu forschen und eine Fahrstraßenprüfung durch Augenschein durchzuführen.

Die beiden Fälle zeigen, welche schwere Folgen u. U. die gedankenlose Einschaltung des Signals 29 b nach sich ziehen kann. Es wird daher Aufgabe der Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst sein, im Dienstunterricht die diesbezüglichen Bestimmungen der DV V 3 und V 51 eingehend zu behandeln!

Zugbeobachtung

Wie man vielfach beobachten kann, ist das Verhalten der V-Bediensteten bei Vorbeifahrt von Zügen nicht immer vorschriftsmäßig. Oft wird sogar der vorgeschriebene Standort überhaupt nicht oder viel zu spät eingenommen.

Nicht selten kann man beobachten, daß Fdl erst auf den Platz laufen, wenn der Zug fast schon vorbeigefahren ist; der säumige Bedienstete kann bestenfalls nur mehr das Vorhandensein des Zugschlußsignals beobachten. Mit Vorliebe pflegen Fdl ihren Standort in der Tür oder im Vorbau der Fahrdienstleitung einzunehmen. Bei jenen Fdl, die mit dem Rücken zum Zug gewendet, angeregt mit Fahrgästen plaudern oder aber, die vom Zug beinahe fluchtartig weglaufen, ohne seine Vorbeifahrt abzuwarten, kann von einer Zugbeobachtung überhaupt nicht mehr gesprochen werden.

Aber auch Block-, Stellwerks- und Bahnwärter fehlen häufig auf dem für sie bestimmten Standort, wo sie von der Zugmannschaft gesehen werden könnten.

Rechtzeitige Einnahme des vorgeschriebenen Platzes ist eine wichtige Voraussetzung für eine ordnungsgemäße Zugbeobachtung. Da die Sorge um die Verkehrssicherheit jeder anderen Arbeit voranzugehen hat, dürfen sich die Bediensteten von ihr durch nichts abhalten lassen. Ihre Anwesenheit am Platz gibt nicht nur den Zugmannschaften, sondern auch den Reisenden das Gefühl der Sicherheit. Sie können sehen, daß ihre Fahrt aufmerksam bewacht wird.

Die Beobachtung des Zuges obliegt aber nicht allein den Bf- und Str-Bediensteten, sondern auch der gesamten Zugmannschaft — der Tfz-Mannschaft nur, soweit es die sonstigen Tätigkeiten zulassen —, die während der Fahrt auf alle wahrnehmbaren Unregelmäßigkeiten zu achten hat.

Sind alle Bediensteten, denen die Zugbeobachtung obliegt, wachsam und stets pflichtbewußt, so können selbst plötzlich bei einem Zug auftretende Gefahren durch rasches und folgerichtiges Handeln meist noch abgewendet werden.

Nichtbeachtung eines vorgesehenen Aufenthaltes

In letzter Zeit waren wieder einige Fälle von Durchfahrten personenbefördernder Züge in planmäßigen Anhaltstellen zu verzeichnen. Wieso kommt es immer wieder zu solchen Anständen?

Aus den Erhebungsschriften der Ereignisse sind verschiedene Fehlerquellen festzustellen:

Zugführer und Schaffner verlassen sich auf den Tfz-Führer und achten nicht auf Einhaltung der vorgesehenen Aufenthalte.

„Unaufschiebbare Schreibearbeiten“ werden oft vorgeschützt, mit der Absicht, damit Nachlässigkeiten bei der Streckenbeobachtung zu erklären.

Nur gewissenhafte Beachtung des berichtigten Buchfahrplanes und Beobachtung der Strecke sind die richtigen Mittel, um unerlaubtes Durchfahren in Anhaltstellen zu vermeiden. Verlasse sich keiner auf den anderen.

Leider herrscht bei vielen Zugbegleitmannschaften nach wie vor die vollkommen unrichtige Ansicht, im Falle einer unerlaubten Durchfahrt die Notbremse nicht betätigen zu müssen, um damit eine Gefährdung der Reisenden zu vermeiden.

Es wird daher neuerlich an die Bestimmungen des Punktes 481 der DV V 3 erinnert, wonach bei Nichtbeachtung eines vorgesehenen Aufenthaltes **Dienstunfähigkeit** des Tfz-Führers angenommen werden muß! Die Zugbegleitmannschaft — insbesondere aber der Zugführer — ist in einem solchen Fall dazu verpflichtet, den Zug sofort anzuhalten!

Verspätungsursache: Schlaf!

Am 26. Mai wurde Zug Ex 238 „Italien-Osterreich-Express“ im Bf W. 22 Minuten verspätet und Zug Ex 233 „Osterreich-Italien-Express“ im gleichen Bf 3 Minuten verhalten.

Ursache: Der Fdl des Bf W. war nach Durchfahrt des Zuges 1987 um 2.17 Uhr eingeschlafen. Er hörte weder das Läuten am Fernsprecher von beiden Nachbarbf F. und N., noch das Klopfen des Stellwerkswärters bzw. des inzwischen in den Bf gekommenen Zugführers des Zuges Ex 238. Er erwachte erst, als der Zugführer und der Stellwerkswärter die Außentür zur Fahrdienstleitung aufgebrochen hatten. Als Ursache seines tiefen Schlafes gab der Fdl das Vorhandensein eines Fliederstraußes in der Fahrdienstleitung an!

Erschwerend für den Bediensteten war, daß er am 29. Mai auch Zug 981 vor dem Einfahrsignal seines Bf 10 Minuten verhalten hat. Der Bedienstete wurde wegen Verstoßes gegen die Bestimmungen der DV V 3 Punkte 181 und 231 sowie der DO, § 18 im Ordnungsstrafwege mit einer Geldbuße im Ausmaß von 10 % bestraft!

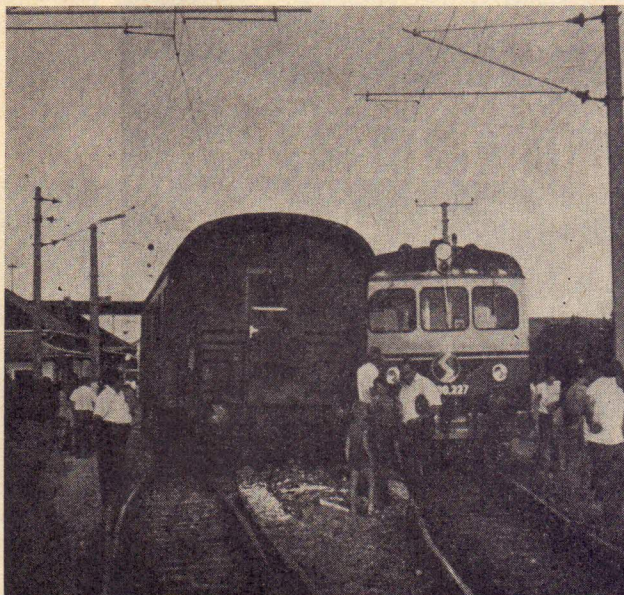
Kampf dem Lärm!

Ausgangspunkt und Leitsatz der Lärmbekämpfung muß die Erkenntnis sein, daß jeder Lärm, der andere schädigt oder auch nur belästigt, grundsätzlich unerlaubt und widerrechtlich ist. (Aus „Nachrichten des Lärmbekämpfungszentrums LBZ“.)

46. Etwas für jeden

Im Nachhang zu den im Verkehrs-Unterrichtsblatt 8/1971 unter Punkt 35 geschilderten Unfällen der letzten Zeit (Ereignis vom 13. Mai

1971) bringen wir nachstehend Photos, die uns von einem Fahrgast des entgleisten Zuges „Als Andenken“ zur Verfügung gestellt wurden.



Achtet auf eure Kinder

Wiewohl wir erst in den Verkehrs-Unterrichtsblättern 9 und 11/1970 auf die Gefahren hingewiesen haben, die für minderjährige Kinder von in Bahnnähe wohnenden Bediensteten bestehen, müssen wir leider neuerlich einen schweren Unfall aufzeigen.

Am 5. August um 17.10 Uhr wurde im Bf Zentralfriedhof der 6-jährige Sohn eines ÖBB-Bediensteten vom Triebwagen eines einfahrenden Personenzuges zur Seite geschleudert und so schwer verletzt, daß er noch an der Unfallstelle verstarb. Der Knabe hatte in Gleisnähe etwa 300 m von der Fahrdienstleitung entfernt auf einem Sandhaufen gespielt. Bei Annäherung des Personenzuges rief ihn sein 13-jähriger Bruder, der sich auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnkörpers aufhielt, zu sich. Der 6-jährige versuchte daraufhin, das Gleis zu überschreiten, achtete dabei aber nicht auf den mit zirka 30 km/h einfahrenden Zug. Der Tfz-Führer sah zwar den Knaben, konnte aber den Unfall trotz Schnellbremsung nicht mehr verhindern.

Dieser Unfall stellt leider keinen Einzelfall dar. Bei der GD werden die Unfälle von unbeaufsichtigten Kindern registriert.

Es waren 1969 25,
1970 bereits 34 (!) und
1971 bisher 7 Fälle

zu verzeichnen.

Zu dem Schmerz, den die Kindeseltern durch die Verletzung oder gar Tötung ihres Kindes er-

fahren, wird meist auch noch Anzeige gegen sie wegen mangelhafter Beaufsichtigung erstattet. Möge daher dieser Unfall der neuerlichen Warnung dienen!

Speisewagen WRümz (135)

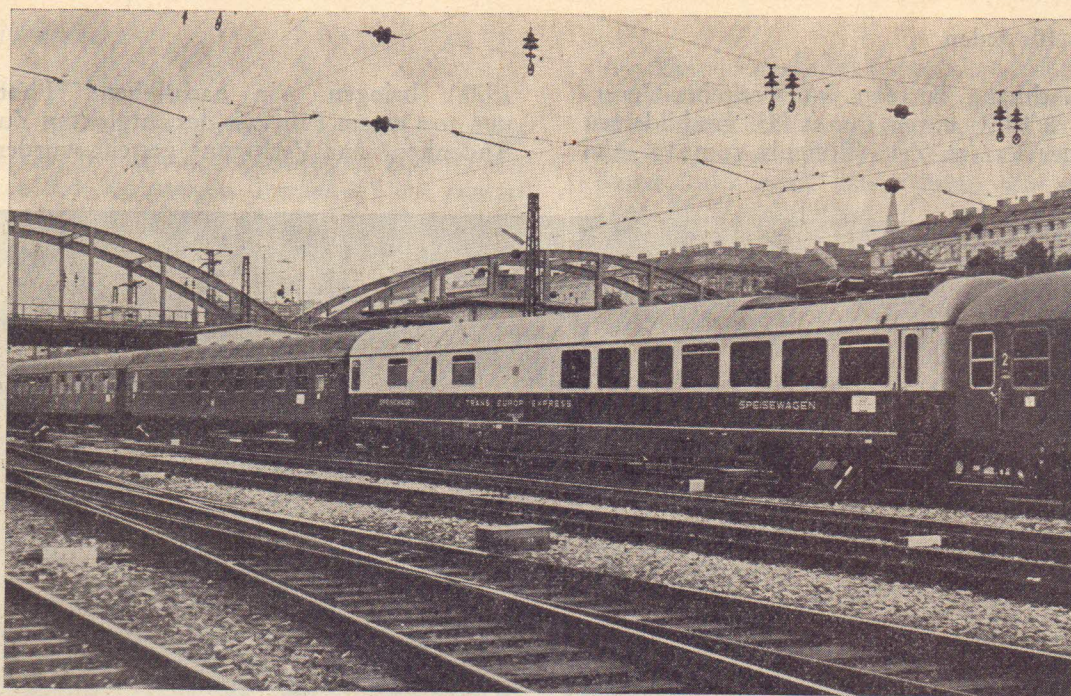
(Aus DA. Zl. 31 341-1-1971 vom 4. August 1971)
(Siehe auch Verkehrs-Unterrichtsblatt 8/1971)

Im Verkehr DB—ÖBB gelangen Speisewagen neuester Bauart mit der Bezeichnung WRümz (135) zum Einsatz.

Der Speisewagen WRümz (135) benötigt zum Betrieb der verschiedenen elektrischen Einrichtungen, insbesondere der Kühlschränke, auch während des Stillstandes in den Wendebf eine Stromversorgung, die primär aus der Fahrleitung über den eigenen Stromabnehmer oder durch Anschluß an die elektrische Vorheizanlage sicherzustellen ist. Ist diese Fremdstromversorgung nicht möglich, so können die Kühlschränke zirka 6—8 Stunden auch mit Batteriestrom betrieben werden.

Im Betrieb des Speisewagens werden vier Betriebsarten, und zwar Kühlbetrieb, Teilbetrieb, Vollbetrieb und Notbetrieb unterschieden.

Um Kühlung der in den Kühlschränken gelagerten Lebensmittel zu gewährleisten bzw. Schäden an den Einrichtungen des Speisewagens bei Frost hintanzuhalten, ist es notwendig, daß während des Aufenthaltes im Wendebf von Bf-Bediensteten Handhabungen vorgenommen werden, die die Betriebsarten Kühlbetrieb oder Teilbetrieb garantieren.



Hiefür wurde die Bedienungsanweisung für Bf-Bedienstete, die in übersichtlicher Form die zur Sicherstellung der Betriebsarten „Kühlbetrieb oder Teilbetrieb“ erforderlichen Maßnahmen zusammenfaßt, erstellt.

Auf die Anführung „Vollbetrieb“ und „Notbetrieb“ wurde verzichtet, da bei ersterem in der Regel das in der Bedienung des Wagens kundige Speisewagenpersonal beim Wagen anwesend sein muß und bei letzterem unbedingt ein Wagenaufsichtsbediensteter einzuschalten ist.

Die Bedienungstafel mit den Schaltern befindet sich im Vorraum auf der Küchenseite im Inneren des Wagens.

Zu beachten ist, daß sich der Stromabnehmer bei

- a) Bewegung des Wagens um zirka 1 Radumdrehung
 - b) Betätigung des Wagenhauptschalters am Untergestell
 - c) Betätigung des Notschalters im Apparateschrank
 - d) Spannungsausfall in der Fahrleitung
 - e) Absinken des Anpreßdruckes des Stromabnehmers unter 5,5 atü
 - f) fehlendem Fahrdraht
 - g) Einspeisung aus der Hauptheizleitung
- selbsttätig senkt und, ausgenommen die Punkte f) und g), durch Betätigung des Drucktasters S 1 b 1 wieder gehoben werden muß.

Verkehrsbedienstete!

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

