

fm



Verkehrs-Unterrichtsblatt

1. Stück

Wien, am 1. Jänner 1968

Jahrgang 1968

- Inhalt: 1. Das ist das Ergebnis
2. Entrollen eines Talbotwagens
3. Schienenbruch — hohe Betriebsgefahr!
4. Sie alle schwiegen!
5. Unfälle beim Aussteigen
6. Anforderung von Dienstbehelfen, Merkblättern und Dienstanweisungen des Betriebsdienstes

Das ist das Ergebnis

(Zusammenstoß eines einfahrenden Gütereilzuges mit stehendem Gütereilzug im Bf P. am 14. November 1967, Tod eines Tfz-Führers, Verletzung eines Zugführers, Unterbrechung des durchgehenden Verkehrs auf der zweigleisigen Hauptbahn von 4.15 Uhr bis 15.58 Uhr, Umleitung zahlreicher Züge, Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs,

Schaden: Zirka S 8,5 Millionen)



des unverständlichen Versagens eines Fdl und eines Stellwerkswärterers!

Nach der um 3.59 Uhr erfolgten Ausfahrt eines Bezirksgüterzuges aus dem Bf P. hatte der Fdl im Befehlsstellwerk 2 (deutsche Bauart) für einen nachfolgenden Gütereilzug die Einfahrt

nach Gleis 1 und nach Einlangen der Rückblockung (für den Bezirksgüterzug) auch die Ausfahrt freigegeben; zu diesem Zeitpunkt war der Gütereilzug bereits an dem am Standort des Einfahrsignals angebrachten, in Stellung „Vorsicht“ befindlichen Ausfahrsvorsignal vorbeige-

fahren und vom Tzf-Führer, der das Ausfahr-signal wegen dichten Nebels nicht wahrnehmen konnte, eine Betriebsbremsung eingeleitet worden. Infolge Verbremens kam der Zug mit der Zugspitze 450 m vor dem Befehlsstellwerk 2 und der Zugschluß zwischen der getrennt voneinander liegenden Signal- und Fahrstraßenzugschlußstelle (20—30 m vom Stellwerk 1 entfernt) zum Stillstand.

Nachdem der Wärter im Stellwerk 1 die Rückblockung für den Gütereilzug abgegeben und das Befehlsempfangsfeld wieder geblockt hatte, löste der Fdl kurz darauf — in der Annahme, die Einfahrt noch nicht freigegeben zu haben — die Fahrstraße für den nicht grenzfrei stehenden Zug mittels des Schlüsselschalters auf und gab die Einfahrt nach Gleis 1 neuerlich frei.

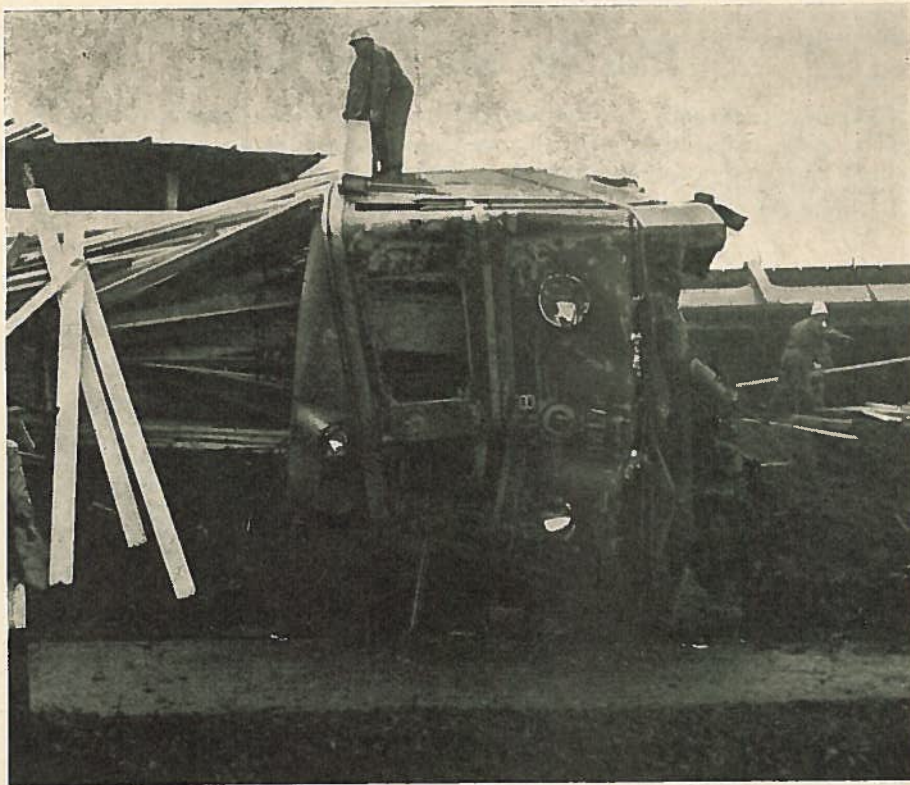
Dieser Auftrag wurde vom Stellwerkswärter ohne Durchführung einer Fahrstraßenprüfung

veranlaßte ihn, sich über die Bestimmungen des Punktes 229, 2. Absatz, der DV V 3 hinwegzusetzen.

Ohne sich beim Stellwerkswärter über den Verbleib des Zuges zu erkundigen, löste er die für den ersten Gütereilzug gesicherte Fahrstraße mittels des Schlüsselschalters auf, obwohl der Zug die Fahrstraßenzugschlußstelle noch nicht mit Zugschlußsignal überfahren hatte. Eine einzige Rückfrage beim Stellwerkswärter hätte genügt, den Sachverhalt festzustellen und den schweren Unfall zu verhüten!

Der Fdl verstieß durch seine Handlungsweise vornehmlich gegen die Bestimmungen des Punktes 236 der DV V 3.

Der Stellwerkswärter hatte sich noch vor der nicht grenzfrei erfolgten Einfahrt des Gütereilzuges auf das WC begeben. Dadurch hörte er nicht das Geräusch beim Entblocken des Fahrstraßenfestlegefeldes. Als er gleich darauf zu-



befolgt, so daß es kurz darauf zur Einfahrt des im Raumabstand nachfolgenden, zweiten Gütereilzuges und zum Zusammenstoß kam, wobei die Auffahrgeschwindigkeit etwa 70 km/h betrug!

Wenn auch bereits in der vorangegangenen Schilderung des Unfallherganges die Fehler des Fdl und Stellwerkswärters angeführt wurden, so sollen hier noch einige diesbezügliche Einzelheiten herausgegriffen werden:

Der Fdl im Befehlsstellwerk war der Ansicht, entweder das Einfahrtsignal für den ersten Gütereilzug überhaupt nicht freigegeben zu haben oder, daß dieses vom Stellwerkswärter vorzeitig auf „Halt“ gestellt worden sei. Dies

rückkam, war bereits die neuerliche Freigabe erfolgt. Wiewohl somit zwischen der Einfahrt des ersten Gütereilzuges und der neuerlichen Freigabe nur eine ganz kurze Zeitspanne verstrichen war, fiel dies dem Bediensteten nicht auf. Trotz dichtem Nebel unterließ der Bedienstete die Fahrstraßenprüfung und trug damit zum Zustandekommen des Zusammenstoßes bei.

Da der ersteingefahrene Gütereilzug ein unbeleuchtetes Zugschlußsignal hatte, wäre der Stellwerkswärter verpflichtet gewesen, dies dem Fdl zu melden. Auch das hätte zur Vermeidung des Unfalles beigetragen. Der Stellwerkswärter verstieß daher gegen die Bestimmungen der



Punkte 261, 264 und 313 der DV V 3 sowie der Bf-DO.

Wenn hier auch nur die größten Fehler der beiden Schuldtragenden geschildert wurden, so kommt doch klar zum Ausdruck, daß die Dienstleistung der beiden Bediensteten äußerst

nachlässig war und ihr Verhalten als grobfahrlässig zu bezeichnen ist.

Abschließend sei noch erwähnt, daß beide Bedienstete ihren Dienst nach der vorgeschriebenen Ruhezeit und nach ihren Aussagen ausgeruht angetreten haben und es sich um normale Dienstsichten im Rahmen des Dienstplanes gehandelt hatte.

Wie bereits eingangs erwähnt, mußte bis zur Wiederaufnahme des durchgehenden Verkehrs Schienenersatzverkehr eingeführt werden. Daß dieser trotz auftretender Schwierigkeiten zur Zufriedenheit der meisten Fahrgäste abgewickelt werden konnte, beweist nachstehendes, der GD zugegangenes Schreiben:

„. Ich möchte auf diesem Wege noch aufrichtigen Dank sagen für das überaus höfliche und hilfsbereite Benehmen der Bediensteten im Bf L.

Ich war zur Kur in Bad Gastein und fuhr am 14. November mit dem Arlberg-Express, der um 19.50 Uhr in Wien ankommen sollte. Alle Fahrgäste mußten in L. in Autobusse umsteigen, wobei wir jedoch bis zur Ankunft der Autobusse im Zug verbleiben konnten. Der Fdl des Bf L. beruhigte die Fahrgäste, die sehr aufgeregt waren, sehr höflich. Das Zugbegleitpersonal sowie der Fahrer des Autobusses gaben den Fahrgästen in höflichster Weise auf ihre Fragen Antwort, obwohl sie das Personal mit Vorwürfen überschütteten. Die Schaffner waren auch sehr hilfsbereit und halfen beim Umsteigen mit dem Gepäck, soweit es möglich war

Hochachtungsvoll A. T., Wien.“

2. Entrollen eines Talbotwagens



Am 7. November um 3.35 Uhr entrollte im Bf A. in einem Gefälle von 2,5‰ ein noch teil-

weise beladener Talbotwagen auf die Strecke. Der Wagen entgleiste 6,3 km vom Bf A. entfernt

in einem Gefälle von 25⁰/₁₀₀ infolge der erreichten hohen Geschwindigkeit, stürzte um und kippte über eine 5 m hohe Böschung. Eine Gefährdung von Zügen oder Personen war glücklicherweise nicht gegeben!

Zum Unfall kam es während Instandsetzungsarbeiten an einer EK im Bf A., in dem für die erforderliche Schottereinbringung ein Talbotwagen gestellt war. Zu seiner Beförderung an die Baustelle stand jedoch nur ein Motorbahnwagen zur Verfügung, der keine für Regelfahrzeuge vorgeschriebenen Zug- und Stoßvorrichtungen besaß. Dennoch ließ es der Fdl zu, daß der beladene Talbotwagen (29 t Gesamtgewicht, ohne Handbremse) mit dem Kl mittels Steifkupplung verbunden wurde und der Kl nicht am tiefsten Punkt gereiht war; auch der Bahn-

meister und der Kl-Führer erhoben keinen Einwand.

Nach teilweiser Entladung des Schotters an der Baustelle riß beim Weiterschieben des Talbotwagens infolge zu heftiger Abbremsung die Steifkuppel und wurde der aufgelegte Unterlagskeil vom entrollenden Wagen abgeworfen. Versuche, das Fahrzeug mittels Hemmschuhes aufzuhalten, mißlingen. Der Unfall war demnach nicht mehr abzuwenden. Welche Folgen er nach sich gezogen hätte, wenn der entrollte Wagen in verbautes Gebiet gestürzt wäre, ist für jedermann erkennbar!

Es lagen somit Verstöße gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 532 und 555, der ZSV 4 und DV A 40, Heft 2, Punkte 2.1.1.1 und 2.1.1.2 sowie Heft 6, Punkte 6.2.1.1 und 6.2.2.1 vor.

3. Schienenbruch — hohe Betriebsgefahr!

Der Tfz-Führer eines Expresszuges meldete dem Fdl eines Unterwegsbf einer eingleisigen Hauptbahn, daß er in einem bestimmten km einen starken Stoß verspürt habe. Der Fdl schloß auf einen Schienenbruch und beauftragte die Zugmannschaft des nächsten in der Gegenrichtung fahrenden Zuges mittels Befehles, die Gleisstelle mit höchstens 10 km/h zu befahren.

Der Tfz-Führer dieses Zuges verspürte ebenfalls einen Stoß, hielt an und besichtigte gemeinsam mit dem Zugführer den Schienenbruch. Beide Bedienstete waren der Ansicht, daß das Gleis trotz des Schienenbruches befahrbar sei. Sie verständigten hievon den Fdl, der hierauf weitere Zugfahrten zuließ.

Unterdessen traf der Gleismeister an der schadhaften Gleisstelle ein und stellte deren Unbefahrbarkeit fest!

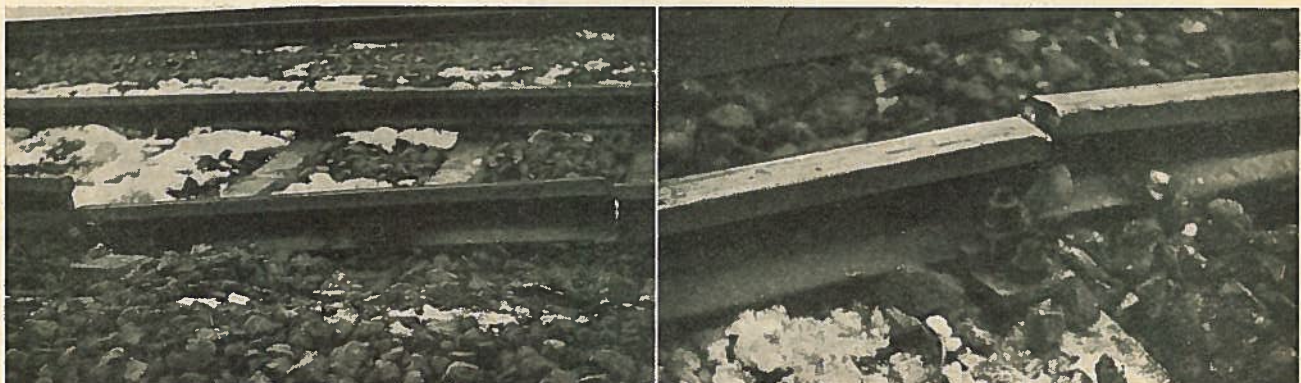
Das Gleis wurde hierauf sofort gesperrt und der Schienenbruch beseitigt.

In einem anderen Fall wurde dem Fdl eines Bf einer zweigleisigen Hauptbahn vom Lokomotivführer eines Güterzuges ein vermutlicher Schienenbruch gemeldet. Trotz dieser Meldung

ließ der Fdl auch einen nachfolgenden Güterzug die schadhafte Gleisstelle befahren! Der Zugführer dieses Zuges schilderte in seiner Einnahme, daß der befahrene Schienenbruch wegen seiner Größe eine enorme Betriebsgefahr bildete, weshalb er den Fdl aufforderte, das Gleis nicht mehr befahren zu lassen.

Der Fdl sperrte zwar hierauf das Streckengleis, ließ aber nach Vereinbarung mit der Zugüberwachung und dem Nachbarbf einen Zug der Gegenrichtung in das gesperrte Gleis einfahren, wobei er jedoch das Anhalten vor dem Schienenbruch vorgeschrieben hatte. Der Zug wurde vom Bahnmeister begleitet, und es war seitens des Fdl beabsichtigt, den Zug nach Behebung des Schienenbruches (Anlegen eines Laschenverbandes) nach dem Nachbarbf weiterfahren zu lassen.

Nach Ankunft des Zuges bei der Schadensstelle stellte der Bahnmeister fest, daß die Behebung des Schienenbruches nicht vor etwa 4—5 Stunden beendet sein werde. Der Güterzug mußte deshalb wieder zurückschieben und erlitt eine erhebliche Verspätung.



War das Verhalten des Fdl bzw. der Zugüberwachung in den geschilderten Fällen richtig?

Nein! Im ersten Fall hätte der Fdl trotz Meldung des Tfz- und Zugführers, daß das Gleis an der Bruchstelle mit 10 km/h befahrbar sei, dennoch keine Zugfahrt zulassen dürfen, ohne vorher den zur Beurteilung befugten Bediensteten befragt zu haben.

Im zweiten Falle durfte der Fdl nach Erhalt der Meldung des Zugführers über einen vermutlichen Schienenbruch keinesfalls weitere Zugfahrten ohne V-Befehl über die Schadensstelle zulassen. Auch war es falsch, daß ihn die Zugüberwachung zum Einlassen eines Zuges in das wegen des Schienenbruches gesperrte Streckengleis veranlaßte, da zu diesem Zeitpunkt noch niemand Kenntnis hatte, ob die Schadensstelle befahren werden durfte bzw.

wie lange die Schadensbehebung in Anspruch nehmen würde.

Wir erinnern daher an folgendes:

In den Zusatzbestimmungen zur DV B 51, ZOV 37, ist enthalten, daß **nur ein geprüfter Bediensteter des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes also z. B. ein Gleisaufseher, Gleismeister oder deren fachtechnischer Vorgesetzter** beurteilen kann, ob eine Bruchstelle befahrbar ist.

Es ist selbstverständlich, daß jeder Bedienstete, der einen Schienenbruch feststellt, diesen gemäß DV V 3, Punkt 559, **sofort** der am schnellsten erreichbaren Verkehrsstelle (Bf, Bl, Schrankenposten) zu melden hat. Ist ein Zug bereits unterwegs, so ist er anzuhalten und der Zugführer vom Sachverhalt zu verständigen!

Hinweis zu Punkt 99 der DV V 3:

Das im Verkehrs-Unterrichtsblatt 10/1967 unter lfd. Nr. 71 und im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11/1967 unter lfd. Nr. 80 bei den Gefährzetteln Nr. 4, 5, 6 A, 6 B, 6 C und 6 D unter Bezug auf Punkt 99 der DV V 3 ausgesprochene Verbot: „Abstoßen und Abrollen verboten, auch keinen Anprall anrollender Fahrzeuge aussetzen,“ ist im vorgenannten Punkt noch nicht enthalten. Ergänzung der DV V 3 erfolgt im nächsten Berichtigungsblatt.

4. Sie alle schwiegen!

Am 3. Februar 1967 fuhr ein Tfz-Führer von seinem Wohnort nach Bf S., um dort am 4. Februar um 4.55 Uhr seinen Dienst bei einem Güterzug anzutreten. Noch vor der Hinfahrt zum Bf S. trank er $\frac{1}{4}$ l Wein. Nach Ankunft im Zugausgangsbf begab sich der Tfz-Führer in einen benachbarten Ort zu Verwandten, bei denen er angeblich keine alkoholischen Getränke zu sich nahm. Als er nach S. zurückgekehrt war, suchte er noch eine Tanzunterhaltung auf, wo er $\frac{3}{11}$ l Wein getrunken haben will. Tatsache ist, daß er um 2.00 Uhr vom Fdl des Bf S. im angeheiterten Zustand gesehen wurde. Dieser teilte seine Wahrnehmung um 4.00 Uhr dem Maschinenmeister der Zugförderungsstelle mit.

Der Tfz-Führer erschien kurz darauf bei seiner Dienststelle, meldete seinen Dienstantritt und fuhr mit dem Tfz an den Zug. Während der anschließenden Zugfahrt in Richtung Bf H. nickte er mehrmals ein und mußte jedesmal vom Lokomotivheizer geweckt werden.

Nach Ankunft im Zwischenbf H. forderte der Tfz-Führer seinen nicht reglerberechtigten Heizer auf, das Tfz während der vorzunehmenden Verschubarbeiten zu führen. Da er selbst auf einem Stockerl schlief, ging der Verschub schleppend vor sich. Der Zugführer des Güterzuges vermutete deshalb Alkoholisierung des Tfz-Führers und meldete seine Wahrnehmung

dem Bf-Vorstand. Dieser bestieg den Führerstand und traf dort den Tfz-Führer teilnahmslos in sich zusammengesunken, sitzend an. Der Bf-Vorstand blieb daraufhin am Führerstand und übermittelte die auf der Heizerseite gegebenen Verschubsignale dem Lokomotivheizer.

Nach Beendigung der Verschubarbeiten forderte der Bf-Vorstand beim Maschinenmeister in S. einen Ersatz-Tfz-Führer an, wobei er mit ihm vereinbarte, über den Vorfall keine Meldung zu erstatten. Auch der Fdl des Bf H. wußte von dem Verdacht auf Trunkenheit des Tfz-Führers, gab aber ebenso wie der Zugführer des Güterzuges keine Meldung ab.

Der Ersatz-Tfz-Führer beließ den alkoholisierten Kollegen während der Weiterfahrt auf dem Führerstand des Tfz.

Der geschilderte schwere Anstand wurde erst 3 Tage später der Bundesbahndirektion bekannt, worauf genaue Erhebungen einsetzten. Dabei wurden folgende Verstöße festgestellt:

Der Tfz-Führer des Güterzuges setzte sich vor Dienstantritt durch den Konsum alkoholischer Getränke in einen Zustand, in dem eine betriebssichere und ordnungsgemäße Durchführung seiner Dienstobliegenheiten nicht mehr gewährleistet war. Überdies trat er den Dienst unausgeruht an, übertrug die Führung des Tfz

seinem nicht reglerberechtigten Heizer und hielt sich während der Weiterfahrt des Güterzuges von H. nach G. unbefugt auf dem Tfz auf.

Ausnahmsweise sei hier die von der Dienststrafkammer über den Tfz-Führer verhängte Strafe angeführt: „Geldstrafe im Ausmaß von 10 % des monatlichen Bruttogehaltes auf die Dauer von 12 Monaten!“

Der Maschinenmeister der Zugförderungsstelle S. hatte es verabsäumt, dem Tfz-Führer wegen Verdachtes auf Trunkenheit die Dienstesausübung zu untersagen, die Trunkenheitsfeststellung zu veranlassen und die vorgeschriebenen Meldungen zu erstatten.

Der Lokomotivheizer des Güterzuges hatte es unterlassen, Meldung wegen Verdachtes auf

Trunkenheit des Tfz-Führers zu erstatten. Außerdem führte er unbefugt das Tfz beim Vershub im Bf H.

Bf-Vorstand und Fdl des Bf H. unterließen sowohl die Durchführung der Trunkenheitsfeststellung als auch die Abgabe der vorgeschriebenen Meldungen.

Der Zugführer des Güterzuges machte sich ebenfalls mitschuldig, da auch er keine schriftliche Meldung erstattete.

Schließlich lag noch ein Verstoß des Ersatz-Tfz-Führers vor, der es duldete, daß der wegen Verdachtes auf mangelnde Nüchternheit abgelöste Bedienstete auf dem Führerstand des Tfz verblieb.

5. Unfälle beim Aussteigen

(Beitrag eines Fachbeamten der BBDion Villach)

Sehr häufig wieder stürzen Fahrgäste beim Verlassen haltender Reisezüge in Bf von den Trittbrettern der Personenwagen, weil aus Verschulden nachlässiger oder gedankenloser Bediensteter Züge an Stellen zum Stillstand kommen, wo der Abstand vom untersten Trittbrett der Wagentreppe bis zur Gehfläche des Bahnsteiges zu groß ist.

Von derartigen Unfällen sind überwiegend ältere Personen betroffen und hier wieder Frauen, die beim Aussteigen wegen mitgetragener Gepäckstücke, Korpulenz oder Ungeschicklichkeit den abnormalen und eine Unfallquelle ersten

Ranges darstellenden Höhenunterschied nicht ungefährdet überwinden können bzw. bei Dunkelheit oder ungenügender Beleuchtung des Bahnsteig überhaupt nicht sehen und ohne Schaffnerhilfe aussteigen, in der vagen Hoffnung, daß schon nichts passieren wird.

Häufig ziehen sich hiebei diese bedauernswerten Personen Körperverletzungen zu und fordern dann von den ÖBB berechtigterweise eine Entschädigung bzw. erhalten sie auch zugestanden, weil der zuständige Bedienstete nicht für die Verhinderung eines solchen Personenunfalles vorgesorgt hatte.



Nicht so,

sondern so!

Zwei aus der Masse dieser Unfälle herausgegriffene Ereignisse werden folgend kurz dargestellt:

Ein einfahrender Personenzug wurde zum Vorziehen über den planmäßigen Haltepunkt veranlaßt, wodurch 2 an der Zugspitze gereichte Personenwagen auf das vom Einfahrgleis abzweigende Verbindungsgleis gerieten und sich hiedurch seitlich von der Bahnsteigkante entfernten; dadurch wurde eine Situation geschaffen, die ein gefahrloses Aussteigen der Fahrgäste nicht mehr ermöglichte. Ein im ersten Wagen befindlicher Reisender versuchte von der hinteren Wagentreppe auf den zirka 30 cm entfernten Bahnsteig hinüberzutreten, stürzte jedoch zwischen Bahnsteigkante und Wagen auf das Schotterbett des Gleises und zog sich ernste Verletzungen zu. Seine Schadenersatzforderung belief sich auf S 13.000.

Im Bf R. wurden die Gleisanlagen umgebaut; nicht abgedeckte Gruben und Vertiefungen befanden sich am Beginn des Bahnsteiggleises 1. Obwohl der Fdl beauftragt war, auf Gleis 1 einfahrende Reisezüge außerhalb des Gefahrenbereiches anhalten zu lassen, unterließ er dennoch das hiezu notwendige Umstellen des Kennzeichens „Haltepunkt“ und damit das Vorziehen des Zuges. Eine aus dem letzten Wagen aussteigende Dame fiel in eine zirka 80 cm unter der

letzten Treppenstufe gelegene Baugrube und verletzte sich schwer.

In beiden Fällen haften die ÖBB für erlittene Schäden, da es Sache der Eisenbahn ist, Züge derart aufzustellen, daß alle Wagen am Bahnsteig zu stehen kommen bzw. die aussteigenden Fahrgäste die Wagen unversehrt verlassen können. Die in Betracht kommenden schuldigen Bediensteten hatten sich wegen unterlassener Vorsorge zu rechtfertigen.

Um derartige Unfälle von Fahrgästen künftighin möglichst zu vermeiden, müssen alle beteiligten Bediensteten durch zweckmäßige und rechtzeitig zu treffende Anordnungen für die Sicherheit beim Zug sorgen. Es ist unverantwortlich, wenn der Fahrgast am Ende seiner Eisenbahnfahrt noch eine Körperverletzung hinnehmen muß.

Daß derartige Unfälle vermeidbar sind, kann im Zuge der Erhebungen in den meisten Fällen festgestellt werden. Nicht nur der Schaden, den Reisende bei derartigen Unfällen erleiden, ist beträchtlich, auch das Ansehen der ÖBB wird geschädigt.

Bf-Bedienstete und Zugbegleiter, helft mit, damit unsere Bahnkunden sicher ans Ziel befördert werden. Ihr dient damit dem eigenen Betrieb und schützt Euch außerdem vor Strafe und Anzeige wegen Gefährdung der körperlichen Sicherheit.

6. Anforderung von Dienstbehelfen, Merkblättern und Dienstanweisungen des Betriebsdienstes

Aus gegebenem Anlaß geben wir bekannt, daß u. a. folgende Dienstbehelfe, Merkblätter und Dienstanweisungen des Betriebsdienstes bei den Vorschriftenbearbeitern der Betriebsabteilung der zuständigen BBDion und zwar

für BBDion Wien auf Klappe 4820
für BBDion Linz auf Klappe 1729
für BBDion Innsbruck auf Klappe 5352
für BBDion Villach auf Klappe 5447
anzufordern sind:

a) Dienstbehelfe

DB 600 Richtlinien für die Aufstellung der Bahnhofdienstordnung;
DB 601 Bestimmungen für die Aufstellung und Bekanntgabe von Verkehrs- und Bauanweisungen (VBA) und der Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten (La);
DB 603.01 Zusammenstellung der von der Signal- und der Verkehrsvorschrift der Österreichischen Bundesbahnen abweichenden Vorschriftenbestimmungen der Ungarischen Staatseisenbahnen, soweit

sie für den Grenz- und Durchgangsverkehr in Betracht kommen;

DB 603.02 Auszug aus den Verkehrsdienstlichen Vorschriften der Schweizerischen Bundesbahnen, soweit deren Bestimmungen für die Ausführung des Verkehrsdienstes im Grenzverkehr in Betracht kommen;

DB 603.03 Zusammenstellung der von der Signal- und der Verkehrsvorschrift der Österreichischen Bundesbahnen abweichenden Vorschriftenbestimmungen der Tschechoslowakischen Eisenbahnen, soweit sie für den Grenzverkehr in Betracht kommen;

DB 603.04 Vorläufige Dienstanweisung für die Ausführung des Betriebsdienstes durch das Personal der Österreichischen Bundesbahnen im Gemeinschaftsbahnhof Brennero/Brenner;

DB 603.05 Dienstanweisung für die Ausführung des Betriebsdienstes durch das Personal der Österreichischen Bundesbahnen in den Gemeinschaftsbahnhöfen Tarvisio Centrale und San Candido/Innichen;

DB 603.07 Zusammenstellung der von der Signal- und der Verkehrsvorschrift der Österreichischen Bundesbahnen abweichenden Vorschriftenbestimmungen der Jugoslawischen Eisenbahnen, soweit sie für den Grenzverkehr in Betracht kommen;

DB 620 Verschubfunktanlagen;

DB 629.02 Veröffentlichung von Wetterberichten bzw. Wetter- und Schneeberichten in Bahnhöfen.

b) Merkblätter

Merkblatt über die Lautsprecheranlage in Elektrotriebwagenzügen;

~~Vorläufige Bestimmungen über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen bei Zugfahrten durch Zugbegleiter;~~

Merkblatt für die zur Abgabe des Signals 29 a „Vorbeifahrt erlaubt“ besonders bestimmten Bediensteten (in der Folge als „Signalgeber“ bezeichnet);

Merkblatt über die Verwendung und Anerkennung des Internationalen Begleitscheines (Wagenausweises) im grenzüberschreitenden Verkehr;

Merkblatt für die Durchführung von Fahrten mit dem Unkrautvertilgungszug Nr. 3 (Bundesbahndirektion Villach);

Merkblatt über die neue international vereinheitlichte Kennzeichnung der Güterwagen und über die Eintragung der neuen Wagennummern im Wagenausweis;

Merkblatt über die neue international vereinheitlichte Kennzeichnung der Reisezugwagen und über die Eintragung der neuen Wagennummern im Wagenausweis.

c) Dienstanweisungen

Bekanntmachung — Auszug aus dem Eisenbahngesetz — Auszug aus der Eisenbahn-Ver-

kehrsordnung und den hiezu festgesetzten Allgemeinen Beförderungsbedingungen — Besondere Ordnungsbestimmungen (Wandtafel);

Kampf der Verspätung (Wandtafel);

Auszug aus den Sicherheitsvorschriften (Wandtafel);

Anleitung zur Durchführung von Übungen gemäß Punkt 36 der DV V 26;

Schild „Unfallmappe“;

Anleitung zur Aufstellung von Einsatzplänen V 26, Punkt 25;

Richtlinien für die Meldung der in die Zuständigkeit eines Unfallbereichsbahnhofes fallenden außergewöhnlichen Ereignisse und deren Behandlung V 26, Punkt 35, Anlage 3 (Wandtafel);

Meldetafel zu den Punkten 129 und 134 der DV V 26 — Anlage 24 (Wandtafel);

~~Dienstanweisung für den gleichzeitigen Einsatz mehrerer Gleisbaumaschinen;~~

~~Lautsprecheransagen durch den Zugführer;~~

Vorläufige Bedienungsanweisung für Sprachspeicheranlagen Typ „Kleinrecorder“;

Vorläufige Bestimmungen über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen bei Zugfahrten durch Zugbegleiter;

Mappe „Behandlung von Trunkenheitsanständen“ (mit Einlagen — „Behandlung von Trunkenheitsanständen“ und „Richtlinien zur Feststellung der Nüchternheit“);

Bahnhofchronik;

Anleitung zur Führung des Auftragsbuches;

Anleitung zur Führung des Vorschriften-Grundbuches;

Bezeichnung der im Anhang 1 zur DV V 22 angeführten Vorschriften;

Sluzbeno, Uputstvo za kvacilare i papucare (Auszug aus der DV V 2, Signalvorschrift).

Dienstanweisung über die Führung von Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h im Streckenabschnitt Wien Westbf — Salzburg Hbf

Berichtigung

Im „Sonderdruck — Sammlung der Erläuterungen zu den Dienstvorschriften V 2, V 3 und V 28 (verlautbart im VUB)“ Ausgabe 1964 ist auf Seite 4 in der 1. Spalte „264 g“ zu ändern auf „264 f“. Die gleiche Änderung ist auch auf Seite 7 in der 2. und 8. Zeile durchzuführen. ✓

Berichtigt gemäß VUB 7/69

Hson