

Verkehrs-Unterrichtsblatt

2. Stück

Wien, am 1. Februar 1957

Jahrgang 1957

Inhalt: 5. Wissenswertes für Streckenleitungsbedienstete
6. Betriebsmängel
7. Für alle, die es noch nie gesehen haben
8. Starkstromunfälle
9. Schulbeispiele zum Thema „Lieferfristüberschreitungen“
10. Lösung des 8. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

5. Wissenswertes für Streckenleitungsbedienstete

Bahnmeister, Kleinwagenführer!

Punkt 856 der DV V 3 besagt unter anderem, daß ein Gleismeßgerät von zwei Bediensteten begleitet sein muß, von denen einer der Kleinwagenführer ist. Die Beigabe zweier Bediensteter ist vornehmlich deshalb nötig, weil der zur Beförderung des Gleismeßgerätes beauftragte Bedienstete sich nicht mit voller Aufmerksamkeit der Beobachtung der Strecke widmen kann. Folgerichtig wird sich daher der als Kleinwagenführer tätige Bedienstete, der selbstverständlich für diesen Dienst geprüft und im Besitz eines Ermächtigungsscheines sein muß, an der Beförderung des Gleismeßgerätes

nur in Ausnahmefällen beteiligen können, weil seine Hauptaufgabe die Erfüllung seiner Pflichten als Kleinwagenführer ist.

Ein Bediensteter darf erst dann zur selbständigen, verantwortlichen Dienstleistung als Kleinwagenführer zugelassen werden, wenn er die Dienstprüfung für den Kleinwagenführer abgelegt hat. Eine Verwendungsprüfung entspricht nicht den Erfordernissen und darf daher auch nicht abgenommen werden. Bedienstete, denen nur eine Verwendungsprüfung für den Dienst des Kleinwagenführers abgenommen wurde, gelten als ungeprüft; ein etwa ausgehändigter Ermächtigungsschein ist ihnen abzunehmen. (GD. ABl. 3. Stk. aus 1947 und 2. Stk. aus 1948.)

6. Betriebsmängel

Ein Güterzug hat in einem Unterwegsbahnhof wegen einer Kreuzung etwa 15 Minuten Aufenthalt zu erwarten. Die Zugbegleitmannschaft, bestehend aus Zugführer und zwei Schaffnern, begibt sich innerhalb dieses Zeitraumes in die Fahrdienstleitung. Nach Einfahrt des Gegenzuges gibt der Fahrdienstleiter die Ausfahrt für den Güterzug frei und fertigt ihn persönlich in der Weise ab, daß er die Zugbegleitmannschaft mit den Worten „Wenn wir frei haben, dann fahren wir!“ auffordert, wieder zum Zug zu gehen. Während sich die Zugbegleitmannschaft noch auf dem Weg zum Zug befindet, fährt der Lokomotivführer — ohne einen Abfahrauftrag des Zugführers abzuwarten — eigenmächtig ab. Die zurückgebliebene Zugbegleitmannschaft hat keine andere Möglichkeit, als dem Zug, der im nächsten, 4 km entfernt liegenden Bahnhof angehalten wird, zu Fuß nachzufolgen. Es entsteht eine Mehrverspätung von 40 Minuten. Das Ereignis wird sowohl vom Fahrdienstleiter des zuständigen Unfallbereichsbahnhofes als auch von der Zugmannschaft verschwiegen und gelangt den vorgesetzten Stellen erst zufällig einige Tage später zur Kenntnis.



Warum wurde diese Abfahrt ohne Abfahrtauftrag hier geschildert?

Die Verfehlung des Lokomotivführers liegt klar zu Tage und bedarf daher keiner näheren Erläuterung. Das Verhalten der Zugbegleitmannschaft — vor allem des Schlußschaffners — und des Fahrdienstleiters, erfordert jedoch, hier näher beleuchtet zu werden.

Der Schlußschaffner hat gegen Punkt 689 der DV V 3 verstoßen, wonach er grundsätzlich beim Schlußbremswagen zu verbleiben gehabt hätte. Eine Ausnahme bildet lediglich die Zeitspanne, die zur Untersuchung der ihm zugewiesenen Wagengruppe benötigt wird; weiters darf sich der Schlußschaffner aus anderen Gründen von seinem Platz entfernen, wenn er dazu einen besonderen Auftrag des Zugführers erhält. Es sei hier zum Beispiel an einen langen Aufenthalt bei strenger Kälte gedacht; in einem solchen Fall könnte der Zugführer dem Schlußschaffner das Verlassen des Schlußbremswagens gestatten. Ähnliches gilt auch für einen Ladegüterzug, wenn der Zugführer den Schlußschaffner zur Mithilfe bei den Ladarbeiten beauftragt.

Auch der zweite Schaffner des Güterzuges hat sich eines — wenn auch geringeren — Verstoßes schuldig gemacht, da er den ausreichenden Aufenthalt nicht dazu benutzte, die im Punkt 739 der DV V 3 vorgeschriebene Untersuchung der ihm zugewiesenen Wagengruppe vorzunehmen, sondern sich ebenfalls sofort in die Fahrdienstleitung begab. Das grundlose Aufsuchen der Fahrdienstleitung durch beide Bediensteten war daher unzulässig und hätte weder vom Zugführer noch vom Fahrdienstleiter geduldet werden dürfen.

Das Ereignis sei schließlich noch zum Anlaß genommen, den Fahrdienstleitern neuerlich in Erinnerung zu rufen, daß ein Abfahrtauftrag an keine Bedingung geknüpft sein darf („Wenn wir frei haben, dann fahren wir“) und außerdem die persönliche Abfertigung eines Zuges nicht in der Kanzlei, sondern beim Zug vorzunehmen ist.

Auch ist auf genaueste Einhaltung des Meldevorganges gemäß den „Richtlinien“ zu achten. Absichtliches Verschweigen eines außergewöhn-

lichen Ereignisses — wie im geschilderten Fall — muß entsprechend geahndet werden! (DV V 26, Punkt 60.)

Es kommt oft vor, daß ein in der Stellung „Verschub erlaubt“ befindliches Verschubsignal, vor dem eine Vershubabteilung steht, noch knapp vor Ingangsetzen der Vershubabteilung, z. B. wegen einer bevorstehenden Zugfahrt, wieder in die Stellung „Verschub verboten“ gebracht werden muß. In solchen Fällen, in denen angenommen werden muß, daß die Umstellung des Signales von „Verschub erlaubt“ auf „Verschub verboten“ seitens der Vershub- bzw. Lokomotivmannschaft nicht einwandfrei wahrgenommen werden kann, ist stets auch das Signal 40 zu geben! (DV V 2, Punkt 124.)

Wiederholt wird beobachtet, daß — besonders von älteren Fahrdienstleitern — das Signal 30 „Durchfahrt“ verbotenerweise noch nach den Bestimmungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn, nämlich nur durch Hochheben des Befehlsstabes bzw. der grüngerblendeten Handlaterne gegeben wird. Diesen Bediensteten sei in Erinnerung gerufen, daß das Signal 30 „Durchfahrt“ gemäß Punkt 119 der DV V 2 in lotrechttem Auf- und Abwärtsbewegen des Befehlsstabes, bei Dunkelheit der Handlaterne mit grünem Licht besteht!

Punkt 10 der DV V 2 besagt ausdrücklich, daß Signale nur in der beschriebenen Form und Art angewendet werden dürfen!

Mitunter kann auch festgestellt werden, daß sich die Schaffner personenbefördernder Züge während der Ein-, Aus- oder Durchfahrt in Bahnhöfen ohne zwingenden Grund mit der Fahrkartenüberprüfung beschäftigen, statt sich gemäß DV V 3, Punkt 742, nach Tunlichkeit dem Fahrdienstleiter bemerkbar zu machen. Mit der Einhaltung dieser Bestimmung wird dem Fahrdienstleiter die Möglichkeit gegeben, sich nicht nur von der Anwesenheit der Schaffner zu überzeugen, sondern sie auch im Falle einer wahrgenommenen Gefahr (z. B. offene Wagentür) durch Haltsignale zur Betätigung der Notbremse aufzufordern.

Bahnhofvorstände!

Punkt 71 der DV V 26 besagt, daß bei größeren Unfällen Lichtbilder anzufertigen sind. Solche Bilder sind aber nur dann wertvoll und haben Beweiskraft, wenn sie aufgenommen werden, ehe noch Veränderungen an den Unfallfolgen vorgenommen wurden. Die rasche Aufnahme von Bildern wird bahnseits meist nicht möglich sein; es sind daher die vorgesehenen Berufsphotographen unverzüglich heranzuziehen (siehe Einsatzplan, Anlage 7 der DV V 26).

Bei der Aufnahme von Lichtbildern sind den Berufsphotographen bahnseits kurze Hinweise zu geben, damit die Bilder als Beweisstücke gebraucht und auch zur Belehrung der Bediensteten nützlich verwendet werden können.

Anlässlich verschiedener Unfälle konnte festgestellt werden, daß den Bestimmungen der Punkte 30 und 71 der DV V 26 nicht überall entsprochen wurde. Die Vorstände dieser Unfallbereichsbahnhöfe hatten es bisher unterlassen, Berufsphotographen festzustellen, die sich bereit erklären, bei Unfällen sofort Lichtbilder herzustellen.

Die Berufsphotographen müssen sich schriftlich verpflichten, die Bilder nicht zu veröffentlichen und sowohl diese als auch die zugehörigen Filme und Platten den OBB zur Verfügung zu stellen. Die Kosten der Bilder werden durch die Bundesbahndirektion erstattet.

7. Für alle, die es noch nie gesehen haben:

Das Typhon

Das Typhon wird an Stelle des üblichen Mehrklangsignalhornes zur Abgabe der Signale 61 „Arbeitsgleis räumen“ und 62 „Vorsicht! Auf dem Nachbargleis nähert sich ein Zug!“ verwendet. Der durch dieses Gerät erzeugte Ton ist sehr laut; das Typhon dient daher besonders zur Warnung der bei Arbeiten mit starker Lärmentwicklung beschäftigten Bediensteten.

Die wichtigsten Bestandteile des Typhons sind: Die Flasche mit Preßluft sowie das auf dieser angebrachte Signalhorn mit Bedienungshandgriff und Manometer.

Das Signal 61 wird bei Verwendung eines Typhons durch zwei kurze Töne — mehrmals nacheinander —, das Signal 62 durch einen langen Ton gegeben (DV V 2, Punkte 158 und 158 a).



8. Starkstromunfälle

Unfälle durch Starkstrom sind trotz Schutzvorkehrungen, wie Schranken, Gitter und dergleichen, nicht mit Sicherheit auszuschließen, wenn nicht auch jeder, der in der Nähe der elektrischen Anlagen zu tun hat, sich richtig und vorschriftsmäßig verhält. Auch alten, sehr erfahrenen Fachleuten kann es zum Verhängnis werden, wenn sie das richtige Verhalten nur einen Augenblick außer Acht lassen:

Im 15-Kilovolt-Raum eines Unterwerkes besprechen zwei technische Fachbeamte eine Arbeit an einem Hochspannungsleistungsschalter. Sie stehen im abgeschrankten Schaltergang, der in Frage kommende Schalter befindet sich hinter einem gerädeten Gitter unter betriebsmäßiger Spannung.

Seitens der Sicherheitsvorschriften ist also nichts einzuwenden. Die erörterte Frage ist schwierig, die beiden Beamten reden mit Eifer und gestikulieren dabei mit den Händen. Plötzlich entsteht unter explosionsartigen Erscheinungen ein Überschlag, durch welchen der eine der beiden Beamten schwer verletzt, der andere für Tage geblendet wird. Umfangreiche Teile der Anlage brennen ab und zerschmelzen.

Was war geschehen?

Einer der Beamten hatte im Eifer der Rede mit einem Werkzeug durch das Schutzgitter hindurch auf einen spannungsführenden Teil gedeutet und dadurch einen Überschlag hervorgerufen.

Daher: Auch in Hochspannungsanlagen ist eigene Vorsicht immer der beste Unfallschutz!

9. Schulbeispiele zum Thema „Lieferfristüberschreitungen“

1. Ein Wagen Mais von Triest wurde in einem Unterwegsbahnhof — 12 km vor dem Bestimmungsbahnhof — wegen Heißlaufens abgestellt.

Von der Ausfertigung eines Meldezettels über Unregelmäßigkeiten abgesehen, wurde nichts veranlaßt. Der Wagen stand sodann 14 Tage unbeachtet im Abstellbahnhof!

Auswirkungen:

- a) Verärgerung eines Bahnkunden, der sich im Bestimmungsbahnhof wiederholt nach dem Verbleib der Sendung erkundigte;
- b) unverantwortlicher Entzug von Wagenraum für andere Transporte;

- c) Rückzahlung der halben Fracht wegen Lieferfristüberschreitung;
- d) Zeitverschwendung für Erhebung und Behandlung des Falles beim Bahnhof, bei der Bundesbahndirektion und bei der Generaldirektion;
- e) Bestrafung von zwei Bediensteten.

Bahnhofvorstände! Überzeugt Euch persönlich immer wieder, ob

- a) Meldezettel über Unregelmäßigkeiten in solchen Fällen dem Ermittlungsbeamten übergeben werden (DV V 47, Punkt 23),
- b) die Begleitpapiere zu lauffähigen Wagen in ein besonderes Fach (eine Mappe) gelegt werden (DV V 47, Punkte 13 und 31),

- c) bei lauffähigen Wagen die rasche Behandlung betrieben wird (DV V 47, Punkt 32),
- d) Aufenthalte, die durch Wagengebrechen entstehen, im Frachtbrief vermerkt werden (DV V 47, Punkt 44, j),
- e) Unregelmäßigkeiten, um deren Beseitigung der Übernehmende bemüht sein muß, im Dienstbuch für den Transiteur vermerkt und mit Angabe der Nummer des Meldezettels schriftlich übergeben werden.

Betriebskontrollore, achtet, daß die Bahnhofsvorstände mindestens zweimal in der Woche in das Meldebuch Einsicht nehmen!

2. Ein Wagen Kohle kam in drei Verschiebebahnhöfen 6mal, ein zweiter Wagen 9mal in den Rest.

Bei aller Anerkennung der großen Leistungen unserer meist nur mit unzureichenden Anlagen ausgestatteten Verschiebebahnhöfe, dürfen solche Verzögerungen nicht vorkommen. Ein sehr beachtlicher Teil der Lieferfristüberschreitungen ist aber noch immer darauf zurückzuführen, daß den wiederholt in den Rest gekommenen Wagen nicht die nötige Aufmerksamkeit geschenkt wird (DV V 47, Punkte 37 und 38, sowie DB 648.01, Punkt 15).

3. In einem kleineren Grenzbahnhof wurde ein Wagen Ziegel in der 15. Stunde nach einem 30 km entfernten Bahnhof neu aufgegeben. Die anschließende Strecke wird wegen des geringen Frachtaufkommens nur jeden zweiten Tag mit einem Güterzug bedient, der nach 14 Uhr abfährt.

An Tagen, an denen der Güterzug verkehrt, wird daher die Lieferfrist (bis 200 km) bereits im Versandbahnhof überschritten, wenn der Wagen nach Abfahrt des Güterzuges aufgegeben wird.

Auf der Strecke verkehren aber täglich 4 mit Dampflokomotiven geführte Personenzüge. Ist es da nicht selbstverständlich, daß diese Züge auch

für die Abbeförderung einzelner Wagen benützt werden? Es kann nicht einfach als unabwendbar hingenommen werden, daß neben unwirtschaftlicher Aktenarbeit noch beachtliche Einnahmenverluste entstehen.

Die Möglichkeiten, personenbefördernde Züge zur Frachtbeförderung heranzuziehen, sind nicht groß; wo sie aber gegeben sind und zweckmäßig genutzt werden können, dürfen sie nicht unbeachtet bleiben.

4. Zehn Fässer Mineralschmieröl mit 2155 kg Gewicht wurden auf einer Gesamtentfernung von 123 km über 2 Stückgutumladestellen geführt; damit war die 48-Stunden-Lieferfrist bereits auf diesen Umladebahnhöfen restlos verbraucht, ohne daß tatsächlich eine Umladung erfolgte.

Auswirkungen:

Überschreitung der Lieferfrist, Rückzahlung der halben Fracht, Kundenverärgerung, erhöhter Verschubaufwand für zweimaliges Beistellen und Abziehen bei den Umladestellen, unnötiges Verstellen des auf Umladestellen ohnedies beengten Platzes, dadurch Verzögerung anderer Wagen usw.

Von der Möglichkeit, Ortswagen nach jedem Bahnhof abzurichten, besonders dann, wenn vorauszusehen ist, daß die Umladung nur mit großen Schwierigkeiten und viel Zeitaufwand erfolgen kann, wird in den seltensten Fällen Gebrauch gemacht.

Es ist unverantwortlich, wenn man nur deshalb, weil noch einzelne unbedeutende Stückgüter mitverladen werden können, umfangreiche Sendungen den oben geschilderten Auswirkungen aussetzt.

Betriebskontrollore, Bahnhofsvorstände, Bedienstete des ausführenden Verkehrsdienstes! Unternehmt einen unerbittlichen Feldzug gegen **v e r m e i d b a r e Lieferfristüberschreitungen!**

10. Lösung des 8. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Die richtige Lösung des im Verkehrs-Unterrichtsblatt 1. Stück aus 1957 veröffentlichten Preisausschreibens lautet:

„DV V 3, Punkte 721 und 731.“

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

- 1. Preis (S 300.—):
Revident Josef Seidl, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Leoben;
- 2. Preis (S 200.—):
Assistent Max Hunger, Zugführer,
Bahnhof Linz Hbf.;
- 3. Preis (S 100.—):
Assistent Walter Klausner, Zugführer,
Bahnhof Wien Westbf.;
- 1. Trostpreis (S 50.—):
Lohnbediensteter Hans Micko, Bahnhelfer,
Bahnhof Ebensee;

- 2. Trostpreis (S 50.—):
Schaffner II Rudolf Kröppel,
Bahnhof Wien Westbf.;
- 3. Trostpreis (S 50.—):
Revident Walter Mair, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Linz Hbf.;
- 4. Trostpreis (S 50.—):
Lohnbediensteter Heinz Moser,
Bundesbahnvertretung Tarvisio-Centrale;
- 5. Trostpreis (S 50.—):
Assistent Wilhelm Lorenz, Zugführer,
Bahnhof Graz Hbf.

Besonders hervorgehoben zu werden verdient die rege Beteiligung der Bediensteten der Bahnhöfe Graz Hbf. und Ebensee sowie der Zugbegleitbediensteten des Bahnhofes Wien Westbf. am Preisausschreiben.

Die Gewinne gehen den Preisträgern umgehend zu.