

Verkehrs-Unterrichtsblatt

2. Stück

Wien, am 1. Februar 1960

Jahrgang 1960

- Inhalt:**
10. Gegenfahrt Motorturmwagen — Personenzug
 11. Hoch klingt das Lied vom braven Eisenbahner!
 12. Die motorisierte Gleismeßdraisine
 13. Unerlaubtes Durchfahren in planmäßigen Anhaltstellen
 14. Berichtigung der Dienstvorschriften (6. Fortsetzung)
 15. Eine wahre Weihnachtsgeschichte
 16. Unfallverhütung

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

Die „Richtlinien“ (Anlage 3 der DV V 26) schreiben in den Spalten „A“ und „B“ vor, daß alle außergewöhnlichen Ereignisse im Verkehr ausnahmslos

innerhalb 30 Minuten

fernmündlich an Zugleitung und Betriebskontrollor zu melden sind.

Diese Frist muß unbedingt eingehalten werden!

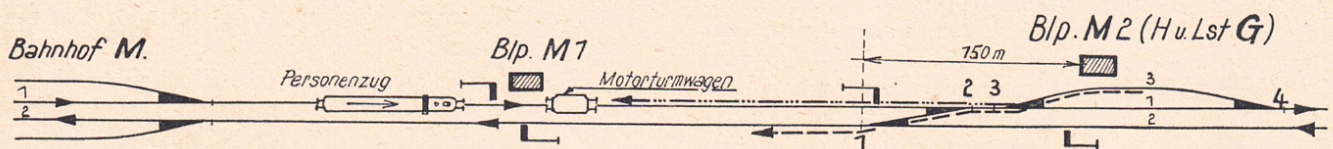
Nur sofortige Meldung über außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr gibt die Möglichkeit, notwendige Anordnungen raschest zu treffen.

Zugleitungsbeamte!

Gebt solche einlangende Meldungen sofort an die von Euch zu benachrichtigenden Stellen weiter.

Nur bei ungesäumter Einhaltung des Meldevorganges ist klaglose Betriebsabwicklung und allenfalls notwendige Verlautbarung in Presse und Rundfunk zeitgerecht möglich.

10. Gegenfahrt Motorturmwagen — Personenzug



In dem in der Skizze eingezeichneten Blockposten M 2 (Halte- und Ladestelle G) sind die Weichen ortsbedient und durch ein „A“ am Stellhebelgewicht gekennzeichnet. Sie werden vor Zugfahrten vom Blockwärter fernverriegelt.

Am 10. Dezember 1959 um 16.46 Uhr traf ein Motorturmwagen, vom Bahnhof M auf dem richtigen Gleis 1 kommend, in der Halte- und Ladestelle G auf Gleis 3 ein. Nach Beendigung

der Fahrleitungsarbeiten um 17.40 Uhr beabsichtigte der Kleinwagenführer, der zugleich als Fahrer eingeteilt war, nach Bahnhof M zurückzufahren. Er begab sich jedoch nicht selbst zum Fernsprecher in der Halte- und Ladestelle, um das Einverständnis zur Rückfahrt einzuholen, sondern ließ es zu, daß der beim Motorturmwagen befindliche Fahrleitungsaufseher — ebenfalls als Kraftkleinwagenführer und -fahrer

geprüft — zum Blockwärter ging und von dort den Fahrdienstleiter des Bahnhofes M anrief. Da die Verkehrslage die sofortige Rückfahrt des Motorturmwagens nicht zuließ, blieb der Fahrleitungsaufseher im Dienstraum des Blockwärters. Kurze Zeit später rief der Fahrdienstleiter des Bahnhofes M beim Blockposten M 2 an und erteilte Zustimmung zur Traversierung des Gleises 1; anschließend an dieses Gespräch gab der Fahrdienstleiter des in der Fahrtrichtung des Kleinwagens rückgelegenen Bahnhofes sein Einverständnis zur Besetzung des Gleises 2 für die Rückfahrt nach Bahnhof M. Beide Ferngespräche wurden vom Blockwärter aufgenommen und von ihm dem Fahrleitungsaufseher übermittelt, der die erforderlichen Eintragungen in der Fahratanweisung vornahm. Danach gab der Blockwärter Zustimmung zum Umstellen der Weichen 3, 2 und 1 und entriegelte sie. Der Fahrleitungsaufseher stellte jedoch nur die Weiche 3 um und bejahte die Frage des Kleinwagenführers, ob denn die Rückfahrt nach M auf Gleis 1 erfolgen müsse.

Zur gleichen Zeit fuhr vom Bahnhof M ein Personenzug aus. Da der Wärter des Blockpostens M 2 die Fahrt des Motorturmwagens am falschen Gleis bemerkt hatte, gelang es durch rechtzeitige Verständigung des Blockpostens M 1, den Personenzug beim Blocksignal, den Motorturmwagen durch Haltsignale 50 m vor dem Zug anzuhalten. Ein folgenschwerer Zusammenstoß war dadurch in letzter Minute verhütet worden.

Nachdem der Motorturmwagen neuerlich nach der Halte- und Ladestelle G zurückgefahren und auf Gleis 3 aufgestellt worden war, konnte der Personenzug die Fahrt fortsetzen. Dann wurde nochmals Zustimmung zur Rückfahrt des Motorturmwagens nach Bahnhof M auf Gleis 2 erteilt. Dieses Gespräch nahm wieder der Blockwärter entgegen, der die erhaltenen Angaben dem Fahrleitungsaufseher übermittelte. Die Kleinwagenfahrt wurde daraufhin, wie vorgesehen, auf Gleis 2 durchgeführt.

Wie wäre richtig vorzugehen gewesen?

Welche Fehler wurden gemacht?

Der Kleinwagenführer beabsichtigte nach Beendigung der Fahrleitungsarbeiten vom Blockposten M 2 nach Bahnhof M zurückzufahren. Hier lag somit eindeutig ein Fahrtbeginn auf freier Strecke gemäß Punkt 836 der DV V 3 vor. Darin ist festgelegt, daß nur der Kleinwagenführer und kein anderer das Einverständnis zur Rückfahrt von dem in der Fahrtrichtung rückgelegenen Bahnhof einzuholen hat.

Daher hatte sich der Kleinwagenführer zum Blockposten zu begeben und persönlich den Fahrdienstleiter des in der Fahrtrichtung rückgelegenen Bahnhofes anrufen müssen. Dieser hatte nach Punkt 835 der DV V 3 die Fahrt mit dem Fahr-

dienstleiter des Bahnhofes M zu vereinbaren gehabt, wobei gleichzeitig Bahnhof M die Zustimmung zum Traversieren des Gleises 1 geben mußte. Dann hatte der Kleinwagenführer die fernmündlich erteilte Weisung des Fahrdienstleiters sowie dessen Namen in die Fahratanweisung eintragen und seinen eigenen Namen mit dem Vermerk „i. A.“ daruntersetzen müssen. Nach Benachrichtigung des Nachbarbahnhofes, der Block- und Schrankenposten sowie der Stellwerke — Anzeige der Fahrt — war der Kleinwagenführer zur Fahrt zu beauftragen.

Da sich der Motorturmwagen auf Gleis 3 der Halte- und Ladestelle befand, war vor Fahrtantritt der Fahrweg nach Gleis 2 herzustellen. Dies war Aufgabe des Blockwärters. Gemäß Punkt 47 der DV V 3 können Weichen, die durch ein „A“ am Stellhebelgewicht gekennzeichnet sind, auch von anderen befugten Bediensteten gestellt werden; zu dieser Gruppe zählen jedoch nur Bedienstete des Vershub- und Zugbegleitdienstes sowie z. B. Haltestellen- oder Blockwärter. Der Blockwärter war daher auch verpflichtet, nach Abfahrt des Motorturmwagens die Weichen wieder in die Grundstellung zu bringen.

Falsch war die Handlungsweise des Kleinwagenführers, der das Einholen des Einverständnisses dem Fahrleitungsaufseher überließ, obwohl er selbst gemäß Punkt 829 der DV V 3 für die Sicherheit der Fahrt verantwortlich war.

Der Fahrleitungsaufseher wieder — obwohl als Kleinwagenführer und -fahrer geprüft — übernahm unbefugterweise die Dienstverrichtung des Kleinwagenführers und wandte sich an den Fahrdienstleiter des Bahnhofes M statt an den des rückgelegenen Bahnhofes. Auch war unrichtig, daß der Fahrleitungsaufseher die Einholung des Einverständnisses dem Blockwärter überließ. Die folgenschwerste Verfehlung beging der Fahrleitungsaufseher aber dadurch, daß er die Rückfahrt irrig auf Gleis 1 zuließ, obwohl er eindeutig nur zur Benutzung des Gleises 2 beauftragt worden war und die entsprechende Eintragung auch richtig vorgenommen hatte.

Falsch handelte weiters der Blockwärter, da er die für den Kleinwagenführer bestimmten Weisungen selbst entgegennahm und die Bedienung der Weichen der Besatzung des Motorturmwagens überließ.

Falsch war schließlich, daß die beiden Fahrdienstleiter mit der Übermittlung des Einverständnisses zur Rückfahrt durch den Blockwärter an den Fahrleitungsaufseher einverstanden waren. Eine Übermittlung des Einverständnisses durch andere Bedienstete ist verboten!

Kleinwagenführer und Fahrleitungsaufseher wurden von ihrer bisherigen Verwendung abgezogen!

Berufskrankheiten durch geeignete Maßnahmen verhüten, heißt gesund bleiben

11. Hoch klingt das Lied vom braven Eisenbahner!

Wieder sind wir in der Lage, über Mut und Hilfsbereitschaft eines Bediensteten zu berichten. Diesmal ist es ein Weichenwärter, der selbst vier Kinder zu versorgen hat und dennoch sein Leben bedenkenlos für andere einsetzt!

Der Vorfall trug sich im Bahnhof Winzendorf zu. Dort beginnt die Nachtsperre um 17.10 Uhr. Die Verkehrsstelle ist ab diesem Zeitpunkt nur mit einem Weichenwärter besetzt. Die Zugabfertigung obliegt daher dem Zugführer.

Dienstag, den 22. Dezember 1959, 19.24 Uhr, wurde Zug 5417 nach Aus- und Zusteigen der Reisenden vom Zugführer abgefertigt. Als sich der Zug bereits in Bewegung gesetzt hatte, versuchte eine 50jährige Frau auf den vorletzten

Wagen des Zuges aufzuspringen. Sie glitt jedoch dabei ab, stürzte und kollerte zum Gleis, wobei sie mit beiden Füßen auf einem Schienenstrang zu liegen kam. Der in der Nähe der Gestürzten stehende diensthabende Weichenwärter **Janoschek Josef** sprang geistesgegenwärtig hinzu und riß die Frau unmittelbar vor dem Überfahrenwerden vom Gleis weg. Der Bedienstete kam dabei zum Sturz und zog sich eine erhebliche Verletzung am linken Oberschenkel zu, die seine Einlieferung in das Krankenhaus erforderlich machte.

Die unverletzt gebliebene Reisende aber konnte, nachdem der Zug vom Zugführer angehalten worden war, ihre Fahrt antreten!

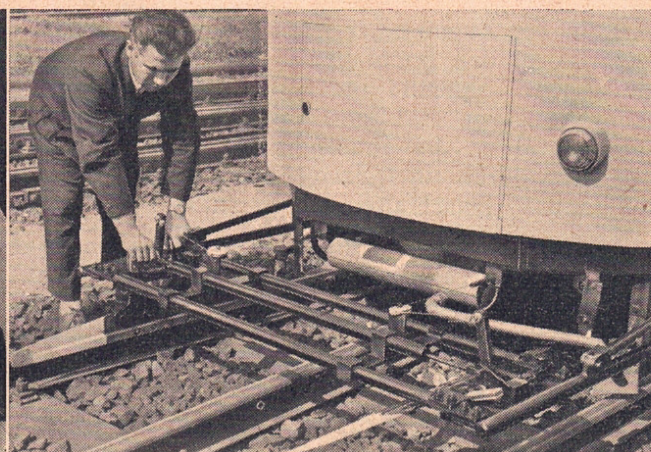
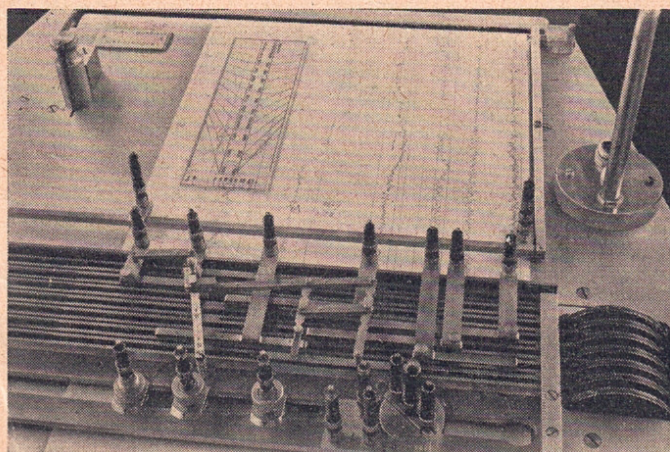
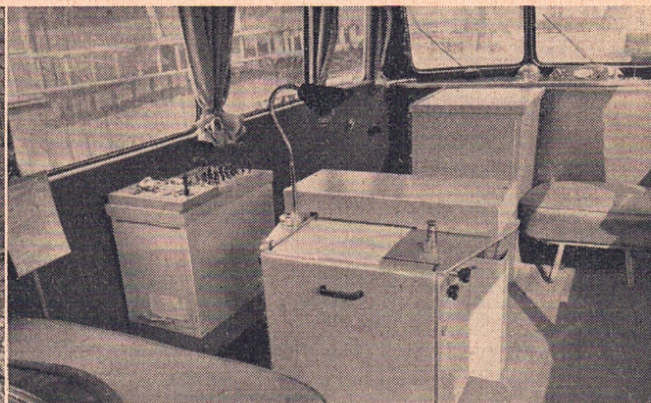
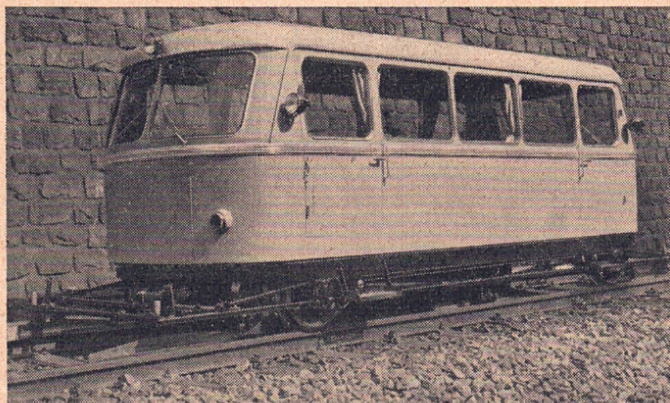
Die Pflichttreue eines Bediensteten, der keine Gefahr scheute, um einen unserer Obhut anvertrauten Fahrgast vor Schaden zu bewahren, verdient besonders hervorgehoben zu werden.

12. Die motorisierte Gleismeßdraisine

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 4. Stk. aus 1958 wurde unter Punkt 14 unter anderem auch über Gleismeßgeräte gesprochen und dazu bemerkt, daß mit der Anschaffung einer **motorisierten Gleismeßdraisine** in nächster Zeit zu rechnen sei.

Nunmehr steht ein solches Fahrzeug allen Bundesbahndirektionen zur Verfügung.

Verwendungszweck: Die motorisierte Gleismeßdraisine dient der vollautomatischen Feststellung von Fehlern in Höhenlage und Richtung eines Eisenbahngleises.



Mit der motorisierten Gleismeßdraisine werden folgende Größen gemessen:

1. Zurückgelegte Strecke,
2. Stoßhöhen rechts und links,
3. Spurweite,
4. Überhöhung,
5. Krümmung rechts und links (Pfeilhöhenmessung),
6. Verwindung.

Das Gewicht der motorisierten Gleismeßdraisine beträgt 3000 kg bei einer Leistung von 28 PS.

Die Meßausrüstung des Fahrzeuges stellt das Ergebnis einer jahrzehntelangen intensiven Entwicklungsarbeit auf dem Gebiet der Gleismessung dar.

Wenn sich ein Fahrdienstleiter für bemüßigt hielt, die Fahrten mit der motorisierten Gleismeßdraisine als Spazierfahrten zu bezeichnen und sie entsprechend zu behandeln, so sei ihm und allen sehr zu Unrecht ähnlich Denkenden folgendes gesagt: Durch die Verwendung der motorisierten Gleismeßdraisine ist eine beschleunigte

Gleisüberwachung möglich geworden. Vorzeitiges Erkennen von Mängeln in der Gleisanlage erlaubt ihre umgehende Behebung, wodurch die Sicherheit im Bahnbetrieb wesentliche Verbesserung erfährt.

Es ist beabsichtigt, weitere motorisierte Gleismeßdraisinen anzuschaffen.

Um günstige Ausnutzung des wertvollen Gerätes zu erzielen, ist seine unaufgehaltene Fahrt anzustreben.

Für die verkehrsdienstliche Behandlung einer motorisierten Gleismeßdraisine gilt folgendes:

Motorisierte Gleismeßdraisinen zählen, da ihr Gewicht 70 kg übersteigt, nicht zu den im Punkt 856 der DV V 3 angeführten Gleismeßgeräten. Für dieses Fahrzeug kommen daher auch nicht die in diesem Punkt aufgezählten Erleichterungen in Betracht. Vielmehr gelten die gleichen Bestimmungen wie für Kleinwagen!

Der Sonderdruck aus dem Verkehrs-Unterrichtsblatt 4. Stk. aus 1958, Punkt 14, ist auf Seite 4 mit einem Hinweis auf dieses Blatt zu versehen.

13. Unerlaubtes Durchfahren in planmäßigen Anhaltstellen

In den Verkehrs-Unterrichtsblättern wurden wiederholt Fälle von Nichtbeachtung haltzeigender Hauptsignale behandelt. In letzter Zeit häufen sich Durchfahrten personenbezogener Züge in planmäßigen Anhaltstellen, Anstände, die in ihren Ursachen mit einem Signalüberfahren manches gemeinsam haben.

Wieso kommt es immer wieder zu solchen unerlaubten Durchfahrten?

Aus den Ergebnissen der Erhebungen sind verschiedene Fehlerquellen festzustellen:

So hat z. B. ein Triebfahrzeugführer seinen Buchfahrplan nicht berichtet, einem anderen wieder hat angeblich der Fahrtwind die aufgeschlagene Fahrplenseite umgeblättert; auch kommt es vor, daß sich Triebfahrzeugführer im Buchfahrplan in der Zugnummer irren oder es überhaupt unterlassen, den Buchfahrplan zu benutzen, weil sie glauben, ohnedies alle Aufenthalte zu wissen. Am häufigsten sind jene Fälle, in denen Triebfahrzeugführer die Bremsung zu spät einleiten oder sich durch ein freizeigendes Hauptsignal zur unerlaubten Durchfahrt verleiten lassen.

Von den Zugbegleitmannschaften werden fast die gleichen Fehler begangen; Zugführer und Schaffner verlassen sich auf den Triebfahrzeugführer und achten nicht auf Einhaltung der vorgeschriebenen Aufenthalte.

„Unaufschiebbar Schreibearbeiten“ werden oft vorgeschützt, mit der Absicht, damit Nach-

lässigkeiten bei der Streckenbeobachtung zu erklären.

Nur gewissenhafte Beachtung des Buchfahrplanes und Beobachtung der Strecke sind die richtigen Mittel, um unerlaubte Durchfahrten 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. So gab z. B. ein Zugführer bei seiner Einvernahme wörtlich unter anderem an: „Ich habe die Notbremse deshalb bewußt nicht betätigt, weil dies eine Gefahr für die Reisenden bedeutet hätte.“

Es wird daher neuerlich an die Bestimmungen des Punktes 730 der DV V 3 erinnert, wonach bei Nichtbeachtung eines planmäßigen Aufenthaltes **Dienstunfähigkeit** des Triebfahrzeugführers angenommen werden muß! Die Zugmannschaft — besonders aber der Zugführer — ist in einem solchen Fall dazu **verpflichtet**, den Zug mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zum Stillstand zu bringen!

Bedenken wir doch immer, welche Gefahren den Reisenden dann drohen, wenn z. B. ein Triebfahrzeugführer infolge Unwohlseins den planmäßigen Aufenthalt nicht beachtet und dabei auch ein haltzeigendes Hauptsignal überfährt, wodurch der Zug in ein Stumpfgleis oder in einen besetzten Raumabschnitt geraten könnte!

DAHER: DIE NOTBREMSE BETÄTIGEN!

14. Berichtigung der Dienstvorschriften

(6. Fortsetzung)

DV B 25 — Dienstvorschrift für Bahnwärter — gültig ab 1. Mai 1953 — eingeführt mit DA. (39), GD. ABL. 13. Stk. aus 1953:

- Nr. 1 Änderung während des Druckes,
 Nr. 2 enthalten im GD. NBl. 26. Stk. aus 1956, DA. (128),
 Nr. 3 enthalten im GD. NBl. 3. Stk. aus 1958, DA. (14).

DV B 28 — Brandschutzvorschrift — gültig ab 1. Juli 1948 — eingeführt mit DA. (76), GD. ABL. 12. Stk. aus 1948:

- Nr. 1 enthalten im GD. ABL. 8. Stk. aus 1950, DA. (64),

Nr. 2 enthalten im GD. ABL. 19. Stk. aus 1953, DA. (59).

DV B 29 — Dienstvorschrift für das Verhalten bei Frost und Schnee — gültig ab 1. September 1949 — eingeführt mit DA. (92), GD. ABL. 17. Stk. aus 1949:

- Nr. 1 enthalten im GD. NBl. 4. Stk. aus 1959, DA. (33).

Hinweis: Nachrichtenblattmäßig verlaublich Änderungen der Dienstvorschriften, die in den folgenden Berichtigungsblättern eingearbeitet wurden, scheinen hier nicht mehr auf.

15. Eine wahre Weihnachtsgeschichte

Aus der Zuschrift einer Reisenden:

„Nach Abfahrt von Salzburg bemerkte ich, daß mein gesamtes Gepäck mit allen Weihnachtsgeschenken für meine Kinder am Bahnsteig zurückgeblieben war. Noch dazu stand meine Reisetasche offen und lagen oben darauf zwei Kartons Zigaretten und eine Flasche Kognak. Der Schaffner des von mir benutzten Expresszuges, J. M., Bahnhof B., den ich um Beistand ersuchte, brachte mir nach einigen erfolglosen Bemühungen dann endlich den Bescheid, daß meine Sachen in Salzburg sichergestellt worden waren. Auch der Fernschreiber des Bahnhofes B., J. L., und der Fahrdienstleiter J. Sch. taten ihr Möglichstes, damit mein Gepäck mit dem nächsten Zug nach meinem Wohnort Graz nachgesandt werde.

Nach Ankunft in Graz wandte ich mich in meiner Angst, daß alles zu spät ankommen könnte und ich am Abend mit leeren Händen vor meinen erwartungsvollen Kindern stehen

mußte, an den Beamten B. Dieser erwies sich als Engel, der nun meinen Fall in seine Hände nahm und zusammen mit dem Fahrdienstleiter und Fernschreiber von B. alles in die Wege leitete und nicht eher locker ließ, bevor er mir nicht hundertprozentig mitteilen konnten, daß ich mein Gepäck um 16.00 Uhr erhalten werde. Es kam auch tatsächlich vollständig und unbeschädigt zur zugesagten Zeit als Expressgut an. Ich kam noch rechtzeitig nach Hause, um den Baum zu schmücken und die Geschenke darunter zu legen. Ich kann es weder mündlich noch schriftlich ausdrücken, wie glücklich ich war.

Es ist mir ein ausdrückliches Bedürfnis Ihnen mitzuteilen, daß es bei den Österreichischen Bundesbahnen noch Bedienstete gibt, die sich wirklich in jeder Lage hilfsbereit erweisen und sich der Sorgen der Reisenden annehmen. Ich danke daher nochmals allen, die mir so vorbildlich halfen, daß es für meine Kinder doch noch einen schönen Weihnachtsabend gab.

Eine glückliche und dankbare Mutter.“

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 ÖBB zur Verfügung zu stellen. Die Kosten für die Bilder werden durch die zuständige Bundesbahndirektion erstattet.

16. Unfallverhütung

Zugbegleiter, Verschieber!

Wie leichtsinnig ist doch so mancher Zugbegleiter oder Verschieber, wenn er sich mangels eines Verschiebertrittbrettes einfach auf das Achslagergehäuse eines Wagens stellt, um auf diese Art mitfahren zu können.

Leider bedenkt keiner dieser Bediensteten, wie gefährlich sein Handeln ist! Die Unfallverhütungsvorschrift enthält zwar kein diesbezügliches Verbot, da es unmöglich ist, in der

Vorschrift alle Verhaltensfälle aufzuzählen; es ist aber selbstverständlich, daß beim Stehen auf Achslagergehäusen erhöhte Gefahr des Abgleitens und damit Überfahrenwerdens besteht.

Sagt doch schon Punkt 2 der Anlage 1 zur DV V 3, daß das Stehen auf Puffern und Kuppungen bei bewegten Fahrzeugen verboten ist! Sinngemäß gilt dieses Verbot natürlich auch für das Stehen auf Achslagergehäusen!

Beförderungsverzögerungen

verärgern die Kunden, führen zu Reklamationen wegen Lieferfristüberschreitungen und sind in vielen Fällen die

unmittelbare

***Ursache der Abwanderung
von Transporten auf die Straße***