Veckeles-Untertichtsblatt

12. Stück

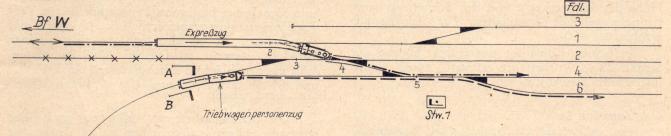
Wien, am 1. Dezember 1962

Jahrgang 1962

Inhalt: 73. Abgabe des Signals 29a - ohne Auftrag!

- 74. Anstände auf Eisenbahnkreuzungen 75. Es mehren sich die Fälle, daß . . .
- 75. Es mehren sich die Fälle, daß.
 76. Zum Thema "Pufferprobe"
- 77. Erläuterung
- 78. Dampfheizung der Züge
- 79. Kundendienst
- 80. Was kannst Du zur Beschleunigung des Fernschreibverkehrs beitragen?
- 81. Unfallverhütung

73. Abgabe des Signals 29 a — ohne Auftrag!

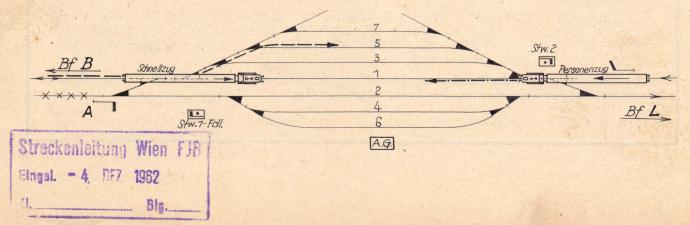


Zwischen dem skizzierten Bf und dem Nachbarbf W. war Gleis 2 zufolge einer VBA gesperrt. Die Züge der Fahrtrichtung 1 fuhren daher ab W. auf dem falschen Gleis. Die Einfahrt im Bf erfolgte blockmäßig durch Verschließen einer Hilfsfahrstraße auf Gleis 3 oder 4.

Am 1. Oktober 1962 um 11.00 Uhr gab der Fdl blockmäßigen Auftrag zur Herstellung der Hilfsfahrstraße für die Einfahrt eines Expreßzuges auf Gleis 4. Dann wies er den Wärter des Stellwerkes 1 an, den dort im Dienstraum befindlichen Signalgeber zu beauftragen, am Standort des untauglichen Einfahrsignals A das Signal 29 a zu geben.

Der Signalgeber — ein Schrankenwärter — begab sich hierauf zum Einfahrsignal A und wartete die Annäherung des Expreßzuges ab. Als zur gleichen Zeit auf der eingleisigen Strecke ein Triebwagenpersonenzug vom Bf N. unter Abgabe von Achtungssignalen zum haltzeigenden Einfahrsignal B (wegen Einfahrt des Expreßzuges) kam, eilte der Signalgeber sofort zu diesem Signal und gab Signal 29 a. Der Personenzug fuhr daraufhin langsam in den Bf, wurde aber vom Wärter des Stellwerkes 1, der die unerlaubte Einfahrt bemerkt hatte, nächst der Weiche 1 angehalten. Der Signalgeber war unterdessen wieder zum Einfahrsignal A geeilt und gab auch für den bereits anrollenden Expreßzug Signal 29 a. Da der Personen-

Fall 2:



zug schon zum Stillstand gekommen war, wurde der Expresszug nicht mehr verhalten. Die Annäherung erfolgte auf etwa 150 m.

Zwischen Bf B. und dem dargestellten Bf war Gleis 2 gemäß einer VBA gesperrt.

Am 22. Oktober 1962 sollte in diesem Bf die Kreuzung eines Personenzuges mit einem Schnellzug abgewickelt werden. Für den Personenzug war die Einfahrt auf Gleis 1 vom Fdl im Befehlsstellwerk freigegeben worden. Der auf dem falschen Gleis kommende Schnellzug sollte nach Einfahrt des Personenzuges den Bf auf Geis 5 durchfahren.

Beide Züge näherten sich gleichzeitig (um 11.03 Uhr) dem Bf. Der Signalgeber (ein Bahnhelfer) gab nun — ohne hiezu beauftragt worden zu sein — am Standort des untauglichen Einfahrsignals A das Signal 29 a für den anrollenden Schnellzug ab, worauf der Zug ohne anzuhalten in den Bf einfuhr.

Der Fdl im Befehlsstellwerk 1 bemerkte die unerlaubte Einfahrt des Schnellzuges und gab sofort fernmündlichen Auftrag an den Bahnsteig-Fdl sowie an den Wärter des Stellwerkes 2, beide Züge anzuhalten. Da diese beiden Bediensteten rasch reagierten, gelang es, den Personenzug in Höhe des Stellwerkes 2 und den Schnellzug beim Aufnahmsgebäude anzuhalten. Die Annäherung erfolgte auf 450 m.

In beiden Fällen lag unerlaubte Abgabe des Signals 29 a "Vorbeifahrt erlaubt" durch völlig ungeschulte Bedienstete vor.

Zum Fall 1:

Der Signalgeber wurde durch die fast gleichzeitige Annäherung zweier Züge an den Bf in Verwirrung gebracht. Er wußte nicht mehr, welchem Zug er tatsächlich Signal 29 a zu geben hatte; wahrscheinlich dachte er, lieber beiden Zügen als keinem. Abgesehen davon, daß in diesem Fall noch weitere Vorschriftswidrigkeiten vorlagen — z. B. Vorbeifahrt des Personenzuges am haltzeigenden Einfahrsignal ohne vorherige Verständigung über dessen Untauglichkeit — kann gesagt werden, daß der Signalgeber seiner Aufgabe nicht gewachsen war.

Im zweiten Fall lagen die Verhältnisse nicht so "kompliziert"! Allerdings war der Signalgeber nicht sicher, ob er dem anrollenden Zug Signal 29 a geben durfte oder nicht. Er entschied sich für die aufenthaltslose Vorbeifahrt des Schnellzuges, gab, ohne hiezu beauftragt zu sein, das Signal 29 a und hätte damit fast einen folgenschweren Zusammenstoß verschuldet. An die Möglichkeit, vom Signalfernsprecher aus, bei dem er sich aufhielt, den Fdl auf die Annäherung des Zuges aufmerksam zu machen und von ihm Verhaltungsmaßregeln einzuholen, dachte er nicht!

Und die Lehre aus diesen beiden, leider nicht seltenen Ereignissen:

Der Dienst eines Signalgebers ist verantwortungsvoll. Es dürfen zu diesem Dienst nur solche Bedienstete herangezogen werden, die ihre Aufgaben auch zu erfüllen vermögen. Daraus ergibt sich, daß der Vorgesetzte, der einen Bediensteten zum Signalgeber bestimmt, hinsichtlich dessen Verwendbarkeit mitverantwortlich ist. Aufgabe des Vorgesetzten ist es, den Signalgeber mit seiner Tätigkeit vertraut zu machen. Der Bedienstete muß die einschlägigen Bestimmungen der DV V 2 und DV V 3 beherrschen, ehe er seinen Dienst selbständig ausübt.

Die Schulungsbeamten könnten auch hier wertvolle Arbeit leisten, indem sie im Unterricht bei den Bedienstetengruppen, aus welchen Signalgeber gestellt werden, einschlägige Beispiele vortragen und die entsprechenden Vorschriftenbestimmungen erläutern.

Ohne Kommentar!

"Am 8. Oktober 1962, 18.38 Uhr, entgleiste beim Verschub im Bf S. auf Weiche 82 das Tfz 1110.02 mit einem Drehgestell. Die Weiche und der Oberbau wurden beschädigt.

Betriebliche Folgen: Gleis 2 zwischen den Bf H. und S. ab 18.38 Uhr gesperrt. Falschfahren. Aufgleisung um 4.15 Uhr des Folgetages beendet. Um 9.03 Uhr zweigleisiger Betrieb wieder aufgenommen.

Verspätungen:

Und die Ursache der Entgleisung: Umstellung der fernbedienten Weiche 82, die vom Stellwerkswärter gut eingesehen werden kann, unter dem Tfz!

12. Stück Seite 91

74. Anstände auf Eisenbahnkreuzungen

Im Bf B. befindet sich am nördlichen Bfende zwischen dem Ein- und Ausfahrsignal eine abgeschrankte EK. Der Schranken wird vom Wärter im Stellwerk 1 bedient; die Straße quert die Gleise im spitzen Winkel.

Ein Pkw-Lenker versuchte trotz Schließen des Schrankens die EK noch zu überqueren, wurde aber eingeschlossen und blieb auf den Gleisen stehen. Der Stellwerkswärter bemerkte den Vorfall, beließ die Signale auf "Halt" und begab sich zur EK. Dort stellte er das Kennzeichen des Pkw fest und öffnete dann nochmals den Schranken, damit das Kraftfahrzeug wegfahren könne. Der Bedienstete wurde bei seiner Amtshandlung sowohl von dem Lenker eines vor dem geschlossenen Schranken wartenden Pkw als auch von dem Lenker des eingeschlossenen Fahrzeuges beschimpft. Beide Pkw-Lenker wurden angezeigt und vom Bezirksgericht M. nach § 312 StG. zu Geldstrafen verurteilt.

Im Laufe des Beweisverfahrens schilderte der Stellwerkswärter als Zeuge den Hergang des Vorfalles. Dabei befragte ihn der Richter, warum er den eingeschlossenen Pkw nicht sofort "herausgelassen" sondern erst sein Kennzeichen festgestellt habe; der Pkw sei doch, solange er auf den Schienen stand, gefährdet gewesen. Der Stellwerkswärter erklärte, daß die beiderseits der EK gelegenen Hauptsignale auf "Halt" gestanden seien, so daß kein Zug zur EK kommen konnte. Der Richter erwiderte darauf, daß auch Signale überfahren werden und somit jedenfalls eine Gefahr für den Pkw gegeben war. Auf den weiteren Verlauf des Strafverfahrens hatte diese Unterredung jedoch keinen Einfluß.

Nun erhebt sich die Frage, wie sich ein Schrankenbediener in einem solchen Fall verhalten soll. Es ist hinlänglich bekannt, daß die Schrankenbediener gegenüber den Straßenbenützern einen schweren Stand haben und daß es immer wieder undisziplinierte Kraftfahrzeuglenker gibt, die Gefahren heraufbeschwören und Unfälle verursachen. Es ist also wünschenswert, daß solche Straßenbenützer zur Anzeige gebracht werden; nur so ist zu hoffen, daß auch sie sich der im Straßenverkehr notwendigen Ordnung unterwerfen. Es ist somit durchaus zu begrüßen, wenn Schrankenbediener die Kennzeichen solcher Fahrzeuge feststellen und damit eine Anzeige ermöglichen.

Im geschilderten Falle konnte der Stellwerkswärter das Kennzeichen des auf der EK stehenden Kraftfahrzeuges von seinem Dienstraum nicht sehen. Er hatte nur die Möglichkeit, das Fahrzeug — wenn er den Schranken sofort geöffnet hätte — wegfahren zu lassen, ohne aber dabei das Kennzeichen zu sehen, oder das Fahrzeug so lange eingeschlossen zu lassen, bis die Kennzeichenfeststellung erfolgt war.

Hiezu ist zu sagen: Zum bloßen Feststellen des Kennzeichens darf kein Fahrzeug zwischen den Schranken zurückgehalten werden. Bei wiederholten Verstößen dieser Art (Einschließen von Kraftfahrzeugen) ist es zweckdienlich, die Hilfe der Gendarmerie (Polizei) in Anspruch zu nehmen.

Wir verweisen auf die Bestimmungen des Punktes 317 der DV V 3, wonach unter anderem ein bereits geschlossener Schranken entsprechend hoch zu ziehen oder ganz zu öffnen, sodann wieder zu schließen ist, wenn Personen, Fahrzeuge oder Tiere zwischen den Schrankenbäumen eingesperrt wurden.

75. Es mehren sich die Fälle, daß

1. Verschubteile oder beim Verschub entrollte Wagen auf abgestellte, nicht bahneigene Gleisbaumaschinen und Wohnwagen auffahren. Dabei werden diese Maschinen und Wagen sowie deren Einrichtungen meist schwer beschädigt. Auch sind die in den Wagen untergebrachten Bediensteten und bahnfremden Bedienungsmannschaften gefährdet.

Bei dem hohen Anschaffungswert der Gleisbaumaschinen (Gleisstopfmaschine zirka S 1,5 Millionen, Bettungsreinigungsmaschine zirka S 5,0 Millionen) sind die Schadenersatzbeträge natürlich meist sehr hoch.

Aber auch bei den bahneigenen Wohn- und Werkzeugwagen ist eine ansteigende Zahl von Beschädigungen beim Verschub zu verzeichnen. So werden sogar Mittelwände der Wagen, angeschraubte Tische, Kästen, Öfen usw. beim Abstoßen oder durch Abrollen losgerissen und beschädigt. Wenn die Wagen im Bestimmungsbf eintreffen, sind sie sehr oft unbenützbar. Außer dem Ausfall dieser Wagen für die Unterbringung der Bediensteten entstehen für die Instandsetzung von Wagen und Gerät nicht unbeträchtliche Kosten.

Wir erinnern an die Bestimmung des Punktes 99 der DV V 3, wonach Fahrzeuge weder abgestoßen noch abgerollt werden dürfen, wenn sie mit einer entsprechenden Anschrift oder Bezettelung versehen sind. Auch dürfen solche Fahrzeuge keinem Anprall anlaufender Wagen ausgesetzt werden.

2. Handbremsen vor Beginn des Verschubes nicht erprobt werden. Die Folgen sind oft Verschubzusammenstöße mit schweren Folgen sowie Verletzungen von Bediensteten.



Sowohl die DV V 3, Punkt 108, als auch die DV M 26, Punkt 164, schreiben vor, daß alle bedienten Handbremsen vor Beginn der Verschubbewegung erprobt werden müssen; nur dann ist Gewähr für rechtzeitiges Anhalten gegeben.

Verschubleiter, überzeugt auch Ihr Euch, daß diese Bestimmung eingehalten wird!

Stilblüte

Ein Fernschreiben lautete:

"Dienstag, 23. Oktober 1962, 8.41 Uhr, wurde bei Zug eine Fehlausfahrt verursacht. Weiche 3 aufgeschnitten und Zungenschiene beschädigt. Sonst keinerlei Folgen.

Ursache: Falsche Weichenstellung bei unsignalmäßiger Ausfahrt. Bf M. "

76. Zum Thema "Pufferprobe"

Zum besseren Verständnis dieses Themas seien zuerst die Bestimmungen der DV V 3, Punkt 451 und der DV M 31, Punkt 47 zitiert:

"Der Schlußschaffner hat auf allfällig dem Zug gegebene Signale zu achten und die Strecke nach hinten zu beobachten, soweit er nicht durch die Überprüfung der Fahrausweise in Anspruch genommen wird. Bei Zugübernahme und ausreichendem Aufenthalt hat er sich bei Güterzügen, soweit durchführbar, vom Festsitzen der Puffer am Zugende zu vergewissern."

"Die Puffer des letzten Fahrzeuges aller Züge sind gewissenhaft zu untersuchen, da der Verlust eines Puffers zu schweren Unfällen führen kann. Durch Herausziehen, Verdrehen und Anheben des Puffers muß festgestellt werden, ob die innere Befestigung des Puffers bzw. seiner Teile in Ordnung ist. Hiebei hat sich der Wagenmeister bzw. der nach den Bestimmungen der DV V 3 vorgesehene Bedienstete so aufzustellen, daß er von etwa losschnellenden Pufferteilen nicht verletzt wird. Außerdem sollen die Befestigungsschrauben an der Pufferbrust auf Festsitz geprüft werden. Auf diese Bestimmungen ist bei Änderung der Zugzusammensetzung (Abstellen oder Beigeben von Wagen) besonders zu achten."

Die folgende Darstellung ist in erster Linie für die Zugbegleitbediensteten bzw. für Zughelfer bestimmt. Wie überzeugen sie sich vom Festsitzen der Puffer am Zugende? Wie werden persönliche Unfälle bei Durchführung der Pufferprobe vermieden?

Wie schon erwähnt, soll durch Verdrehen, Herausziehen und Anheben des Puffers dessen ordnungsmäßiger Sitz festgestellt werden. Hat ein Bediensteter die Pufferprobe vorzunehmen, so ist wichtig, sich dabei so aufzustellen, daß er bei eventuellem Herausfallen des Puffers nicht verletzt wird. Daher außerhalb des Gleises stehen, wobei man den der Schiene näher befindlichen Fuß vom Puffer weiter entfernt zu stellen hat (Bild 1).

Sodann ist durch eine Dreh-Ziehbewegung zu versuchen, den Puffer zu verdrehen. Kann dabei der Puffer auch nur geringfügig herausgezogen werden, so ist der Wagen als Gebrechenwagen zu behandeln. (Abbau schadhafter Puffer oder Pufferteile, allenfalls Abstellen des Wagens. Entsprechender Vermerk auf dem Gebrechenvormerk, Vordruck M 31-10, über den Verbleib der abgenommenen Teile.)

Stellt ein Bediensteter fest, daß die Puffer des am Zugschluß befindlichen Wagens nicht die gleiche Lage einnehmen — also der eine ganz hineingedrückt zu sein scheint, während sich der andere in der Normallage befindet, dann ist äußerste Vorsicht geboten (Bild 2). Auf keinen Fall den hineingedrückten Puffer berühren! Es besteht die Gefahr, daß sich die aus irgend einem Grund verklemmte und gedrückte Feder beim Bewegen des Puffertellers lösen kann. Die Folge wäre das Herausschnellen des Puffers und möglicherweise schwere Verletzung des die Pufferprobe durchführenden Bediensteten. Ein solcher Wagen ist gleichfalls als Gebrechenwagen anzusehen; es sind der Wagenmeister bzw. Tfz-Führer sofort zu verständigen.

Bemerkt ein Bediensteter anläßlich der Pufferprobe, daß eine oder mehrere der Befestigungsschrauben eines Puffers fehlen, so ist der Wagen ebenfalls als Gebrechenwagen zu behandeln (Bild 3). 12. Stück





Bild 1

Meist wird es aber möglich sein, den Schaden sofort oder im nächsten Bf durch den Wagenmeister beheben zu lassen. Die Entscheidung, ob ein solcher Wagen weiterrollen darf, liegt beim Wagenmeister bzw. Tfz-Führer.

Wir machen darauf aufmerksam: Ein herabgefallener Puffer kann eminente Gefahr bedeuten! Die Entgleisung eines Expreszuges in jüngster Zeit war die Folge des Auffahrens auf einen verlorenen Puffer!

Die Pufferprobe ist daher äußerst gewissenhaft durchzuführen. Aber auch bei der Zugbeobachtung ist das Augenmerk auf das Vorhandensein der Puffer am letzten Wagen zu richten. Nur dann können folgenschwere Unfälle vermieden werden!

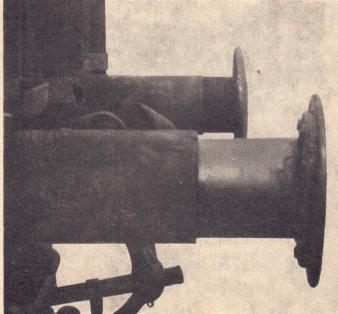


Bild 2 Bild 3

77. Erläuterung

Zu Punkt 466 der DV V 3

Bei Kontrollfahrten wurde festgestellt, daß Schaffner das Schließen der Vorlegestangen nicht mit der nötigen Sorgfalt durchführen. Sie berufen sich auf die Bestimmungen der DV V 3, Punkt 466, die besagen, daß sich die Schaffner vor Abfertigung der Züge unter anderem auch tunlichst vom ordnungsgemäßen Geschlossensein der Seitentüren (Vorreiber) und der Vorlegestangen zu überzeugen haben.

Hiezu ist erläuternd zu sagen, daß selbstverständlich jeder Schaffner nach wie vor verpflichtet ist, vor Abfahrt eines Zuges alle Türen bzw. Vorlegestangen zu schließen. Nur wenn z. B. ein Fahrgast erst unmittelbar vor Ingangsetzen des Zuges zusteigt und es dabei unterläßt, die Vorlegestan-

gen zu schließen, dann wird es dem Schaffner meist nicht mehr möglich sein, zu dem betreffenden Wagen zu gehen, um seiner Verpflichtung nachzukommen.

"Tunlichst" heißt also nicht die Vorlegestangen nur nach Belieben zu schließen, sondern bedeutet, dies immer zu tun, sofern es nicht besondere Umstände unmöglich machen. Ist das Schließen einer Vorlegestange wegen unmittelbar nach dem Zusteigen eines Reisenden erfolgter Abfahrt nicht mehr möglich gewesen, so ist der Schaffner selbstverständlich verpflichtet, diese Vorlegestange während der Fahrt, und zwar so bald als möglich zu schließen.

Das Wort "tunlichst" bedeutet somit keine Erleichterung, sondern lediglich eine Anpassung der Vorschrift an den praktischen Dienst des Schaffners.

78. Dampfheizung der Züge

Sowohl unsachgemäße Wartung als auch leichtfertige Behandlung der Heizeinrichtungen führen während jeder Heizperiode zu zahlreichen Ausfällen an Personenwagen und zu hohen Kosten.

Um das Einfrieren der Heizeinrichtungen zu vermeiden, ist es nötig, folgende Regeln über Wartung und Behandlung der Heizeinrichtungen während des Vorheizens, während der Fahrt und nach der Fahrt gewissenhaft einzuhalten.

A. Vorheizen:

- 1. Vorheizen so rechtzeitig beginnen, daß die vorgeschriebene Abteilwärme von 15 bis 18 Grad C bei Freigabe des Zuges für die Besetzung mit Reisenden erreicht ist.
- 2. Türen, Fenster und Lüftungsklappen geschlossen halten.
- 3. Heizkupplungen dampfdicht verbinden, Entwässerungshähne öffnen, Absperrhähne der Wagen und Endwechsel öffnen.
- 4. Heizkörper von Hauptdampfleitung absperren (Hebel auf "Kalt" stellen).
- 5. Hauptdampfleitung mit Dampf auffüllen, Schlußhahn etwas drosseln, sobald Dampf ausströmt.
- 6. Vom Zugschluß beginnend die Stelleinrichtungen in den Abteilen auf "Warm" stellen.
- 7. Entwässerungshähne und Schlußhahn so weit schließen, daß nur wenig Dampf entweicht.
- 8. Bei Hochdruckheizung (Hhz), Niederdruckheizung (Nhz) und Niederdruck-Hochdruckheizung (Nhhz) kurze Zeit auf "Kalt" bzw. "Entlüften" zurückstellen, damit Niederschlagswasser abfließen kann. Sodann wieder auf "Warm" stellen.
- 9. Dem Schlußhahn soll vor der Abfahrt zugleich mit dem Niederschlagswasser etwas Dampf entströmen.

B. Während der Fahrt:

- 1. Der Zugführer ist während der Fahrt für vorschriftsmäßige Heizung verantwortlich. Jeder Schaffner bedient die Heizung der ihm zugewiesenen Wagen. Der Tfz-Führer regelt die Dampfabgabe nach den Weisungen des Zugführers.
- 2. Der Heizdruck ist nach der Länge des Zuges und der Außentemperatur zu regeln. Bei strenger Kälte Heizdruck nicht ermäßigen. Bei Frost hat der Zugführer darauf zu bestehen, daß bis zum Eintreffen im Zielbf geheizt wird, wenn notwendig, bis zum Abkuppeln des Tfz.
- 3. Türen, Fenster und Lüftungsklappen sind geschlossen zu halten.
- 4. Die Temperatur aller Abteile ist zu überwachen, ohne erst Beschwerden der Reisenden abzuwarten.
- 5. Auf gute Entwässerung bei allen Dampfheizungsarten achten. Abteilstelleinrichtung bei Hhz und Nhhz öfter kurze Zeit auf "Kalt" stellen. Erforderlichenfalls sind bei strenger Kälte die Heizkupplungen mit Entwässerungshähnen während der Aufenthalte vorübergehend zu öffnen.
- 6. Wenn bei strenger Kälte in langen Zügen kein Dampf aus dem Schlußhahn austritt, obwohl mit einem Druck von 4 bis 4,5 atü geheizt wird, sind so viele Wagen von der Heizung abzuschalten, bis dem Absperrhahn der Hauptdampfleitung des letzten angeschlossenen Wagens noch etwas Dampf entweicht. Die Reisenden sind möglichst im geheizten Zugteil unterzubringen.

C. Nach der Fahrt:

1. Vor Eintreffen im Endbf sind Schlußhahn und Entwässerungshähne der Heizkupplungen zu öffnen und die Heizeinrichtungen vollkommen zu entwässern.

Bei Hochdruckheizung (Hhz) sind die Stellhebel auf "Kalt" zu stellen.

Bei Niederdruckheizung (Nhz) sind Drosselventil und Dampfregelventil ganz zu öffnen.

Bei Niederdruck-Hochdruckheizung (Nhhz) ist wie bei Hhz und Nhz vorzugehen.

Bei Umlaufheizung (Nuhz) sind die Abteilstelleinrichtungen auf "Warm" zu stellen.

Bei Niederdruckheizung, Bauart Friedmann, neues System: Die Stelleinrichtungen können in der Stellung "Kalt" oder "Warm" belassen werden. Mit dem Umstellen und Entwässern kann schon kurz vor dem Zielbf begonnen werden.

2. Bleibt ein Zug längere Zeit unbenützt stehen, darf das Tfz erst abgekuppelt werden, wenn die Hauptdampfleitung durchgeblasen ist. Alle Absperrhähne und der Schlußhahn sind ganz zu öffnen. Nach dem Durchblasen sind die Heizkupplungen vom Zugende aus angefangen einzeln zu lösen, damit eine gute Entwässerung erreicht

wird. Die zweiteiligen Heizkupplungen sind zu trennen und in die Halter einzuhängen.

3. Der Zugführer hat alle festgestellten Mängel, die nicht sofort behoben werden können, dem technischen Wagendienst zu melden.

Behandlung der Heizeinrichtungen:

Die Heizeinrichtungen sind von den Bediensteten schonungsvoll zu behandeln. Bei Schwergang der Stellhebel darf keine Gewalt angewendet werden.

Es ist zu verhüten:

Das Schleifen der Heizschläuche über Schotter und Gleise, das achtlose Liegenlassen der Heizschläuche auf nicht gedeckten Plätzen,

das Nachschleifen angekuppelter Heizschläuche beim Verschub der Fahrzeuge.

79. Kundendienst

Aus einem Schreiben der Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft:

"Nachdem die Schiffahrtsaison 1962 abgeschlossen ist und die Jahresberichte der Agentien bei uns einlangten, erlauben wir uns, folgenden Vorfall zu berichten:

Am 14. Mai 1962 mußte das Personenschiff "Johann Strauß" infolge Radhavarie die Talfahrt kurz nach dem Auslaufen unterbrechen und konnte mit einiger Verspätung lediglich die Station M. erreichen.

An Bord des Schiffes befanden sich 81 Fahrgäste, von denen ein Großteil die Fahrt bis Wien zurücklegen wollte. Das Schiff mußte jedoch zur Reparatur in die Werft L. gebracht werden. Das Schiffskommando ersuchte daher den Bf-Vorstand des Bf M. um Unterstützung, damit die Weiterreise der Fahrgäste gesichert werde. Durch das besondere Entgegenkommen des Bf-Vorstandes und des Fahrdienstleiters wurde in kürzester Zeit ein Triebwagen beigestellt, so daß die Fahrgäste noch den Anschluß an einen Eilzug nach Wien erreichen konnten. Dadurch war die Ankunft in Wien statt um 22.20 Uhr um 19.45 Uhr trotz Havarie des Dampfers gesichert.

Wir dürfen sie bitten, für die vorbildliche Unterstützung, die der Ersten Donaudampfschifffahrtsgesellschaft dadurch zuteil wurde, den verantwortlichen Herren des Bahnhofes M. unseren besten Dank weiterleiten zu wollen"

80. Was kannst Du zur Beschleunigung des Fernschreibverkehrs beitragen?

Bedenke: Ein Fernschreiben ist eine eilige, schriftliche Nachricht, die den Empfänger raschest erreichen soll.

Beachte daher:

1. Ein Fernschreiben muß kurz aber verständlich abgefaßt sein. Überflüssige Worte und alte Höflichkeitsfloskeln vermeiden, sie kosten Zeit und belegen unnütz die Fernschreibeinrichtungen. Auch die Anwendung langatmiger "Betreffs" ist unnötig.

- 2. Nachrichten, die auch mittels Dienstpost den Empfänger zeitgerecht erreichen, sind als Brief oder Telegrammbrief, eventuell eingeschrieben, abzufertigen.
- 3. Fernschreiben nie sammeln und stoßweise, sondern laufend der Fernschreibstelle zuleiten. Du verhinderst dadurch, daß Telegramme in den Fernschreibstellen liegen bleiben.
- 4. Verlange nicht mehr Abschriften von Fernschreiben als **unbedingt** nötig sind. Auch sie kosten zwecklos Zeit und Material.
- 5. Bedenke immer, wieviel Du für das von Dir veranlaßte Fernschreiben zahlen müßtest, wenn es privaten Inhaltes wäre!

81. Unfallverhütung

Zugbegleiter, Verschieber!

Achtung!

Die Österreichischen Bundesbahnen übernehmen ausnahmsweise bis Ende April 1963 CFR- Güterwagen mit nur je einem Kupplerhandgriff, wenn die Wagen sonst den RIV-Bestimmungen entsprechen und an beiden Seiten mit dem Vermerk "2. Kupplerhandgriff nicht montiert" versehen sind.

Zwei Unfallmeldungen:

"Bei Verschubarbeiten im Bf S. streifte der Verschieber W. mit seinem Kopf einen Signalmast zwischen den Gleisen 6 und 7 und zog sich dabei einen Schädelgrundbruch zu.

Ursache: Unachtsamkeit des Bediensteten."



"Im Bf G. erlitt der Verschieber O. beim Verschub auf Gleis 7 durch Anschlagen des Kopfes an den Mast eines Verschubsignals eine Riss-

quetschwunde oberhalb des rechten Auges sowie eine Gehirnerschütterung.

Ursache: Unachtsamkeit des Bediensteten."

Wir verweisen auf die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift A 40 Heft 2, Anlage 1 Punkt 1.9 sowie Punkt 2 der noch gültigen Anlage 1 zur DV V 3 (Ausgabe 1951), die unter anderen besagen: "Auf bewegten Fahrzeugen ist verboten: Das achtlose Hinausbeugen".

".... während des Aufenthaltes auf bewegten

Fahrzeugen

a) sich weit hinauszubeugen, besonders bei der Vorbeifahrt an Masten, Bauten u. dgl."

In dem voraussichtlichen ab 1. Februar 1963 in Kraft tretenden Heft 3 der DV A 40 wurde wegen der großen Unfallhäufigkeit im Punkt 3.4 "Verhalten auf bewegten Fahrzeugen" unter 3.4.5 (1, 2 und 3) sehr ausführlich folgendes festgehalten:

"Gefährlich und daher verboten ist:

- (1) Weites Hinausbeugen aus Fahrzeugen,
- (2) bei Vorbeifahrt an durch weißen Anstrich gekennzeichneten ortsfesten Gegenständen sich aus Fahrzeugen hinauszubeugen sowie auf längsseitig angebrachten Trittbrettern oder Aufstiegen zu stehen,
- (3) bei Vorbeifahrt an durch weißen Anstrich mit roter Zickzacklinie gekennzeichneten ortsfesten Gegenständen sich auf einem Fahrzeug so aufzuhalten, daß Teile des Körpers über die Begrenzungslinie hinausragen."

Darüber hinaus besagt Punkt 3.4.6 folgendes: "Bei Vorbeifahrt an nahe dem Gleis stehenden Signalen, Masten und Lademaßen sowie an Toren, Unterführungen und sonstigen Bauten, auch wenn diese nicht durch weißen Anstrich gekennzeichnet sind, ferner an nahe von Grenzmarken stehenden Fahrzeugen, an oder von Fahrzeugen bei geringem Gleisabstand, an Straßenfahrzeugen und anderen Gegenständen (z.B. den gelb gestrichenen Hemmschuhständern) ist beim Stehen auf Trittbrettern oder beim Hinausbeugen besondere Vorsicht geboten."

Ein Bf schreibt uns folgendes:

"Am 21. Oktober 1962 entdeckte Schaffner S. eines im Bf I. stehenden Güterzuges bei einem Wagen eines anderen, soeben ausfahrenden Gütereilzuges einen Tragfederhauptblattbruch. Schaffner S. gelang es, den ausfahrenden Zug durch Zuruf und Handsignale zum Halten zu bringen. Eine sofort durchgeführte Untersuchung ergab die Richtigkeit der Beobachtung; der Wagen mußte abgestellt werden.

Schaffner S. hat durch die aufmerksame Beobachtung des ausfahrenden Zuges, wozu er nicht verpflichtet war, sowie durch sein entschlossenes Handeln einen schweren Unfall verhütet."

Der Vorfall bestätigt, daß sich durch genaue Zugbeobachtung schwere Unfälle verhüten lassen.

Ergänzung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 10. Stück aus 1962 ist unter Punkt 62 "Verschiedene Dienstauffassungen" auf Seite 75 in der rechten Spalte im 2. Absatz die 6. Zeile nach dem Wort "Halt" mit den Worten "(unter Außerachtlassung der Bestimmungen der Bf-DO)" zu ergänzen.