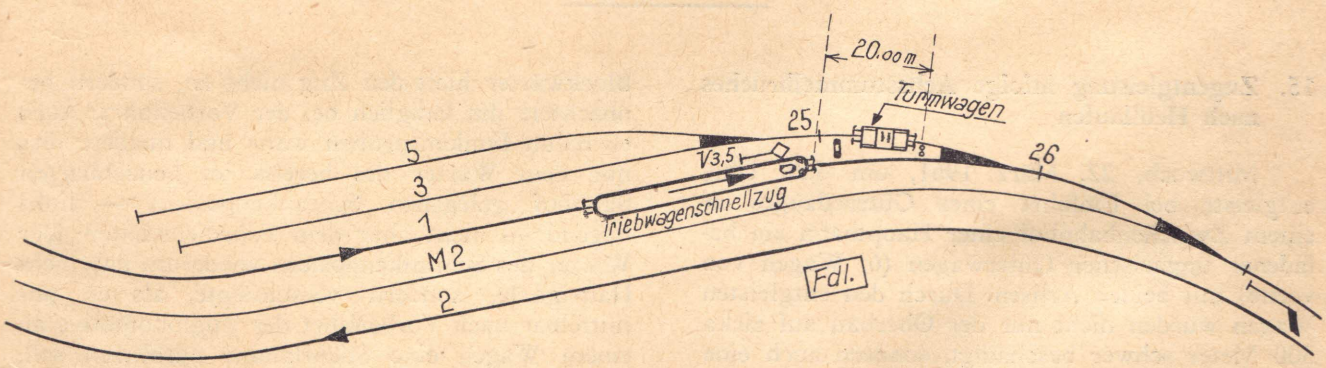
Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

Verkehrs-Unterrichtsblatt

4. Stück | Wien, am 1. April 1961 | Jahrgang 1961

Inhalt:
14. Gefährdung eines Triebwagenschnellzuges
15. Zugentgleisung infolge Achsstummelbruches nach Heißlaufen
16. Uhrenvergleich — eine Voraussetzung für pünktliche Verkehrsabwicklung
17. Kundendienst

14. Gefährdung eines Triebwagenschnellzuges



Der skizzierte Bahnhof besitzt ein Drucktastenstellwerk. Die Weiche 26 ist ortsbedient, fernverriegelt und mit einem „A" am Stellhebelgewicht gekennzeichnet. Bei blockmäßiger Freigabe einer Durchfahrt auf Gleis 1 muß sich das Verschubsignal V 3/5 in der Stellung „Verschub verboten" befinden.

Um 10.21 Uhr trifft ein Turmwagen der Fahrleitungsmeisterstelle S. auf Gleis 3 ein und bleibt zwischen Weiche 26 und Verschubsignal V 3/5 stehen. Wegen Durchführung der Bügelprobe auf der freien Strecke muß eine größere Zugpause abgewartet werden. Der Fahrdienstleiter vereinbart daher mit dem Kleinwagenführer, daß der Turmwagen vorerst bis hinter das Verschubsignal V 3/5 zu fahren habe und **nach** Durchfahrt des zu erwartenden Triebwagenschnellzuges auf Gleis 1 von Gleis 3 nach Gleis M 2 zu überstellen sei. Bei diesem Gespräch ist auch die restliche Turmwagenbesatzung — der Kleinwagenfahrer und ein angelernter Facharbeiter der Elektrostreckenleitung — in der Fahrdienstleitung anwesend. Der Kleinwagenführer beauftragt nun die beiden, die Überstellung durchzuführen, bleibt aber selbst noch in der Fahrdienstleitung; er ist der Ansicht, die beiden Bediensteten hätten gehört, daß vorerst der Turmwagen hinter dem Verschubsignal V 3/5 aufzustellen sei und erst nach der Durchfahrt des TS auf Gleis 1 die Überstellung durchgeführt werden dürfe.

Kleinwagenfahrer und Facharbeiter begeben sich auf den Platz und beginnen jedoch sofort mit der Überstellung des Turmwagens. Während der Kleinwagenfahrer am Weg zur Weiche 26 das Verschubsignal „Herkommen" gibt, setzt der Facharbeiter den Turmwagen in Richtung dieser Weiche in Bewegung. Keiner von ihnen überzeugt sich vorher von der Stellung des Verschubsignales V 3/5, das sich wegen der bereits

freigegebenen Durchfahrt für den TS in Stellung „Verschub verboten" befindet. Als der Kleinwagenfahrer bei der Weiche 26 eintrifft und diese sich wegen der bereits erfolgten Verriegelung nicht umstellen läßt, erinnert er sich an den Triebwagenschnellzug und gibt Haltsignale; der Turmwagen kommt bei der **kleinen** Grenzmarke der Weiche 26 zum Stillstand. Der zur gleichen Zeit auf Gleis 1 einfahrende Triebwagenschnellzug wird vom Fahrdienstleiter mit Handsignal angehalten und bleibt **20 Meter** vor der Weiche 26 stehen. Nach Zurückschieben des Turmwagens setzt der Triebwagenschnellzug die Fahrt fort.

Ein sicherlich folgenschwerer Unfall konnte somit noch in letzter Minute verhütet werden. Niemals aber wäre es zu dieser Gefährdung gekommen, hätten der Fahrdienstleiter und die drei Bediensteten der Elektrostreckenleitung die Bestimmungen der Verkehrsvorschrift beachtet.

Der **Fahrdienstleiter** hat vor Freigabe der Durchfahrt für den TS die Meldung über die Räumung des Gleisstückes zwischen Flankenschutzeinrichtung und Weiche 26 durch den Turmwagen nicht abgewartet und die Fahrwegprüfung gar nicht oder nur sehr mangelhaft durchgeführt.

Der **Kleinwagenführer** beging den Fehler, die Überstellung des Turmwagens nicht zu leiten.

Dem **Kleinwagenfahrer** muß vorgeworfen werden, daß er das Ingangsetzen des Turmwagens einem hiezu nicht ausgebildeten und geprüften Bediensteten überließ und die Stellung des Verschubsignals nicht beachtete.

Sein Verhalten wirft die Frage auf, ob dem als Kleinwagenfahrer nicht ausgebildeten Facharbeiter nicht schon wiederholt die Führung des Turmwagens überlassen worden war?

Der **angelernte Facharbeiter** war selbstverständlich am Ereignis mitschuldig, da er ohne ausgebildet und geprüft zu sein, den Kleinwagen in Bewegung setzte.

Bedienstete des Elektrodienstes!

Betrachtet die Bestimmungen der Verkehrsvorschrift nicht als erschwerenden Ballast! Ihre Einhaltung gewährleistet **Verkehrssicherheit,** die auch für Euch oberstes Gebot sein muß.

---

15. Zugentgleisung infolge Achsstummelbruches nach Heißlaufen

Mittwoch, 22. März 1961, um 3.20 Uhr, entgleiste bei Einfahrt eines Gütereilzuges in einem Zwischenbahnhof einer Hauptbahn ein beladener ungarischer Güterwagen (6. Wagen von vorne) mit beiden Achsen. Durch den entgleisten Wagen wurden nicht nur der Oberbau auf zirka 500 Meter schwer beschädigt, sondern auch eine Stütze des über die Gleisanlage führenden Übergangssteges umgerissen und infolge Querstellung des Wagens auch die dem Einfahrgleis benachbarten Gleise verlegt; der Sachschaden ist beträchtlich.

Als Entgleisungsursache wurde eindeutig Achsstummelbruch nach vorhergegangenem Heißlaufen am linken hinteren Rad des ungarischen Wagens festgestellt.

Im vorgelegenen zirka 27 Kilometer langen Streckenabschnitt wollen weder die Bahnhof- noch die Streckenbediensteten der 16 Verkehrsstellen bei Vorüberfahrt des Gütereilzuges eine Unregelmäßigkeit bei einem Fahrzeug wahrgenommen haben. Erst der Wärter des dem Entgleisungsbahnhof 6 Kilometer vorgelegenen Blockpostens 2 — in Fahrtrichtung rechts liegend — nahm an einem Wagen im vorderen Zugdrittel Funkensprühen wahr. Er verständigte hievon den Wärter des Blockpostens 1 — ebenfalls rechts liegend und 3 Kilometer vorgelegen — ohne jedoch das Anhalten des Gütereilzuges zu verlangen. Der Blockwärter hielt den Zug nicht an, sondern beobachtete ihn lediglich bei der Vorbeifahrt. Auch er nahm Funkensprühen wahr und meldete dies nur dem Wärter des bereits im benachbarten Bahnhof gelegenen Schrankenpostens — links liegend — nicht aber dem Fahrdienstleiter. Der Wärter des Schrankenpostens wiederum gab nicht Haltsignale, sondern verständigte, als er unmittelbar nach Vorbeifahrt der Zuglokomotive an einem Wagen eine Stichflamme aufblitzen sah, den Fahrdienstleiter von seiner Wahrnehmung. Durch sofortiges Rückstellen des bereits freizeigenden Ausfahrsignales kam der planmäßig durchfahrende Zug vor diesem zum Stillstand, doch war inzwischen der Achsstummel bereits gebrochen und der Wagen entgleist.

Dieser Vorfall zeigt, daß Zugbeobachtung allein nicht genügt, es muß auch rasch und entschlossen gehandelt werden.

Welche Fehler wurden gemacht?

Schon der Wärter des Blockpostens 2 hätte versuchen müssen, durch Haltsignale den Zug anzuhalten. Auf jeden Fall aber hätte er auf Grund der festgestellten Unregelmäßigkeit an einem Wagen den Wärter des Blockpostens 1 zum Anhalten des Zuges auffordern müssen.

Der Wärter des Blockpostens 1 unterließ es, den Zug auf Grund der vorgemeldeten Unregelmäßigkeit aus eigenem bei seinem Blocksignal anzuhalten. Seine Verantwortung, daß er hiezu nicht aufgefordert worden sei, unterstreicht seine

Unentschlossenheit besonders. Auch er verabsäumte es, wenigstens den Schrankenwärter entsprechend anzuweisen.

Beide Blockwärter trifft der Vorwurf, daß sie nicht auch den Fahrdienstleiter sofort von ihren Beobachtungen unterrichtet haben.

Aber auch der Schrankenwärter unternahm nichts, um den Zug sofort anzuhalten.

Wie die Sachlage zeigt, hätte sich das Anhalten beim Schrankenposten, der zwischen Einfahrsignal und Fahrdienstleitung liegt, gelohnt; die Entgleisung wäre dann sicherlich unterblieben.

Wiederum hat sich erwiesen, daß Bahnhof- und Streckenbedienstete trotz Wahrnehmung von Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen sich nicht entschließen können, einen Zug **sofort** anzuhalten.

Haben die hier beteiligt gewesenen Bediensteten das Verkehrsunterrichtsblatt 12. Stück aus 1960, in dem zum Thema „Zugbeobachtung" klar verständliche Ausführungen ergingen, nicht gelesen?

Bahnhof- und Streckenbedienstete!

Befolgt doch endlich die Bestimmungen der ZSV II/25 „Zugbeobachtung", die unter anderem den Zweck verfolgen, durch rechtzeitiges Erkennen von Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen Betriebsgefährdungen zu verhüten, und hiezu eindeutige Verhaltungsmaßregeln geben.

---

16. Uhrenvergleich — eine Voraussetzung für pünktliche Verkehrsabwicklung

Zugführer und Triebfahrzeugführer haben sich gemäß DV V 3, Pkt. 38, vor der Abfahrt aus dem Zugausgangs- oder Übernahmebahnhof vom richtigen Gang ihrer Uhren durch Uhrenvergleich zu überzeugen. Auf diesen kann auch in Bahnhöfen, in denen bereits elektrische Uhren angebracht sind, nicht verzichtet werden.

Es sei daran erinnert, daß auch Kleinwagenführer und Bahnrichter (Vorarbeiter mit eigener Rotte) sich sinngemäß immer vom richtigen Gang ihrer Uhr zu überzeugen haben.

17. Kundendienst

Zuschriften von Bahnbenützern geben immer wieder Aufschluß über die Umgangsart der Eisenbahner mit den Reisenden. Manches Lob wird gespendet, aber entweder mit dem Ausdruck einer gewissen Verwunderung über die Tatsache, daß es wider Erwarten so kundenfreundliche Eisenbahner gibt, oder es wird nicht versäumt hinzuzufügen, daß es gar nicht wahr ist, was über die Bahn und ihre Bediensteten immer genörgelt wird. Es werden nicht nur die Schaffner gelobt, die Kinder und Koffer tragen, sondern auch die Männer mit der roten Kappe, die wetteifern, es ihnen gleichzutun. Daraus muß man leider den Schluß ziehen, daß kundenfreundliches Verhalten immer noch rar ist.

Jeder Bedienstete soll sich stets darüber klar sein, daß Dienst am Kunden nicht nur für die Bahn wirbt, sondern auch das Ansehen des österreichischen Eisenbahners im In- und Ausland hebt.

Einige in letzter Zeit wieder eingelaufene Beschwerden zeigen, wo es bei uns leider immer noch krankt: Es kümmern sich die Schaffner viel zu wenig um die Unterbringung der Reisenden. Bei normaler Frequenz spielt dies eine geringere Rolle, bei starker Frequenz hingegen ist dies eine sträfliche Nachlässigkeit.

So schreibt ein Reisender, der in einen Anschlußzug auf eine abzweigende Strecke umsteigen mußte, daß alle Wagen dieses Zuges bereits überfüllt waren und der Schaffner das Einsteigen in den einzigen leeren Wagen mit der Auskunft, dieser sei für eine Reisegesellschaft reserviert, verhinderte. Als dann die Reisegesellschaft bestehend aus 19 Personen eingestiegen war ließ der Schaffner das weitere Zusteigen von Reisenden nicht zu, obwohl — wie später erhoben wurde — keinesfalls alle Plätze dieses Wagens bezahlt waren. Als der Zug nach kurzer Fahrt im Nachbarbahnhof ankam, erhielt er dort einen Verstärkungswagen, in dem auch der Beschwerdeführer Platz fand. Es wäre selbstverständliche Pflicht unseres Personals gewesen, die Reisenden davon schon im voraus zu unterrichten. Diese Unterlassung hat den Ärger der Reisenden nur vermehrt, einer von ihnen hat sich beschwert, die übrigen haben sich ihren Ärger auf andere Art abreagiert, sicherlich nicht zum Ansehen der Eisenbahn.

Eine andere Beschwerde. Ein schweizer Reisender belegt seinen Sitzplatz mit seinem Koffer und begibt sich in den Speisewagen. Als er wiederkommt liegt sein Koffer im Gepäcknetz, seinen Platz hat ein „Jugendlicher" eingenommen, der nicht gewillt ist, den Platz zu räumen. Der Schaffner, zur Intervention aufgefordert, sagt: „Do kann ma nix mochn". Wir müssen dies mit „Ich will nichts machen" übersetzen. Der Beschwerdeführer verlangt nun etwas ironisch darüber Aufklärung, ob die Schaffner in Österreich „nur Mitfahrer sind", die sich bloß hie und da blicken lassen und fragen: „Is jemand zug'stieg'n?"

Wir wollen, daß unsere Gesetze respektiert werden. Dem Schaffner geben die Bestimmungen der EVO genügend Rückhalt, Ordnung im Zug zu halten, was ihm bei entsprechend bestimmtem Auftreten auch ohne Zuhilfenahme öffentlicher Sicherheitsorgane gelingen wird.

Weitere Beschwerden befassen sich mit dem Liegen in den Abteilen. Dieses darf keinesfalls geduldet werden, wenn dadurch Reisende gezwungen sind zu stehen, es sei denn, der Liegende hätte sämtliche beanspruchte Plätze bezahlt.

Jeder Schaffner hat in den ihm zugewiesenen Wagen Ordnung zu halten, über die Platzverhältnisse stets im Bilde zu sein, sich umsichtig auch über die Platzverhältnisse im Nachbarbereich zu kümmern und mit seinem Kollegen zusammenzuarbeiten; beide haben sich gemeinsam um die klaglose Unterbringung der Reisenden zu bemühen.

Nur so übt man Dienst am Kunden. Ein Reisender der sieht, daß sich der Schaffner darum kümmert, wann und wo demnächst ein Sitzplatz frei wird, der ihm sein Gepäck unterbringen hilft, wird Beschwerlichkeiten der Reise leichter hinnehmen und keinen Grund haben, Beschwerde zu führen.

Bahneigene Fernsprechanlagen
nur zu **dienstlichen** Zwecken benützen!
Außer Dir wollen auch andere sprechen,
fasse Deine Ferngespräche daher
kurz und **sachlich!**

Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen 415