Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

3. Stück	Wien, am 1. März 1971	Jahrgang 1971

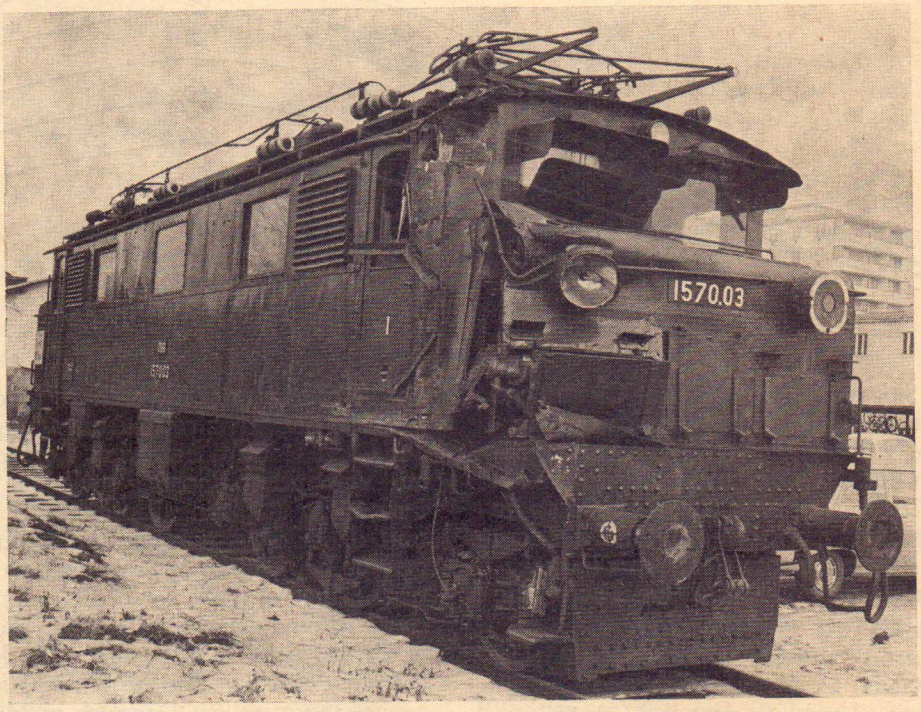
Inhalt: 11. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
12. Etwas für jeden
13. Sicherung der Arlbergbahn bei Lawinengefahren
14. Unfallverhütung

Bahnhof Vöcklabruck
Eing. - 3 MRZ. 1971
Zl. Beil.

Das ist das Ergebnis

(Zusammenstoß eines einfahrenden Güterschnellzuges mit einem gezogenen Verschubteil, wobei das Verschub-Tfz schwer und das Zug-Tfz leicht beschädigt wurden.

Sachschaden: Zirka S 500.000 !),

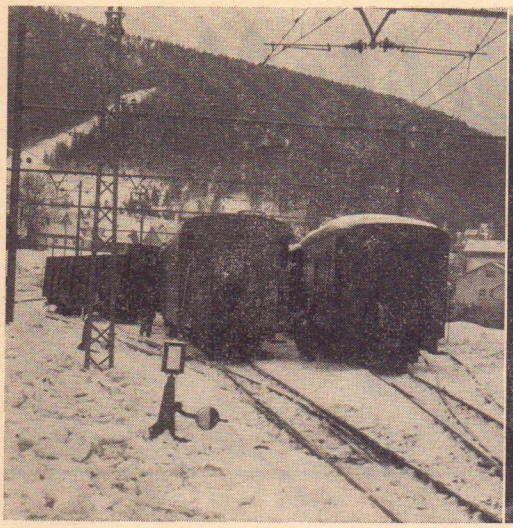


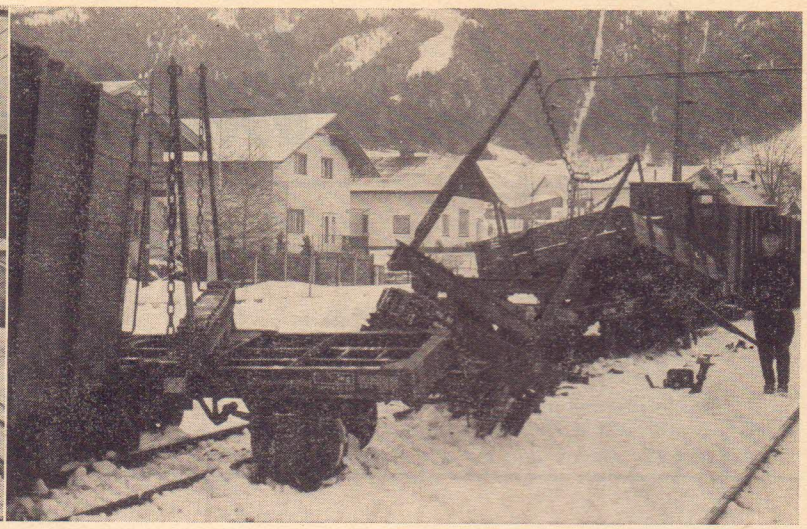
wenn

Fdl und Stellwerkswärter nicht für die rechtzeitige Einstellung des Verschubes Sorge tragen und der Verschubleiter den Verschubweg nicht beobachtet.

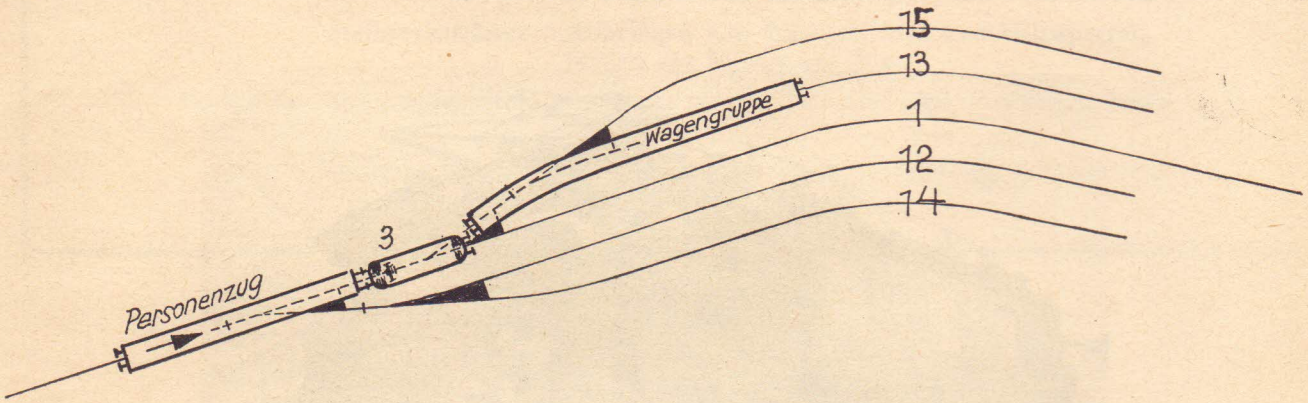
11. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Zusammenstoß eines einfahrenden Personenzuges mit Wagengruppe





Am 31. Dezember um 9.38 Uhr kam es im Bf M. zum Zusammenstoß eines auf Gleis 1 einfahrenden Personenzuges mit einer auf Gleis 13 nicht grenzfrei stehenden Wagengruppe. Dabei erlitt ein Fahrgast leichte Verletzungen. Vom Personenzug entgleisten 1 Post- und 1 Personenwagen, von der Wagengruppe 6 Wagen mit allen Achsen.



Der in der Skizze gezeigte Teil der Gleisanlage des Bf M. ist der Fahrstraßenprüfbereich des Verschubleiters. Die Anordnung der Fahrstraßenprüfung erfolgt mündlich, die Vollzugsmeldung mündlich und schriftlich mit Uhrzeit sowie Unterschrift im Fahrstraßenprüfvormerk des Fdl. Sind die dem befahrenen Gleis benachbarten Gleise mit Fahrzeugen besetzt, muß gemäß Bf-Do die Fahrstraße durch Abgehen geprüft werden.

Am Ereignistag wurden zwischen 8.00 und 8.30 Uhr auf Gleis 13 Verschubarbeiten durchgeführt und zum Abschluß derselben 2 Güterwagen von Gleis 15 zu den auf Gleis 13 bereits stehenden 14 Wagen hinzugestellt. Um auf diesem Gleis auch Tfz und Postwagen des um 9.38 Uhr zu erwartenden Personenzuges aufstellen zu können, wurde die nunmehr aus 16 Wagen bestehende Fahrzeuggruppe in Richtung Einfahrweiche geschoben. Da kein Spitzenverschieber gestellt wurde, geriet der der Einfahrweiche am nächsten befindliche Wagen 8 m über die Grenzmarke der Weiche 3 hinaus und ragte somit in den lichten Raum des Gleises 1.

Nach beendetem Verschub widmete sich der Verschubleiter der Schneesäuberung an verschiedenen Weichen und überließ es einem Verschieber, sich von der grenzfreien Aufstellung der Fahrzeuge auf Gleis 13 zu überzeugen. Letzterer will sodann am Verschieberbahnsteig zwischen den Gleisen 13 und 15 in Richtung Einfahrweiche gegangen sein und dabei die grenzfreie Aufstellung der Wagengruppe bei Weiche 3 festgestellt haben, obwohl — nach seiner Angabe — die Grenzmarke der Weiche 3 infolge der Schneelage gar nicht sichtbar und er daher nicht in der Lage war, den tatsächlichen Standort des der Weiche 3 nächststehenden Fahrzeuges festzustellen. Dennoch meldete er dem Verschubleiter die grenzfreie Aufstellung der Fahrzeuge.

Um 9.30 Uhr — rund 1 Stunde später — ordnete der Fdl mündlich die Prüfung der Fahrstraße für die Einfahrt des Personenzuges nach Gleis 1 an, worauf der Verschubleiter um 9.34

Uhr — nur auf die Meldung des Verschiebers vertrauend — den Vollzug über die durchgeführte Fahrstraßenprüfung sowohl mündlich als auch schriftlich mit Uhrzeit und Unterschrift meldete; dies, obwohl er das zu befahrende Gleis 1 trotz Besetzung des Nachbargleises nicht abgegangen war. Damit waren die Voraussetzungen für den Zusammenstoß, den der Tfz-Führer des Personenzuges trotz Schnellbremsung nicht mehr verhindern konnte, gegeben.

Den Unfall hat in erster Linie der Verschubleiter verschuldet, weil er nach beendetem Verschub auf Gleis 13 die ihm auferlegte Verpflichtung zur Überprüfung der grenzfreien Aufstellung der Fahrzeuge **unbegründet** dem ihm unterstellten Verschieber übertragen und in der Folge verabsäumt hat, die Fahrstraße für die Einfahrt des Personenzuges durch Abgehen zu prüfen [DV V 3, Punkte 65 und 264 a)].

Mitschuldig war der Verschieber, weil er den Auftrag des Verschubleiters, sich nach beendetem Verschub von der grenzfreien Aufstellung der Fahrzeuge zu vergewissern, nicht ausgeführt und dennoch die ordnungsgemäße Durchführung der ihm übertragenen Arbeit gemeldet hat. (DV V 3, Punkt 67.)

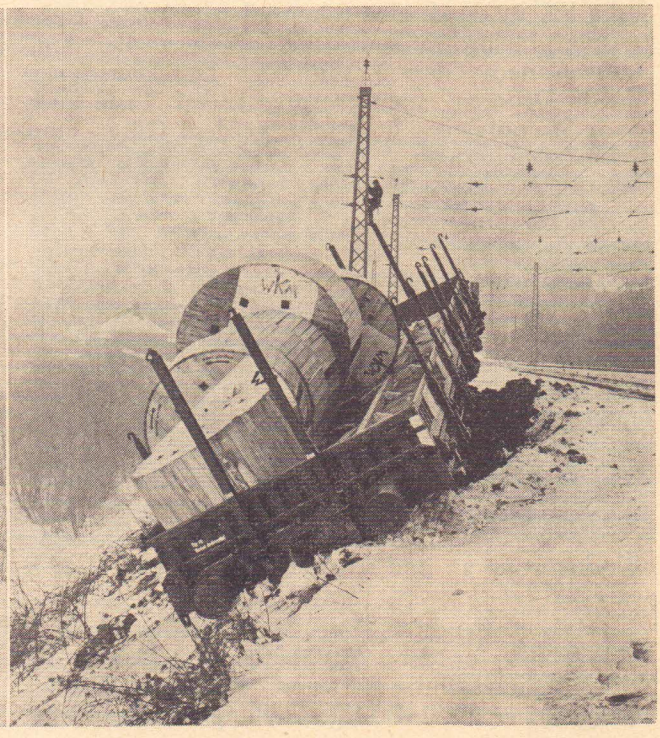
---

b) Entrollen von Fahrzeugen

Am 4. Jänner 1971 um 14.46 Uhr entrollte im Bf A. beim Verschub eines Bezirksgüterzuges ein leerer Güterwagen (ohne Handbremse) aus dem Magazinsgleis 2 auf die Strecke mit einem Gefälle von 25‰. Der Wagen durchrollte die nächsten 2 Bf, nachdem er die dort aufgelegten Hemmschuhe abgeschleudert hatte, und schob eine ebenfalls aufgelegte Schwelle vor sich her. Diese bewirkte jedoch, daß der Wagen nach 16 km Fahrt (!) in einem flacheren Streckenabschnitt in einer Hst. unbeschädigt und ohne Entgleisung zum Stillstand kam. Das entrollte Fahrzeug hatte 18 unabgeschrankte EK befahren, jedoch war es glücklicherweise zu keiner Gefährdung von Straßenbenützern gekommen.

Der Bezirksgüterzug war um 14.36 Uhr im Bf A. auf Gleis 1 eingefahren. Anschließend fuhr das Zug-Tfz mit 4 Wagen auf das Magazinsgleis, um dort den erwähnten Wagen abzustellen. Ein Schaffner „sicherte" seinen Angaben zufolge das Fahrzeug durch Unterlegen mit einem Hemmschuh und einem Unterlagskeil; dennoch entrollte der Wagen.

Wenn die Angaben des Schaffners der Wahrheit entsprechen, was jedoch zu bezweifeln ist, kann das Entrollen des Fahrzeuges nur auf Nichtbeachtung der Bestimmungen des Punktes 111 der DV V 3 zurückzuführen sein, denen zufolge im Winter die Gleitflächen der Hemmschuhe und die benutzten Schienen frei vom Schnee sein müssen. Diese Bestimmung wird immer wieder außer acht gelassen. Begünstigend für das Zustandekommen des Ereignisses könnte auch der Umstand gewesen sein, daß die Unterlagen nicht bis zu ihrem vollständigen Anliegen an die Radreifen angeschoben worden waren (DV V 3, Punkt 122, letzter

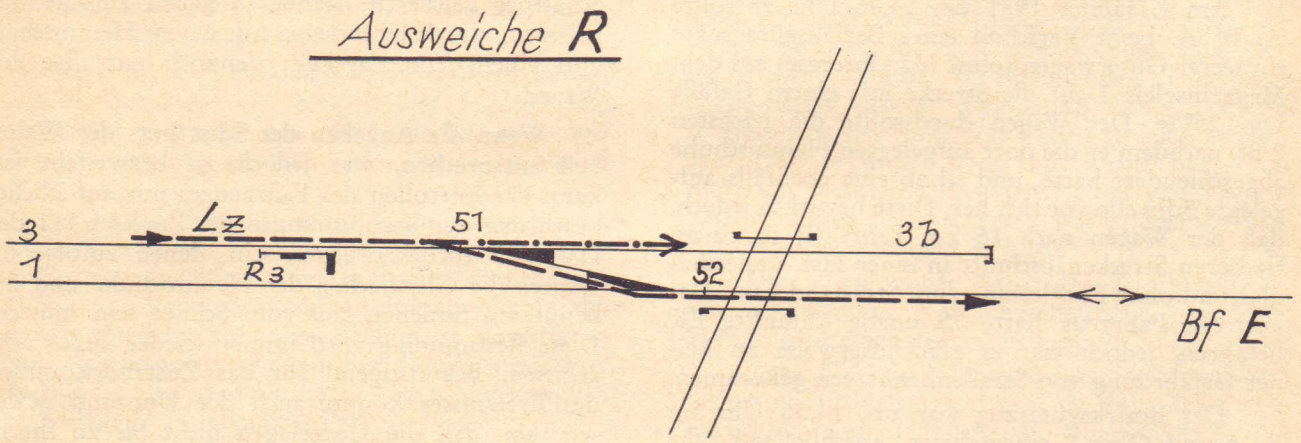


Absatz). Im Zusammenhang damit muß noch darauf hingewiesen werden, daß abgestellte Fahrzeuge mit Hemmschuhen nur **vorübergehend** gesichert werden dürfen. Als Sicherungsmittel gelten nach wie vor Handbremsen, dreikantige Unterlagshölzer, Radvorleger, Unterlagskeile und sperrbare Klemmkeile. Daß es sich bei dem geschilderten Ereignis nicht um einen Einzelfall handelte, beweisen die Tatsachen, daß im genannten Bf bereits einmal ein Wagen infolge ungenügender Sicherung entrollt war, sowie das umseitige Photo, das am 13. Jänner 1971 im Bf T. aufgenommen wurde. Auch hier entrollten ungesicherte Fahrzeuge und entgleisten im Bereich eines Gleisabschlusses.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Ursachen solcher Ereignisse meist in besonderer Sorglosigkeit und Oberflächlichkeit der beteiligten Bediensteten liegen. Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst, deren Schüler auf Strekken und Bf, die in einem Gefälle von mehr als 2,5 ‰ liegen oder an die ein solches anschließt, Dienst versehen, mögen daher im Dienstunterricht neuerlich die Bestimmungen der Punkte 119—126 der DV V 3 den Bediensteten in Erinnerung rufen und sie zur strikten Einhaltung anweisen.

---

c) Fehlausfahrt eines Lz



Die Ausweiche R. ist mit einem Mittelstellwerk (SpDr-LV) ausgestattet. Die Weichen besitzen keine Signalkörper. Die in der Skizze ersichtliche EK ist durch eine fahrstraßenabhängige elektrische Halbschrankenanlage gesichert. Bei Einfahrten nach Gleis 3 kann der Durchrutschweg durch Drücken einer entsprechenden Taste auch nach Stumpfgleis 3 b gestellt werden. Güter- und Dienstzüge erhalten die Abfahrerlaubnis durch Freistellung des jeweiligen Ausfahrsignals.

Nach Einfahrt eines Lz auf Gleis 3 um 20.24 Uhr vergaß der Fdl, den nach Gleis 3 b führenden Durchrutschweg aufzulösen, wodurch die Weiche 51 nach Gleis 3 b und Weiche 52 nach Gleis 1 führend, verschlossen blieben. Als der abzuwartende Gegenzug auf Gleis 1 eingefahren war, drückte der Fdl die entsprechende Start- und Zieltaste für die Ausfahrt des Lz aus Gleis 3 in Richtung Bf E. Hierauf wurde zwar der im Ausfahrweg befindliche Halbschranken geschlossen, jedoch verblieb das Ausfahrsignal mangels einer festgelegten Fahrstraße in der Haltstellung. Der Fdl nahm eine Blockstörung an und schaltete das Lichtsignal 29 b ein.

Das Aufleuchten dieses Signals faßte der Tfz-Führer des vor dem Ausfahrsignal stehenden Lz als Abfahrerlaubnis auf und setzte das Tfz in Gang. Da er die unrichtige Stellung der Weiche 51 erst bei deren Befahren erkennen konnte, gelangte das Tfz nach Gleis 3 b.

Dem Ereignis lag

a) mangelhafte Kenntnis des Fdl hinsichtlich Bedienung und Wirkungsweise der Sicherungsanlage,

b) ein Bedienungsfehler,

c) unterlassene Prüfung und Sicherung der Fahrstraße und

d) Abfahrt des Lz ohne Abfahrerlaubnis zugrunde.

Der Fdl verstieß gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 261, 264, 270 und 272 sowie gegen die der Bedienungsanweisung für die Sicherungsanlage.

Dem Tfz-Führer muß ein Verstoß gegen die Bestimmungen des Punktes 284 der DV V 3 vorgeworfen werden, denen zufolge bei Untauglichkeit des Ausfahrsignals der Zugmannschaft — diesfalls dem Tfz-Führer — die Abfahrerlaubnis mündlich, fernmündlich oder durch Vermittlung unter gleichzeitiger Verständigung von der Untauglichkeit zu erteilen ist. Das bloße Aufleuchten des Signals 29 b durfte ihn daher nicht zur Abfahrt veranlassen !

12. Etwas für jeden

Behandlung von Diebstählen
(Aus DA. 5746/2/70 vom 28. 12. 1970)

„Es werden sehr häufig Schäden und Abgänge von Teilen der Innenausrüstung und von Zubehörstücken bei eigenen und fremden Reisezugwagen festgestellt, die **Böswilligkeit** bzw. **Diebstahl** vermuten lassen.

Um diese Unzukömmlichkeiten wirksam bekämpfen zu können, ist zukünftig folgender Vorgang einzuhalten:

1. Lassen Fehlen oder Beschädigung von Teilen der Innenausrüstung bzw. von Zubehörstücken bei Reisezugwagen **Böswilligkeit bzw. Diebstahl,** seitens unbekannter Täter, vermuten, so ist bei Feststellung im Bahnhofbereich bzw. im Werkstättenbereich über die jeweilige Bahnhofleitung (Fahrdienstleiter) bzw. Werkstättenleitung die örtliche Polizeidienststelle zur Weiterverfolgung des Deliktes sofort zu benachrichtigen.
2. Unabhängig von vorgenannter Sofortmaßnahme sind derartige Feststellungen als meldepflichtige Gebrechen gemäß den Bestimmungen der DV M 31, Pkt. 71, 72 k und l zu behandeln. Von jeder Gebrechenanzeige, die in diesem Zusammenhang erstellt wird, ist eine Durchschrift direkt an GD, Ref. V/01 zu senden.
3. Bei Schadensfeststellungen während der Fahrt, in Unterwegsbahnhöfen bzw. in Bahnhöfen, die nicht Zuguntersuchungsbahnhöfe sind, ist von der Zugbegleitmannschaft bzw. von den Bahnhofbediensteten gemäß den Bestimmungen der DV M 31, Pkt. 74 und 75 vorzugehen.
4. Wird in Übergangsbahnhöfen bei der Übernahme von Reisezugwagen Fehlen oder Beschädigung von Teilen der Innenausrüstung bzw. von Zubehörstücken festgestellt, so ist von der übergebenden Verwaltung gem. RIC § 16, Ziff. 4 der Wagen mit Zetteln Muster M zu bekleben, auf dem der Mangel eingetragen sein muß. Zusätzliche örtlich vereinbarte Sonderregelungen (z. B. gem. RIC § 16, Ziff. 7) sind zu beachten."

Amtliches Österreichisches Kursbuch
(Aus DA. 33.701/1971 vom 26. 1. 1971)

„Auf eine Neuerung des Kursbuchvertriebes ab Ausgabe Mai 1971 wird besonders aufmerksam gemacht. Das Amtliche Österreichische Kursbuch Teil I (Eisenbahnen etc.) wird wie bisher als eine Sommer- und Winterausgabe getrennt aufgelegt. Der Teil II (Kraftfahrlinien) wird zur besseren Handhabung erstmals in zwei regional getrennten Bänden erscheinen. Band Ost enthält die Fahrpläne der Autobuslinien in den Bundesländern Wien, Niederösterreich, Burgenland und Steiermark, Band West jene in den Bundesländern Oberösterreich, Salzburg, Kärnten, Tirol und Vorarlberg. Umfangmäßig wird jeder Band ungefähr gleich stark sein. Aus Werbungsgründen wird jedes Stück verbilligt zum Preis von S 20,— abgegeben. Um das Amtliche Österreichische Kursbuch allgemein bekannter und um auf seine Aufgabe als Werbebehelf besonders aufmerksam zu machen, wird ein eigener Prospekt herausgebracht.

Für den Kommissionsverkauf bei den Bahnhofschaltern wird den Bediensteten ein Rabattsatz von 10 % gewährt. Für Bahnbedienstete wurde der Stückpreis mit S 16,— (für den Eigenbedarf) festgesetzt.

Da im Vergleich zu anderen europäischen Verwaltungen (z. B. der SBB) der Kursbuchverkauf durch ÖBB-Bedienstete bei den Bahnhöfen bzw. der Kursbuchverkauf an Eisenbahnbedienstete relativ gering ist, werden die Dienststellenvorstände aufgefordert, für besseres Absatzergebnis Vorsorge zu tragen. Von der Möglichkeit des verbilligten Kursbuchkaufes durch das Personal sind auch die Ruheständler zu unterrichten.

Rückfragen sind an GD, III/3, Basa 3929, zu richten."

Sonnenzug 1971
(Aus Schreiben des Komitees)

„In diesem Jahr wird der **Sonnenzug** in der Zeit vom 20. bis 23. Mai unterwegs sein und wieder rund 350 österreichischen Körperbehinderten die Möglichkeit bieten, in einer Viertagereise die Heimat und einige Nachbarstaaten kennenzulernen.

Auch heuer werden wieder Körperbehinderte aus Slowenien an dieser Reise teilnehmen und die bereits bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Ländern vertiefen.

Die Fahrt des **Sonnenzuges 1971** führt auf einer 1938 km langen Strecke vom Wiener Westbf über St. Pölten, Linz, Salzburg, München (BRD), Lindau/Bodensee nach Lochau-Hörbranz.

Am 2. Reisetag geht die Fahrt über Bregenz, St. Margrethen (Schweiz), St. Gallen, Rapperswil, Buchs, Schaan-Vaduz (Liechtenstein), Feldkirch, Bludenz, St. Anton am Arlberg nach Telfs-Pfaffenhofen.

Der 3. Reisetag führt den Sonnenzug über Innsbruck, den Brenner (Italien), Franzensfeste, Bruneck, Innichen, Lienz, Spittal a. d. Drau, Villach nach Bodensdorf am Ossiachersee.

Der 4. und letzte Reisetag bringt die körperbehinderten Reisegäste über Villach, Jesenice (Jugoslawien), Laibach, Zidani Most, Cilli, Marburg, Spielfeld-Straß und Graz wieder nach Wien Südbahnhof zurück."

Aus der Unfallstatistik

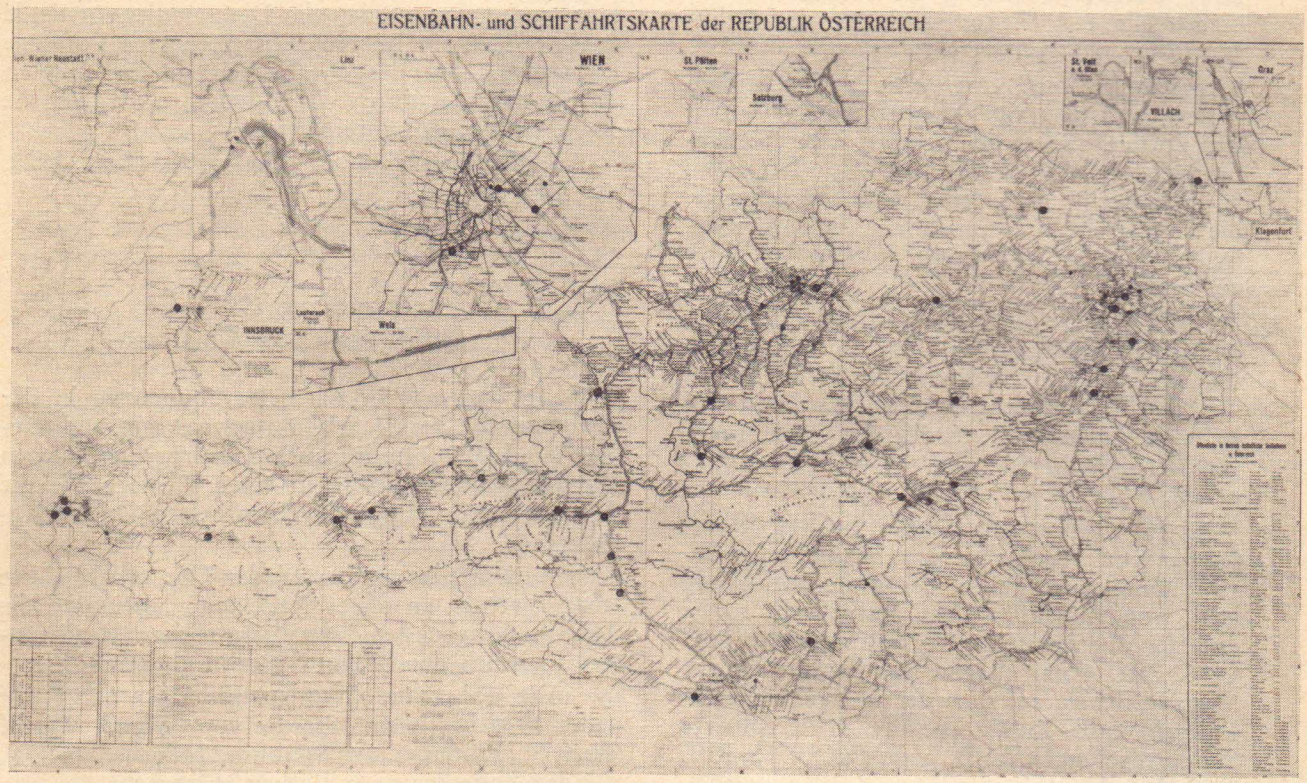
Erfreuliches

Verschubunfälle 1970 — Gegenüberstellung

		Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Gesamtbereich
2. Hälfte	1970	321	303	160	159	943
		— 21,3%	— 19,8%	— 5,9%	— 10,7%	— 16,8%
	1969	408	378	170	178	1134
Jahr	1970	644	611	297	301	1853
		— 14,4%	— 5,6%	— 8,0%	— 9,9%	— 9,9%
	1969	752	647	323	334	2056

. . . und das Gegenteil

Das nachstehende Photo zeigt, wo und wieviele Einfahrten von Zügen ohne Verständigung auf besetzte Gleise und wieviele Zugzusammenstöße sich im abgelaufenen Jahr 1970 auf den Strekken der Österreichischen Bundesbahnen ereigneten. Gibt diese Darstellung nicht zu denken und zu guten Vorsätzen Anlaß?



SPORT

SPORT fördert die Gesundheit

Darum unterstützt die Eisenbahnersportbewegung durch Beitritt und Mitarbeit!

13. Sicherung der Arlbergbahn bei Lawinengefahren
(Fortsetzung und Schluß)

Zwischen den Bf St. Anton am Arlberg und Langen am Arlberg ist ein Autodurchschleusverkehr eingerichtet, der bei Unterbrechung der Arlbergpaßstraße stark in Anspruch genommen wird. Straßenunterbrechungen im Kloster- oder Stanzertal machen jedoch öfters den Durchschleusverkehr im Abschnitt Landeck—Bludenz erforderlich. Zur Bewältigung dieser plötzlich auftretenden Gegebenheiten können 4 Autozüge mit je zirka 15 Flach- und 2 Reisezugswagen eingesetzt werden. Die Autozüge sind bei Nichtbedarf in Schönwies, St. Anton, Langen und Bludenz hinterstellt. Der Autodurchschleusverkehr wird größtenteils nur in den Wintermonaten in Anspruch genommen.

Zur Aufrechterhaltung des Betriebes im Winter werden von den Dienststellen des ausführenden Verkehrsdienstes Vorkehrungen getroffen, die allein mit Dienstvorschriften nicht gemeistert werden können. Die BBD Innsbruck hat deshalb Dienstanweisungen aufgelegt, deren Einhaltung eine wesentliche Voraussetzung für die Betriebsführung am Arlberg ist. Für die gesamte Westrampe ist eine Dienstanweisung für den Streckenabschnitt Langen—Bludenz, für die Ostrampe sind zwei Dienstanweisungen — Streckenabschnitte Wiesberg—Schnann und Pettneu—St. Anton — erstellt. Die Dienstanweisung für die Westrampe ist sehr umfangreich und behandelt ausführlich die möglichen Situationen.

Auf der Westrampe werden die möglichen Situationen in vier Gefahrenstufen unterteilt. Entsprechend der jeweiligen Gefahrenstufe — die Gefährlichkeit nimmt nach oben zu —, sind auch die zu ergreifenden betrieblichen Maßnahmen verschieden. Als Charakteristik der einzelnen Gefahrenstufen kann gesagt werden:

Gefahrenstufe I: Stärkere Schneefälle, Möglichkeit kleinerer Schneerutsche von oberhalb der Bahn liegenden Mauern und Hängen.

Gefahrenstufe II: Anhaltende Schneefälle und Schneeverfrachtungen, Abgang einzelner Lawinen an exponierten Stellen; die Sicherheit des Bahnbetiebes erscheint durch bestehende Lawinenverbauung gewährleistet.

Gefahrenstufe III: Der Vorarlberger Lawinenwarndienst meldet Lawinengefahr, Lawinenabgänge bis auf Bahnkörper möglich, sehr starke Neuschneefälle, extreme Witterungsverhältnisse (Temperaturbruch, Tauwettereinbruch, Wächtenbildung usw.).

Gefahrenstufe IV: Höchste Lawinengefahr, Abgang von Lawinen — auch Großlawinen — aus allen Einzugsgebieten.

Die Gefahrenstufen werden vom Vorstand der Streckenleitung Bludenz eingeführt, abgeändert und aufgehoben. Hiebei wird auch die zusätzliche Besetzung von Lawinenposten verfügt. Ein Fernschreiben ergeht an die BBD Innsbruck und an Dienststellen des Bau-, Betriebs- und Zugförderungsdienstes am Arlberg. Bei Dringlichkeit werden die Stellen sofort vorerst fernmündlich verständigt. Nach Weisung des Streckenleitungsvorstandes Bludenz können die Lawinenposten I, II, III, 78, III a, VI a, VII, Bf Dalaas und Hintergasse sowie Haltestelle Bings besetzt werden. Welche Posten im Einzelfalle besetzt werden, richtet sich nach der momentanen Lage bzw. Intensität der Schneefälle.

Bei Gefahrenstufe III oder IV wird im Bf Langen am Arlberg eine Einsatzstelle errichtet. Die Einsatzstelle ist befugt, direkt in die Betriebsführung einzugreifen und hat den Schneeeinsatz und die Schneeräumung zu regeln. Sie gibt ihre Anordnungen im Einvernehmen mit der Zugleitung Innsbruck und die Bahnhöfe haben mit ihr ein enges Einvernehmen zu pflegen. Bei Gefahrenstufe III oder IV wird in der Streckenleitung Bludenz ein durchgehender Dienst eingerichtet.

Entsprechend der jeweils eingeführten Gefahrenstufe ist die Betriebsabwicklung verschieden und es sind folgende Maßnahmen zu ergreifen:

Gefahrenstufe I: In der Regel erhalten die Züge nur einen Befehl. Eine Besetzung von Lawinenposten erfolgt nicht.

Gefahrenstufe II: Die Züge erhalten ebenfalls nur einen Befehl. Eine Lawinenpostenbesetzung erfolgt in der Regel nicht. Es kann sich jedoch die Besetzung einzelner Posten an exponierten Stellen als notwendig erweisen.

Bei beiden Gefahrenstufen erhalten die Züge gleichlautende Befehle, in denen Züge auf die Lawinengefahr aufmerksam gemacht und zur Abgabe von Achtungsignalen aufgefordert werden. Kann einem Lawinenposten eine betriebliche Meldung nicht übermittelt werden oder meldet er sich von einem Kontrollgang nicht zurück, so erhalten die Züge auch einen Allgemeinen Befehl, der sie beauftragt, den Beobachtungsbereich des Postens mit höchstens 30 km/h zu befahren. Meldet sich der Posten nicht innerhalb von 15 Minuten, ist der Lehnenbahnmeister Dalaas zu verständigen, der Maßnahmen zu ergreifen hat (Aufklärungsfahrt, Anhalten der nächsten Züge beim Posten).

Gefahrenstufe III: Die Einsatzstelle Langen wird errichtet und alle vorgesehenen Lawinenposten werden besetzt. Triebwagenzüge erhalten wegen Entgleisungsgefahr durch Schneedruck ein Vorspann-Tfz. Die Fdl haben vor Freistellung des Ausfahrsignals den Posten im vorgelegenen Streckenabschnitt die voraussichtliche Abfahrtszeit eines Zuges bekanntzugeben. Die Züge erhalten einen Vorsichtsbefehl über die herrschende Lawinengefahr und werden beauftragt, auf Haltsignale der Posten besonders zu achten. Überdies ist im gesamten Streckenabschnitt das Achtungsignal wiederholt zu geben. Kann ein Posten von einer Zugfahrt nicht verständigt werden, erhalten die Züge

einen Allgemeinen Befehl und werden angewiesen, den Beobachtungsbereich des Postens mit 20 km/h zu befahren. Überdies ist die Einsatzstelle Langen zu verständigen, wenn sich der Posten nicht innerhalb von 15 Minuten meldet.

Gefahrenstufe IV: Betrieblich bestehen die gleichen Vorkehrungen wie bei Gefahrenstufe III. Jedoch muß von allen Posten im vorgelegenen Streckenabschnitt die Zustimmung für eine Zugfahrt, frühestens 3 Minuten vor der Ab- bzw. Durchfahrt dem Fdl gegeben werden. Erst wenn diese fernmündliche Zustimmung für eine Fahrt vorliegt, darf ein Zug abgefertigt werden. Kann ein Posten nicht erreicht werden, so dürfen Züge nicht mehr abgelassen werden. Es dürfen nur mehr Schneeräumfahrten, Hilfszüge und Spurtiebfahrzeuge abgefertigt werden, die beim Posten anzuhalten und Aufklärung einzuholen haben. Der beigegebene Fahrtleiter trifft hiebei an Ort und Stelle die nötigen Anordnungen.

Das waren zusammenfassend die Sicherungsvorkehrungen auf der Westrampe. Auf der Ostrampe sind sie prinzipiell gleich, doch werden sie nicht in dem Umfang getroffen. Auch werden nur 2 Gefahrenstufen verfügt, in denen jedoch die Charakteristiken aller 4 Gefahrenstufen der Westrampe zusammengefaßt sind.

Im Gefahrenbereich Pettneu—St. Anton am Arlberg werden bei Gefahrenstufe I die Züge von der herrschenden Lawinengefahr mittels Vorsichtsbefehls verständigt und es wird außer dem ständig besetzten Posten 71 kein weiterer Lawinenposten besetzt. Bei Gefahrenstufe II werden die Posten 70 und I a besetzt und die Züge erhalten einen Vorsichtsbefehl, in dem sie angewiesen werden, den Gefahrenbereich mit höchstens 30 km/h zu befahren. Die Fdl haben die Zustimmung von allen Posten für eine Zugfahrt einzuholen. Meldet sich ein Posten nicht, so werden die Züge mit einem Allgemeinen Befehl angewiesen, den Beobachtungsbereich des Postens nur mehr mit 15 km/h zu befahren.

Im Gefahrenbereich Wiesberg—Schnaan werden bei Gefahrenstufe I die Lawinenposten 1, 3 und 4 besetzt und bei Gefahrenstufe II auch der Posten 2. Überdies haben die Fdl der Bf Strengen und Flirsch die Gonderbachlawine, Bachfallenbachlawine und Gatterlebachlawine zu beobachten. Die Züge erhalten einen Vorsichtsbefehl über das Vorsichtigfahren im gesamten Streckenabschnitt.

Die strikte Einhaltung dieser Bestimmungen und die verläßliche und bewährte Dienstleistung unseres Personals machen den Betrieb auf der Arlbergbahn erst möglich. Aber trotz aller Vorkehrungen und Improvisationen wird der Bahnverkehr des öfteren unterbrochen, obwohl unser Personal unter äußerstem Einsatz aller Kräfte den Dienst versieht. Die fortwährenden Baumaßnahmen und die hiefür aufzuwendenden Geldmittel sind für die Arlbergbahn notwendig. Deshalb werden die Dienstanweisungen fortwährend geändert und den neuen Gegebenheiten angepaßt. Gerade der in den letzten Jahren gemachte rasche Baufortschritt hat einige Bestimmungen hinfällig werden lassen, weil durch die Errichtung von Lawinenschutzdächern ein vollkommener Schutz erreicht wurde.

Die Arlbergbahn stellt im europäischen Raum eine wichtige Transitverbindung in der Ost-West-Richtung dar. Transporte von Ungarn, Rumänien, Polen und der Tschechoslowakei nach der Schweiz, Frankreich oder Spanien laufen über diese Strecke. Ihre Bedeutung liegt sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Im Tagesdurchschnitt verkehren auf dieser Teilstrecke 20 Personen- und 26 Schnellzüge. Darunter sind die bekannten Züge: Transalpin, Arlberg-Expreß, Wiener Walzer, Bodensee, Vorarlberg-Expreß und Alpenrose-Expreß. Über die Arlbergbahn laufen Kurswagen nach Belgrad, Bukarest, Basel, Paris, Calais, Oostende, Dortmund, Kiel und Amsterdam. Hervorzuheben wäre der Alpenrose-Expreß, der im vergangenen Winter bis zu 9 Schlafwagen von Zell am See nach Paris und Calais führte. Im Bereich der BBD Innsbruck wurden während der Weihnachtsfeiertage 1969/70 461 Sonderzüge geführt, wobei auf die Arlbergbahn 92 Sonderzüge entfielen. Dieser dichte Sonderzugverkehr und ggf. noch der Autodurchschleusverkehr belasten die Bahn sehr. Es kam schon soweit, daß planmäßig verkehrende Personenzüge während dieser Zeit abgesagt werden mußten, obwohl der Güterzugverkehr in dieser Zeit fast vollständig ruht, weil er wegen der Eingleisigkeit der Strecke nicht geführt werden kann und weil auch hiefür keine Tfz vorhanden sind. Am 3. Jänner 1970 wurden in 15 Stunden 22 Sonderzüge zusätzlich über den Arlberg geführt.

Im Güterzugverkehr wird die Strecke täglich von durchschnittlich 34—38 Güterzügen befahren. Das beim Bahnbau angenommene jährliche Frachtaufkommen von 415.000 t wird heute im Monatsdurchschnitt überschritten, denn es beträgt dzt. bei 550.000 t 47.000 Achsen. Die teilweise kurzen Bahnhöfe bieten für Güterzüge eine wesentliche Schwierigkeit. Die von Solbad Hall in Tirol oder Buchs (SG) ausgehenden Güterzüge müssen in den Bf Landeck oder Bludenz zu 2 Zügen — Bergzug und Auslastungszug — geteilt werden. Diese Maßnahme ist notwendig, damit das Kreuzen und Vorfahren gewährleistet ist. Die Höchstachsenzahl beträgt 80 Achsen; bis zum Frühjahr 1970 nur 60 Achsen.

Aus bremstechnischen Gründen und aus Gründen der Sicherheit muß bei allen Güterzügen in St. Anton eine vereinfachte Bremsprobe durchgeführt werden. Eine Besonderheit in der Bremsprobe liegt darin, daß die Tauglichkeit der Bremseinrichtungen zusätzlich noch durch Auslassen von Leitungsluft über den Bremsschlauch des letzten Wagens geprüft werden muß. Die Bestimmung über die Führung einlösig gebremster Güterzüge kommt hier bei den französischen Westinghouse-Bremsen fast täglich zur Anwendung.

Eine Unterbrechung der Arlbergbahn verursacht den Österreichischen Bundesbahnen nicht nur große Kosten, sondern ganz Österreich erleidet

merkbare Schwierigkeiten im Industriegetriebe, weil ein Ausweichen auf eine andere Bahnlinie innerhalb Österreichs nicht möglich ist. Der Güterverkehr ruht bei einer Streckenunterbrechung meist vollkommen. Und auch im Reiseverkehr müssen immer einschneidende Änderungen und Behinderungen dem Reisepublikum auferlegt werden. Ein Schienenersatzverkehr ist in vielen Fällen nicht möglich, weil die Bundesstraße, meist schon früher, ebenfalls unterbrochen ist. Schnellzüge werden nur bis Innsbruck oder Landeck geführt oder sie fallen überhaupt aus. Nur die wichtigsten Schnellzüge und einige wichtige TEEM-Güterzüge werden über deutsches Gebiet — Salzburg—München—Kempten—Lindau—Feldkirch — umgeleitet.

Wir sehen, daß die Sicherungsmaßnahmen auf der Arlbergbahn notwendig sind. Auch soll der zweigleisige Ausbau weitergeführt werden, der bisher auf der 16 km langen Strecke Innsbruck—Zirl gediehen ist. Denn von der Gesamtlänge der Arlbergbahn Innsbruck—Bludenz mit 135 km Streckenlänge bleibt uns sowieso noch ein gutes Stück für den zweigleisigen Ausbau.

Der Arlbergbahn und ihren Bediensteten ist eine gebührende Achtung zu schenken. Auch soll stets an jene Bediensteten gedacht werden, die im Betrieb ihr Leben lassen mußten. Hoffen wir, daß in naher Zukunft den Lawinen Einhalt geboten werden kann und die Wetterunbilden gezähmt werden können.

---

14. Unfallverhütung

Gedankengänge eines Sicherheitsbeamten II

(Vom Sicherheitsbeamten II, Insp. Ebner, BBD Innsbruck)

Ich bin Sicherheitsbeamter II einer Bundesbahndirektion. „Nebenamtlich"; ein Drittel der Arbeitszeit soll für die Belange der Unfallverhütung aufgewendet werden. Das stimmt allerdings nicht ganz; wenn man nicht nur Alibi-Arbeit verrichten will, muß dieses Drittel unbedingt zusätzlich geleistet werden. Zeitraubende Fahrten, Kontrollen, Schriftverkehr, Evidenzhaltung, Urgenzen usw. verlangen eben vollen Einsatz.

Seit langer Zeit bemühe ich mich nun, hart „am Mann" zu bleiben, d. h. mit anderen Worten „lästig wie eine Wanze" zu sein. Vor Jahren noch war das Ergebnis keineswegs besonders ermutigend; mangelndes Verständnis seitens der Fachdienste, zum Teil aber auch seitens der im unmittelbaren Betriebsablauf Stehenden, ließen mich mehr als nur einmal am Erfolg der Sache zweifeln.

Wenn ich aber an diese Anfangszeit des Unfallverhütungsgedankens zurückdenke und sie mit der heutigen Situation vergleiche, kann ich doch mit Zufriedenheit feststellen, daß vieles im Dienste der Unfallverhütung getan werden konnte.

Gar mancher, der dem Grundgedanken vorerst skeptisch gegenüberstand, hat seine Haltung inzwischen revidiert. Der Erfolg, der sich einstellte, kam nicht über Nacht! Langsam — manchmal zum verzweifeln langsam — werden Forderungen erfüllt. Es bedarf unendlicher Geduld und ständiger Bereitschaft aller mit dem Unfallverhütungsdienst Betrauten, um — oft nach Monaten, ja Jahren — den Erfolg der Bemühungen zu sehen.

Hier möchte ich gerne den Bahnhöfen einige kleine Gedanken zuwenden. Zugegeben, es ist für den Sibe III schwer, an Erfolg zu glauben, wenn oft finanziell durchaus nicht aufwendige Sanierungsmaßnahmen über Gebühr lange auf sich warten lassen. Wenn eine Unfallquelle, im Vorjahr durch den Sibe II aufgezeigt, heuer wieder ins Protokoll aufgnommen werden muß.

Aber, Hand aufs Herz, hat sich der Sibe III wirklich mit aller Kraft um die Beseitigung dieser Unfallquelle bemüht? War er wie ein „Bohrer" am Bahnmeister, der zuständig war, oder hat er, nach einem einzigen zaghaften Versuch, resigniert die Sache auf sich beruhen lassen?

Ich weiß, Arbeitsüberlastung, ständige Mehrarbeit, kommerzielle Inanspruchnahme — ich höre dies alljährlich zur Genüge und bin der Letzte, der nicht daran glaubt! Aber: Trifft das nicht auch für mich selbst zu? Soll auch ich den Dingen ihren Lauf lassen und die kostbare Zeit für andere Aufgaben verwenden? Manchmal war ich nahe daran; trotzdem, es lohnt sich der Einsatz ganz bestimmt und das allmähliche Sinken der Unfallrate im Betriebsdienst sagt mehr, als Worte allein dies vermögen.

Nun, Sibe III, schau doch etwas schärfer hin! Hast du dieses häßliche Loch im extremen Verschubbereich deines Bahnhofes wirklich übersehen? Glaubtest du im Ernst, dies wäre keine Gefahr für Kuppler im Gleis?

Was hör ich nicht alles für Sprüche bei meinen Bahnhofkontrollen! Die Bahnmeister vor allem, in ihrem Bereich bei Begehungen stets anwesend, scheinen eine eigene Sammlung an Sprüchlein zu besitzen, so ähnlich klingen sie alle. „Wo nix is, hat der Kaiser das Recht verloren", oder „Kein Geld — keine Musik" oder„Kein Geld, keine Zeit, keine Leut" sind so die am häufigsten verwendeten Slogans dieser Sparte. Nicht aller, möchte ich betonen! Es gibt auch Bahnmeister, die alle Wünsche in ihrem Büchlein notieren und — ist es zu glauben? — in 3 Wochen kommt vom Bf der Erledigungsbericht! Ich wüßte schon einen Spruch, der die oben zitierten ersetzen könnte: „Wo ein Wille, da ein Weg!"

Dann ist bei den Bahnhofkontrollen meist auch ein technischer Beamter der zuständigen Streckenleitung dabei. Fleißig wird notiert und zustimmend genickt. Wie oft aber habe ich dann am Ende gehört: „Der Bahnhof wird eh' umgebaut, 's zahlt sich gar nicht mehr aus!"

Humor muß man haben! In meinem Bereich gibt es Bahnhöfe, die bereits über 5 Jahre lang umgebaut werden, ohne daß sich bis jetzt auch nur eine Schaufel gerührt hätte. Die Unfallquellen dort . . .?

Nun bin ich mit meinen Gedanken doch etwas weit vom Thema abgekommen. Zurück daher in ein anderes Fahrwasser! Einige persönliche Unfälle der vergangenen Zeit kommen mir in den Sinn. Tragische Ereignisse, durchaus unnötig — aber mit schweren Folgen für die Verunglückten verbunden, deren zukünftiger Lebenslauf zum Teil entscheidend beeinflußt wurde.

Da war doch ein Zugführer; er hatte einen Güterzug zu fahren und mußte, um zum Aufenthaltsraum der Zugbegleiter zu gelangen, einen verhältnismäßig weiten Weg über die Gleise zurücklegen. Hohe Schneelage, ein ausgetretener Pfad über die Gleise, den auch dieser Mann benützte. Auf einem dieser Gleise stand seit einigen Tagen eine Leergarnitur; der Pfad führte genau zu einem Wagen mit Bremserhütte, die offensichtlich als Übergang benutzt wurde. Nun war aber die Garnitur angeschoben worden und dort, wo der ausgetretene Pfad endete, war kein geeigneter Übergang mehr vorhanden. Was nun? Einen Übergang suchen? Zeitraubend! Unter dem Puffer durch? Mit der schweren Zugbegleitertasche, Handtasche, Handlaterne etc.? Der Zugführer überlegt; er kennt die Gefahr, ahnt vielleicht Unheil und doch — steigt er über die Puffer auf die andere Seite hinüber.

Hätte er 's doch nie getan! Als er, behindert durch seine Ausrüstung, auf die gespannte Kuppel trat, wurde angeschoben, der Sturz ins Gleis war unvermeidlich, die Folgen . . .

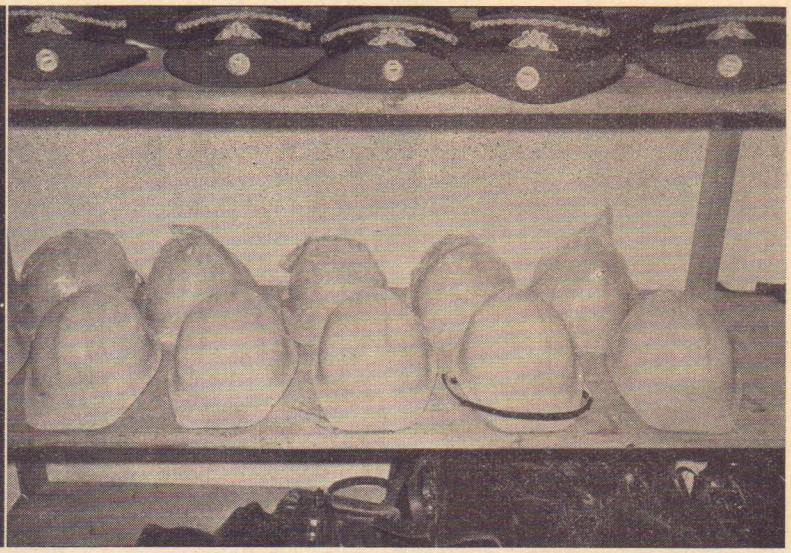
Sicher; aber hinterher nützt das auch nichts mehr ! Reue kommt meist zu spät.

Ein Transiteur in einem großen Bahnhof geht über die Gleise. Eilig hat er es, das sieht man. Ein Bündel Papiere trägt er unter dem Arm, die will er noch schnell dem Zugführer eines zur Abfahrt bereitstehenden Güterzuges überbringen. Hat er wirklich so wenig Zeit, daß er glaubt, weder links noch rechts schauen zu müssen? Daß er nichts sieht und nichts hört, auch nicht das warnende Pfeifsignal eines ausfahrenden Zuges? Hat er alles vergessen, was er über das Verhalten in Gleisanlagen je hörte?

Der Mann wurde durch den Zug erfaßt und schwer verletzt. Nur unwahrscheinliches Glück verhinderte einen tödlichen Unfall.

Dann noch der Tod eines jungen Verschiebers! Sich weit hinausbeugend gibt er, zum Tfz-Führer zurückblickend, Handsignale an denselben. Der Mast, an den sein Hinterkopf anschlägt, ist kantig und hart. Noch an der Unfallstelle stirbt der Mann. Der Bahnhof aber besitzt Schutzhelme, fein säuberlich geordnet in einem Regal. Sie werden nicht getragen; warum nur? Ist das Leben nicht wert, gelebt zu werden? Bedarf es wirklich eines Zwanges von „oben", sein eigenes Leben zu schützen?

(UVV Heft A 40/2, Punkt 2.5, 2.8 . . .)



Damit möchte ich mit meinen Gedanken zu Ende kommen. Persönliche Unfälle haben ihre Ursache nur selten im Mangel an den Anlagen! Der Unfallverhütungsgedanke hat sich durchgerungen, die Anlagen sind zum weitaus überwiegenden Teil in Ordnung. Kleine Mängel aber gilt es, rasch zu beseitigen. Dazu ist nimmermüder Einsatz erforderlich, angefangen vom Unfallverhüter in den Bahnhöfen bis hinauf zum Sicherheitsbeamten. Der Wille hiezu muß allerdings vorhanden sein, dann wird sich auch immer ein Weg finden lassen.

Der einzelne Bedienstete aber — besonders im Verkehrsdienst — möge sich immer vor Augen halten:

„Die eigene Vorsicht ist und bleibt der beste Unfallschutz !"

Aus Meldungen der Sicherheitsbeamten III:

„. . . Der Bedienstete war am 14. Oktober 1970 als Lokbegleiter zum Tagdienst eingeteilt. Nachdem er in seiner Funktion die Lok 1245.539 + 1 Wagen, bel. mit Bremsklötzen, zur Ablagerungsstelle auf Gleis 16 begleitete, damit dort die Entladung der Bremsklötze durch ZgfLtg.-Bed. weiter fortgesetzt werden könne, trat er beim Heruntersteigen von der Lok auf einen der bereits dort lagernden Bremsklötze und verletzte sich dabei den rechten Fuß. Arbeitsunfähigkeit: 35 Tage !"

DV A 40, Heft 3,

Punkt 3.5.2: Vor dem Auf- und Abspringen ist auf Maste, Wasserkrane, Lademaße, Weichen, Leitungen, Tore, Gruben und sonstige Hindernisse sowie auf Fahrten im Nachbargleis zu achten.

„. . . Verschubaufseher K. der 1. Reserve stand beim Ausziehen einer V-Abteilung aus Gl 12 b in einem leeren Güterwagen; er leitete aus der geöffneten Seitentüre den Verschub. Als die V-Abteilung den für die weitere Verschubleitung vorgesehenen Standort erreicht hatte, wollte K. vom Wagen absteigen. Noch während der Fahrt stieg er auf den Eisentritt unter der Türe, wobei er sich mit der rechten Hand am Türrahmen festhielt, in der linken Hand hatte er die Handlaterne und war im Begriff abzuspringen, als durch Einbremsen der V-Abteilung die Seitentüre in Bewegung geriet und geschlossen wurde. Dadurch wurde K. die rechte Hand am Türrahmen eingeklemmt und verletzt."

DV A 40, Heft 3,

Punkt 3.4.2: Auf Fahrzeugen, insbesondere auf deren Trittbrettern, Aufstiegen, Plattformen, Bremserständen u. dgl. ist stets ein sicherer Stand einzunehmen, um bei ruckartigen Bewegungen den Halt nicht zu verlieren. Die Bediensteten haben auf Trittbrettern und Verschiebertritten immer mit beiden Füßen zu stehen und sich am Handgriff festzuhalten.

Punkt 3.4.5: Gefährlich und daher verboten ist: (9) Anlehnen an Türen (soweit diese nicht nach innen aufschlagen), achtloses Öffnen von Türen, Stützen auf Türgriffe oder Türrahmen sowie bei nicht festgelegten Türen das Stehen oder Sitzen in Türöffnungen und Hinausbeugen aus diesen, . . .

Persönliche Unfälle der letzten Zeit

Am 3. Jänner um 20.46 Uhr wurde im Bf Rekawinkel der dem Stellwerk 1 als Weichenreiniger zugeteilte Gleisfacharbeiter A. D. vom durchfahrenden Nz TS 12 auf Weiche 2 überfahren, zirka 30 m mitgeschleift, aus dem Gleis geschleudert und auf der Stelle getötet.

D. war nach Beendigung der Räumarbeiten an der Weiche 1 ohne Wissen des Stellwerkswär-

ters nach Gleis 2 gegangen und hatte im Arbeitseifer nicht auf den herannahenden Zug geachtet.

Am 11. Jänner um 9.25 Uhr wurde im Bf Waldmühle beim Verschub des Zuges LK 61 der Güterzugschaffner F. K. zwischen der neben dem Anschlußbahngleis 4 z befindlichen Rampe und einem aus 8 Wagen bestehenden gezogenen Verschubteil eingeklemmt, 30 m mitgeschleift und schwer verletzt. Er erlag am 26. Jänner 1971 seinen Verletzungen.

Zug LK 61 war um 9.18 Uhr auf Gleis 1 eingefahren. Anschließend wurde das Tfz auf das Anschlußbahngleis überstellt, von wo 8 Wagen ausgezogen werden sollten. K. fungierte bei dieser Verschubbewegung als Signalübermittler, wobei er auf der Rampe stand. Als die 8 Wagen angekuppelt waren und der Verschubleiter Signal „Wegfahren" gegeben hatte, dürfte K. versucht haben, von der Rampe aus auf den fahrenden Verschubteil aufzuspringen. Dabei dürfte er ausgeglitten und zwischen Rampe und Verschubteil geraten sein.

Am 18. Jänner um 7.50 Uhr wurde im Bf Stadlau auf dem Verschieberbahnsteig zwischen den Gleisen 27 und 29 der Verschubaufseher F. W. tot aufgefunden; die Todesursache lag in einem Schädelbasisbruch.

Der Verunglückte war als Hemmschuhleger eingeteilt gewesen. Er wurde letztmalig von einem Verschieber um zirka 7.30 Uhr beobachtet, als er die Handbremse eines auf Gleis 27 stehenden Wagens bestieg. Da zur gleichen Zeit die auf diesem Gleis stehenden Wagen zusammengeschoben wurden, ist anzunehmen, daß W. den Halt verloren hatte und kopfüber vom Fahrzeug gestürzt war.

Der Bedienstete war wohl im Besitz eines Schutzhelmes, hatte ihn jedoch nicht verwendet!

Schwerpunktprogramm Jänner—März 1971

Fdl:	Aufenthalt in Diensträumen, Personenwagenreinigung, Anbringen von Warnschildern und Hilfssperren
Stellwerkswärter:	Anbringen von Warnschildern und Hilfssperren, Fehlen der Signale am Zug
Verschieber und Zugbegleiter:	Behandlung von Tieflade- und Postwagen beim Verschub
Reisezugschaffner:	Beleuchtung, Beheizung, Betafelung, Schadenliste

Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen — 603