



Verkehrs-Unterrichtsblatt

6. Stück

Wien, am 1. Juni 1971

Jahrgang 1971

Inhalt: 25. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 26. Etwas für jeden
 27. Laufüberwachung mittels Laufzettel
 28. Aus Meldungen der Sibe II

25. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Fehleinfahrt eines Städteschnellzuges

Die Sicherungsanlage des Bf N. besteht aus Befehlswerk und 2 Endstellwerken der Bauart 5007. Haupt- und Vorsignale sind vierbegriffig ausgeführt.

Am Ereignistag konnte ab 8.17 Uhr im Stellwerk 2 des Bf N. das Fahrstraßenfestlegefeld „nach L . . .“ nicht mehr geblockt werden. Hierüber wurde eine Störungsmeldung erstellt und diese dem Signalmeister zur Kenntnis gebracht. Wegen der nunmehr fehlenden Abhängigkeit zwischen zwei zusammenarbeitenden Dienstposten hatte der Fdl das Ankündigen der Blockbedienung bzw. die fernmündliche Anordnung und Vollzugsmeldung über Fahrstraßenprüfung und -sicherung für die Ausfahrten in Richtung L. im Bereich des Stellwerkes 2 eingeführt, jedoch wurden auf beiden Dienstposten keinerlei diesbezügliche Eintragungen gemacht.

Nach eingehender Untersuchung der Blockapparate in der Fahrdienstleitung und im Stellwerk 2 stellte der Signalwerkführer fest, daß die Spule des Fahrstraßenfestlegefeldes „nach L . . .“ durchgebrannt und der Einbau eines neuen Blockfeldes notwendig war. Mit dem Tausch des Blockfeldes wurde nach Eintreffen des Signalmeisters um etwa 14.30 Uhr begonnen.

Obwohl der Fdl bei der Zugankündigung für einen Lz an beide Stellwerke bereits um 14.50 Uhr Gleis 2 als Einfahrgleis bestimmt hatte, ordnete er für den um 15.13 Uhr vom Nachbarbf K. abgefahrenen Lz fernmündlich und blockmäßig die Einfahrt nach Gleis 4 an, da ihm nicht sicher schien, ob er das Tzf mit Rücksicht auf einen vorausgefahrenen Güterzug noch vor dem um 15.23 Uhr fälligen Städteschnellzug werde abfertigen können. Die erforderlichen Eintragungen über die Einfahränderung fehlten auf allen 3 Dienstposten.

Da der Güterzug seine Fahrzeit eingehalten hatte, konnte der Lz um 15.18 Uhr bei ordnungsgemäßer Bedienung der Sicherungsanlage auf Gleis 4 durchfahren. Der Wärter im Stellwerk 2 verabsäumte es jedoch, nach Einfahrt des Lz sowie Entblocken des Fahrstraßenfestlegefeldes durch den Fdl den „nach Gleis 4“ eingestellten Fahrstraßen-

knebel zurückzulegen und die Weichen 56 und 57 wieder in die Grundstellung zu bringen.

Kurz danach wurde der Städteschnellzug vom Bf K. mit der voraussichtlichen Abfahrt um 15.25 Uhr abgemeldet, worauf der Fdl im Bf N. blockmäßig die Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Durchfahrt dieses Zuges auf Gleis 2 anordnete. Der Wärter im Stellwerk 2 wollte nunmehr das Fahrstraßenfestlegefeld „von L . . .“ blocken, ohne hiebei auf die Stellung des noch nach Gleis 4 eingestellten Fahrstraßenknebels sowie die unrichtige Stellung der Weichen 56 und 57 zu achten und blieb daher stromlos. Anstatt nun zu überprüfen, ob sich alle Bedienungselemente für die Einfahrt nach Gleis 2 in der vorgeschriebenen Stellung befanden, meldete der Stellwerkswärter die vermeintliche Störung dem anwesenden Signalwerkführer, der antwortete, der Stellwerkswärter möge das Fahrstraßenfestlegefeld doch von Hand aus blocken. Da dieser jedoch eben zum Fernsprecher eilte, blockte der Signalwerkführer das genannte Feld selbst (bei abgenommenem vorderen Blockdeckel) und legte damit die Fahrstraße nach Gleis 4 fest. Der Stellwerkswärter erhob dagegen keinen Einwand, unterließ auch eine Verständigung des Fdl und legte den Signalknebel für das Einfahrsignal um. Kurz darauf bemerkte er die unrichtige Weichenstellung und brachte den Knebel wieder in die Grundstellung. Hiedurch wurde das Signal 4 b zeigende Hauptsignal kurz vor dem anrollenden Städteschnellzug in die Haltstellung gebracht, jedoch vom Zug trotz Schnellbremsung um 2 Wagenlängen überfahren.

Nachdem der Signalmeister das Fahrstraßenfestlegefeld „von L . . .“ von Hand aus wieder entblockt und der Stellwerkswärter die Bedienungselemente zur Fahrt nach Gleis 2 richtig gestellt hatte, konnte die Fahrstraße ordnungsgemäß festgelegt werden. Der Zug wurde durch den Vorfall 4 Minuten verspätet.

Das Ereignis wurde durch den Stellwerkswärter und den Signalwerkführer verschuldet. Ersterer, weil er nach Einfahrt des Lz auf Gleis 4 sowie Ent-

blocken des Fahrstraßenfestlegefeldes „von L . . .“ durch den Fdl die Bedienungselemente nicht in die Grundstellung gebracht, die Fahrstraße für die Einfahrt des Städtesschnellzuges auf das laut Zugverzeichnis für Bf-Bedienstete festgesetzte bzw. auf Grund des Befehlsempfanges auch angeordnete Gleis 2 nicht eingestellt und die dadurch bedingte anschließende Stromlosigkeit nicht sofort dem Fdl, sondern dem anwesenden Erhaltungsbediensteten gemeldet hat.

Nach Blocken des Fahrstraßenfestlegefeldes „von L . . .“ durch den Signalwerkführer von Hand aus ließ er ohne Rückfrage beim Fdl die Fehleinfahrt nach Gleis 4 durch Umlegen des Signalknebels zu. Der Stellwerkswärter erkannte wohl kurz darauf seine Fehlhandlung, konnte aber das Überfahren des haltzeigenden Einfahrsignals nicht mehr verhindern (DV V 3, Punkte 35, 236, 261 und 264 b; DV V 50, Punkte 18 (2), (5) in Verbindung mit dem Merkblatt zur DV V 51, Teil 5 (sinngemäß).

Mitschuldig war der Signalwerkführer, weil er den Blockapparat im Stellwerk 2 eigenmächtig bedient hat [DV V 50, Punkt 20 (3) sinngemäß].

Weitere Verfehlungen, die jedoch mit dem Vorfall nicht in ursächlichem Zusammenhang standen, beging der Fdl: Er verabsäumte es, anlässlich der aufgetretenen Störung die Ankündigung der

Blockbedienung sowie die Anordnung bzw. Vollzugsmeldung über fernmündliche Fahrstraßenprüfung und -sicherung in den Unterlagen zu verbuchen. Weiters unterließ er es, die Einfahränderung nach Gleis 4 für den Lz einzutragen (DV V 3, Punkte 184, 256, 257 und 292).

Wir rufen in diesem Zusammenhang die Bestimmungen der Punkte 257 der DV V 3 sowie des Punktes 20 (3) der DV V 50 in Erinnerung.

DV V 3, Punkt 257:

„Bei Arbeiten an Bf-Blockeinrichtungen ist der Bf-Block zu bedienen, soweit er bedienbar ist und einwandfrei arbeitet.

Wenn bei Blockeinrichtungen, die von zusammenarbeitenden Bediensteten zu bedienen sind, Unregelmäßigkeiten auftreten oder der zuständige Bedienstete des Sicherungsdienstes es anordnet, ist jede Blockbedienung nach den Bestimmungen der DV V 50 anzukündigen.

Neben der Blockbedienung ist der Auftrag zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße fernmündlich zu geben und der Vollzug zu melden . . .“.

DV V 50, Punkt 20 (3):

„Der Erhaltungsbedienstete darf nicht zur Bedienung eines Stellwerkes herangezogen werden.“

b) Entrollen von 5 Wagen auf die Strecke

Die Gleisanlage der unbesetzten H. u. Lst. R. besteht aus dem durchgehenden Hauptgleis 1 und dem Freiladegleis 3. Die H. u. Lst. liegt in einem Gefälle von 5⁰/₀₀, an das in Richtung Bf G. ein solches von 14⁰/₀₀ anschließt. In der H. u. Lst. abgestellte Fahrzeuge sind durch sperrbare Klemmkeile zu sichern. Der Verschub wird von der Zugbegleitmannschaft unter Aufsicht und Leitung des Zugführers durchgeführt. Beim vorübergehenden Abkuppeln des Zug-Tfz sind die Bestimmungen des Punktes 223 der DV M 26 zu beachten.

Nachdem am Ereignistag ein Bezirksgüterzug mit Personenbeförderung (Vorspann-Tfz, Zug-Tfz, 4 Personenwagen, 1 Gepäckwagen, 5 leere Güterwagen — diese ohne Handbremse —) um 7.26 Uhr am planmäßigen Haltepunkt auf Gleis 1 zum Stillstand gekommen war, sollte unter Leitung des Zugführers über die Weiche 1 nach Gleis 3 gefahren und von dort ein beladener Güterwagen abgeholt werden.

Obwohl der Zugführer wußte, daß keiner der 5 Güterwagen des Bezirksgüterzuges eine Handbremse besaß, in der Hst. keine Wagensicherungsmittel vorhanden sind und eine solche Wagengruppe in dem vorhandenen Gefälle von mehr als 2,5⁰/₀₀ zweifach zu sichern war, ließ er, anstatt mit dem ganzen Zug den vorzunehmenden Verschub durchzuführen, die 5 Güterwagen abkuppeln. Er unterließ es aber auch, den Tfz-Führer des Vorspann-Tfz die vorgesehenen Verschubbewegungen bekanntzugeben und ihn insbesondere zu veranlassen, den ganzen Wagenzug voll einzubremsen.

Da der Tfz-Führer demnach nur wußte, daß von Gleis 3 ein Wagen abgeholt werden sollte, löste er nach Stillstand des Zuges und noch vor Abkuppeln der 5 Wagen die durchgehende Bremse. Der Zugführer überzeugte sich nicht davon, ob im abgestellten Zugteil wenigstens die durchgehende Bremse voll wirkte, leitete bedenkenlos den Verschub ein und fuhr in Richtung Weiche 1.

Kurz darauf bemerkte der Tfz-Führer, daß die auf Gleis 1 stehenden Wagen in Richtung Bf G. entrollten, und gab sofort Gefahrensignal. Die Zugbegleitmannschaft wurde hiedurch zwar auf das Ereignis aufmerksam, konnte aber das Entrollen nicht mehr verhindern. Nach Verständigung des Nachbarbf G. fuhr der Zugführer mit dem Verschubteil geschoben den entrollten Fahrzeugen nach. Diese befuhren 8 unabgeschrankte Eisenbahnkreuzungen, es kam jedoch glücklicherweise weder zu einem Zusammenprall noch zu einer Gefährdung von Straßenbenützern. Die Wagen wurden im Bf G. mittels eines Hemmschuhes angehalten und mit dem kurz darauf eintreffenden restlichen Zugteil vereinigt.

Schuldtragend am Ereignis war der Zugführer, weil er als Verschubleiter eine aus 5 Güterwagen bestehende Gruppe ohne Sicherung abgestellt und es überdies verabsäumt hat, den Tfz-Führer des Vorspann-Tfz über die vorzunehmenden Verschubbewegungen zu verständigen bzw. ihn anzuweisen, vor dem Abkuppeln den Wagenzug voll einzubremsen.

Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die Bestimmungen des Punktes 223 der DV M 26, die u. a. lauten: „Verläßt das Tfz, von dem aus die

durchgehende Bremse bedient wird, einen durchgehend gebremsten Zug oder einen durchgehend- und handgebremsten Zug auch nur vor-

übergehend, so hat der Tfz-Führer den Wagenzug mit der durchgehenden Bremse voll einzubremsen . . .“.

c) Unerlaubte Abfahrt eines Triebwagenpersonenzuges

Bf O. besitzt kein Ausfahrtsignal, die Abfertigung personenbefördernder Züge erfolgt durch den Fdl mit Signal 28 a.

Um 20.56 Uhr — am Vorabend des Ereignistages — traf der im Bf O. endende Triebwagenpersonenzug auf Gleis 1 ein. Nach Übergabe des Triebwagens an den Lokwart des Bf O. um zirka 21.30 Uhr begab sich der Tfz-Führer zum Abendessen und legte sich um zirka 22.30 Uhr in der Unterkunft zur Ruhe. Er wurde um 3.35 Uhr des Folgetages vom Lokwart geweckt und begab sich anschließend zum Triebwagen. Dann setzte er Handlungen, die ihm, der nüchtern und gesund war, selbst unerklärbar schienen.

Er überzeugte sich nicht von der richtigen Uhrzeit und setzte **in der Meinung**, in Höhe der Fahrdienstleitung ein grünes Licht gesehen zu haben, das er als Abfahrauftrag auffaßte, den Zug ohne volle Bremsprobe und ohne den Zugführer gesehen zu haben, um 3.45 Uhr — **50 Minuten** vor der planmäßigen Abfahrtszeit — in Bewegung und fuhr in Richtung Bf M. ab.

Nach dem Anhalten in der zwischen Bf O. und M. liegenden Hst. bemerkte der Tfz-Führer, daß er

ohne Zugführer und mit Vorsprung vom Bf O. abgefahren war, setzte aber — da eine telephonische Verständigung mit den benachbarten Bf nicht möglich war — die Fahrt vorsichtig weiter fort. Kurz darauf hielt er neuerlich an, um seine weiteren Handlungen zu überlegen und fuhr schließlich vorsichtig bis in den Bf M. Die im Bf O. wartenden Reisenden wurden mit Autobussen nachgeführt, worauf der Triebwagenpersonenzug die Fahrt mit 43 Minuten Verspätung fortsetzte.

Folgende Verstöße des Tfz-Führers waren gegeben:

- a) Dienstantrittsmeldung beim Fdl unterlassen,
- b) richtige Uhrzeit nicht überprüft,
- c) volle Bremsprobe unterlassen,
- d) Abfahrt ohne Abfahrauftrag 50 Minuten vor Plan,
- e) Fehlen des Zugführers nicht beachtet.

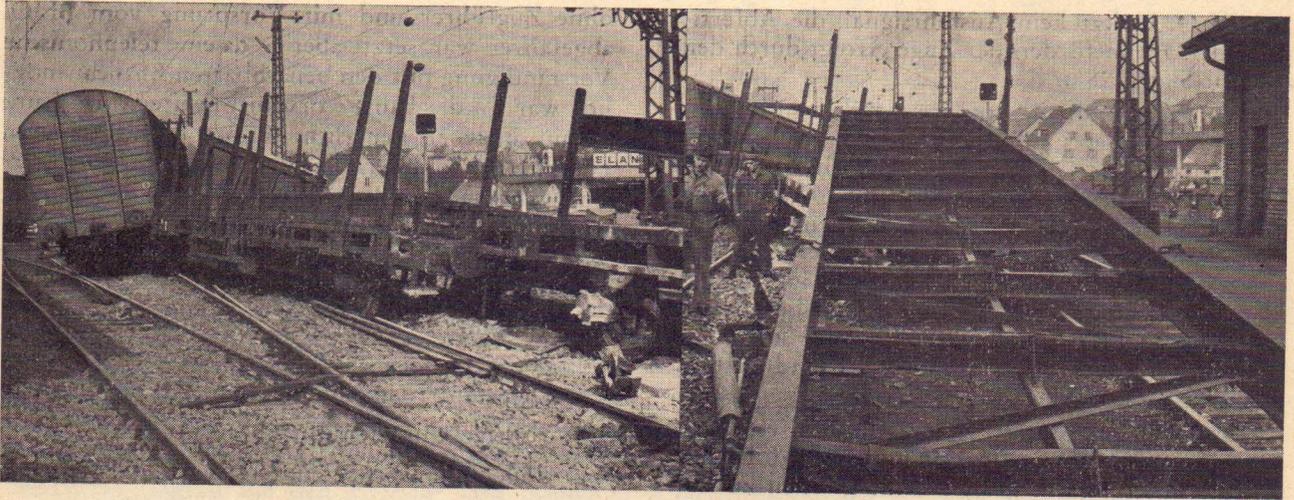
(DV V 3, Punkte 27, 284, 331, 333 und 471; DV M 26, Punkt 167; DV M 22, Teil A, Punkt 25).

d) Unfälle der letzten Zeit



Am 23. März fuhr im Bf K. das Zug-Tfz eines Bezirksgüterzuges mit 10 Wagen nach Gleis 4, um von dort 17 Wagen nach Gleis 2 zu überstellen. Da die Schraubenkupplung zwischen den zu überstellenden 17 und den restlichen auf Gleis 4 stehenden

Am 30. März kam es ebenfalls infolge mangelhafter bzw. **unterlassener Sicherung** im Bf V. zum Entrollen von 4 Wagen. Diese fuhren einem eben einfahrenden Güterzug in die Flanke, wobei 1 Wagen des Vershubteiles und 7 Wagen des Güterzuges



14 Wagen zu straff angezogen war, verlangte der mit dem Abkuppeln beauftragte Schaffner das Aufdrücken. Dadurch setzten sich nach dem Abkuppeln die 14 **ungesicherten** Wagen in Bewegung und entrollten in das Stumpfgleis 4 b.

Die Wagen erreichten eine Geschwindigkeit von 25 km/h, wobei 1 Wagen über eine Böschung stürzte und ein weiterer entgleiste.

entgleisten und Sachschaden in Höhe von zirka S 200.000,— entstand !

Diese Unfälle geben Anlaß an die Bestimmungen der Punkte 62, 63 d), 67, 92 j), 119, 122 und 124 der DV V 3 zu erinnern.

Am 19. März um 19.00 Uhr kam es auf einer abgeschränkten Eisenbahnkreuzung zwischen den

Verletzungen und mußte in ein Krankenhaus eingeliefert werden.



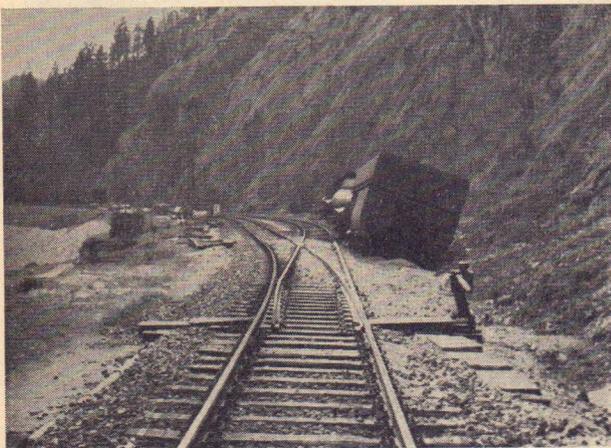
Bf A. und B. bei offenem Schranken zum Zusammenprall eines Personenzuges mit einem Lkw, wobei dieser schwer, das Tfz und die Personenwagen leicht beschädigt wurden. Der Kfz-Lenker erlitt

Der Schrankenbediener hatte die verbindliche Abmeldung des Personenzuges erhalten, aber auf die Schließung des Schrankens vergessen !

Am 30. März um 12.12 Uhr entgleiste im Bf E. auf Weiche 17 bei Einfahrt eines Bezirksgüterzuges nach Gleis 2 der viertletzte Wagen mit der hinteren Achse.

Der im Stellwerk 2 befindliche Wärter hatte durch unvorschriftsmäßiges vorzeitiges Blocken des Befehlsempfangsfeldes dem Fdl die Möglichkeit gegeben, die Fahrstraße vorzeitig aufzulösen. Während der Stellwerkswärter mit der Schankenbedienung beschäftigt war, stellte der zu diesem Zeitpunkt unbeaufsichtigte Einschüler die noch vom Zug befahrene Weiche 17 um.

Am 15. April um 19.27 Uhr kam es im Bf Sch. zum Zusammenstoß eines auf Gleis 3 durch-



fahrenden Güterzuges mit einem auf Gleis 1 nicht grenzfrei stehenden Güterzug; von diesem entgleisten die beiden letzten Fahrzeuge mit allen Achsen, wurden gegen eine Felswand gedrückt und schwer, das Tfz des durchfahrenden Zuges leicht beschädigt.

Der Unfall ist auf Verschulden des im elektromechanischen Mittelstellwerk allein Dienst versahenden Fdl zurückzuführen, der das Feststellen der grenzfreien Einfahrt des Güterzuges auf Gleis 1 nicht vorschriftsmäßig durchgeführt hatte und die Fahrstraßenprüfung unterließ.

Am 21. April um 5.11 Uhr stieß im Bf P. ein aus Gleis 2 ausfahrender Güterzug mit dem auf Gleis 4 nicht grenzfrei stehenden letzten Wagen eines Güterzuges der Gegenrichtung zusammen. Dabei wurden das Tfz und 1 Wagen beschädigt. Die Ursache dieses Ereignisses lag in unterlassener Fahrstraßenprüfung durch den Stellwerkswärter.

Im Fernschreiben über dieses Ereignis gab der Fdl folgendes an:

„Mittwoch, 21. 4. um 5.11 Uhr im Bf P. . . .
Streifung Zug . . . bei Ausfahrt mit Schlußwagen des Zuges . . .

Ursache: Zug . . . nicht grenzfrei . . .“.

Der Fdl hatte das Ereignis fälschlicherweise unter lfd.Nr. 11 b) der „Richtlinien“ anstatt unter lfd.Nr. 1 eingestuft. Die Ursache des Ereignisses hätte richtig „unterlassene Fahrstraßenprüfung“ lauten müssen.

26. Etwas für jeden

Hoch klingt das Lied vom braven Eisenbahner

Fdl Revident Heinrich Zangerl, Bf Innsbruck Hbf, hat am 14. April 1971 um 13.43 Uhr als Fdl im Bf Innsbruck Westbf eine Reisende vor dem



Überfahrenwerden durch den auf Gleis 4 einfahrenden Zug 2923 gerettet.

Die Frau wollte Zug 2923 zur Fahrt nach Mittelwald benutzen und hatte sich vorerst über Weisung des von ihr befragten Fdl am richtigen Bahnsteig 1 aufgehalten. Als sie jedoch den aus Richtung Innsbruck Hbf auf Gleis 1 einfahrenden Zug 2721 sah, wollte sie in einer Kurzschlußhandlung über den Bohlenübergang vom Bahnsteig 1 auf den Mittelbahnsteig 2 (zwischen den Gleisen 2 und 1) wechseln, ohne auf den im Gleis 4 sich bereits nähernden Zug 2923 zu achten.

Als Fdl Zangerl die etwa 10 m vor dem Zug ins Gleis 4 tretende Frau wahrnahm, eilte er ihr sofort nach und konnte sie durch einen Stoß in den Rücken zum Teil aus dem Gefahrenbereich bringen. Während die Frau, die vom Tfz nach links aus dem Gleis geschleudert wurde, dabei Serienrippenbrüche und einen Beckenbruch erlitt, zog sich Zangerl selbst einen Unterarmbruch zu.

Zweifellos hat der Fdl unter Einsatz seines eigenen Lebens wesentlich dazu beigetragen, die Reisende vor dem Überfahrenwerden zu bewahren. Er wurde deshalb zur Verleihung einer sichtbar zu tragende Auszeichnung vorgeschlagen.

Schneeräumung — diesmal anders !

Bisher erfolgte die Schneeräumung auf der Schafbergbahn in der Weise, daß etwa 30 Mann der Bahnmeisterstellen Bad Ischl und Ebensee täglich mit einem Autobus nach St. Wolfgang befördert und von dort mit einem Arbeitszug zur Einsatzstelle gebracht wurden. Die Schneeräumarbeiten



selbst, die man händisch bzw. mit Schneehexen durchführte, dauerten etwa 3 Wochen an. Hier muß darauf hingewiesen werden, daß am Schafberg Schneehöhen bis zu 12 m zu verzeichnen sind.

Heuer bot die Firma Mercedes aus Salzburg zur Erprobung einen Unimog mit einer Schneefräse zur Freimachung der Strecke an.

Es gelang, die gesamte Strecke mittels des neuen Gerätes **binnen 3 Tagen** zu räumen, wobei jedoch zugegeben werden muß, daß 1971 eine wesentlich geringere Schneehöhe als in früheren Jahren zu verzeichnen war.

Die Kosten für die Schneeräumung beliefen sich bisher auf etwa S 150.000 pro Jahr. 1971 konnte dieser Betrag dank des Angebotes der Fa. Mercedes eingespart werden. Da sich immer weniger Schneearbeiter finden, soll künftig die Schneeräumung auf der Schafbergbahn maschinell mit einer Unimog-Schneefräse oder einem ähnlichen Gerät durchgeführt werden.



Und wieder Abwanderung zur Straße !

Am 8. März 1971 wurde in der TA 15 des Bf Lilienfeld festgestellt, daß bei einer Sendung Zinkbänder aus Deutschland nach Markt die Stapel verrutscht, Stahlbänder gerissen und die Bleche sowie die Bandrollen schwer beschädigt worden waren. Die Erhebungen bezüglich der Ursache verliefen ergebnislos.

Hiezu schrieb uns die Empfängerfirma u. a.:

„ . . . Dieses Vorkommnis veranlaßt uns, auf Lkw-Transporte überzugehen, da erstens der Transport nur wenige Tage dauert, die Kosten geringer sind und in Reklamationsfällen der Spediteur vorhanden ist; die Fälle können dann auf kurzem Wege durch Schadensabdeckung aus der Versicherung erledigt werden . . .“.

Die Kommerzielle Direktion brachte uns den Vorfall zur Kenntnis und führte hiezu noch folgendes an:

„ . . . Vor Eintritt dieses Schadensfalles hatte uns am 2. März 1971 ein Besuch bei der Firma sehr

reale Hoffnungen auf die Gewinnung von derzeit auf der Straße laufenden Transporten von Aluminium in Barren von Lend nach Lilienfeld in der Größe von 5000 Jahrestonnen (Nettoeinnahmen zirka S 850.000,— jährlich) gebracht. Es ist nun sehr zu befürchten, daß neben der im Firmenschreiben bekanntgegebenen Umlegung der Blechtransporte auf die Straße (500 Jahrestonnen, ÖBB-Einnahmen S 110.000,—), die Firma auch die oben erwähnten Aluminiumtransporte weiterhin mit Lkw führen wird.

Die Absage der Firma trifft uns um so mehr, als wir bemüht sind, die Substanz der gegenständlichen Nebenbahn zu vergrößern.

Dieser Fall ist ein deutliches Beispiel dafür, daß für die ÖBB bei Transportschäden vielfach außer dem effektiv zu leistenden Schadenersatz in der Folge durch Abwanderung weiterer Transporte auf die Straße sowie durch Paralyisierung unserer Werbermaßnahmen ein weiterer, noch viel größerer Schaden durch Einnahmehausfälle entsteht . . .“.

Entgleisungen bei Zug- und Verschiebfahrten

(Aus DA. 400/173 a/71 vom 31. März 1971 der Dion Wien)

„Mit Sorge und Befremden mußte festgestellt werden, daß trotz zahlreich und wiederholt ergangener Mahnungen die Anzahl der Zug- und Verschiebentgleisungen mit zum Teil schweren Folgen innerhalb des Direktionsbereiches im Jahre 1970 in bedenklichem Maße angestiegen ist.

Da als Unfallursache in den meisten Fällen

- a) vorzeitiges Auflösen der Fahrstraße,
- b) Umstellen von Weichen unter Fahrzeugen sowie
- c) Aufschneiden von Weichen mit nachfolgender Fahrt gegen die Spitze

aufscheint, ist evident, daß manche Verkehrsbedienstete noch immer nicht erkannt haben oder nicht zu erkennen bereit sind, welche große Verantwortung mit ihrer Dienstesausübung verbunden ist. Das Versagen dieser Bediensteten ist immer wieder in der an den Tag gelegten Sorglosigkeit, Oberflächlichkeit und wenig ernsten Dienstauffassung zu suchen.

Es wird daher neuerlich und eindringlichst in Erinnerung gebracht, daß nur genaue Kenntnis sowie gewissenhafteste Befolgung der Vorschriftenbestimmungen eine sichere Betriebsabwicklung gewährleisten. Nur dadurch können die ÖBB außer vor einer Beeinträchtigung des ihnen von der Öffentlichkeit entgegengebrachten Vertrauens auch vor größeren finanziellen Verlusten bewahrt werden.

Um endlich eine fühlbare Minderung derartiger Unfälle zu erreichen, werden die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst angewiesen, die bezug habenden Vorschriftenbestimmungen sowie die hiezu ergangenen Dienst anweisungen als Schwerpunktprogramm für die kommenden Dienstunterrichte aufzunehmen und sie dort selbst eingehend zu besprechen bzw. zu erläutern.

Weiters wird an die Herren Betriebskontrolloren, Bahnhofvorstände und Aufsichtsbeamten der dringende Appell gerichtet, der Überwachung des Verkehrsdienstes besonderes Augenmerk zu schenken und bei auftretenden Unzukömmlichkeiten sofort und mit entsprechendem Nachdruck einzuschreiten.

Es darf erwartet werden, daß künftighin alle Bedienstete durch genaueste Befolgung der Vorschriftenbestimmungen sowie gewissenhafteste Dienstleistung mithelfen, die Unfallrate auf ein vertretbares Ausmaß zu senken.“



AUCH AUF DEINEN SCHILLING KOMMT ES AN!

Wir wollen helfen, wo Not ist! Wir wollen für Waisen und Unfallopfer sorgen. Einer allein ist zu schwach dazu — gemeinsam können wir es.

Der monatliche Mitgliedsbeitrag beim Waisen- und Unterstützungsverein der ÖBB beträgt nur 1.— S.

Komm zu uns und hilf uns helfen! Dein Vertrauensmann weiß mehr darüber.



Statistische Zahlen, die aufrütteln müssen !

(Beitrag des Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst des Bf Leoben, Oberrevident Karl Jung)

Vor etwas mehr als einem Monat erhielten wir von der GD für den Dienstgebrauch einen Auszug aus der Gesamtstatistik der Unfälle des Jahres 1970, unterteilt nach Zugentgleisungen, Zugzusammenstößen, persönlichen Unfällen und dergleichen, sowie auch die Zahlen über offene Schranken, wobei als Ursache Personalverschulden angegeben war. Die erschreckende Zahl lautete 483 trotz der Einführung des „Verbindlichen Abmeldens“ ab 1. März 1970. Im Jahre 1969 waren es noch 466 Fälle, wobei wir bei den ÖBB das „Verbindliche Abmelden“ der Züge noch nicht kannten.

Nun, Kollegen, wo blieb der Erfolg des „Verbindlichen Abmeldens“, welches zweifelsfrei das sicherste System ist, um offene Schranken bei Zugfahrten zu verhindern? Statt einer rapiden Senkung der Fälle ist eine Steigerung eingetreten und das trotz der wesentlichen Erleichterungen, die das „Verbindliche Abmelden“ mit sich brachte, wenn auch nicht verschwiegen werden soll, daß damit eine Erweiterung der Verantwortung in qualitativer Hinsicht für die Fdl verbunden war.

Ich habe nun diese beiden Statistiken der Jahre 1969 und 1970 im Dienstunterricht bekanntgegeben und die Bediensteten gefragt, welche wohl die Hauptursachen dieses „Fehlschlages“ nach ihrer Ansicht sein könnten und erhielt als Ergebnis folgendes:

1. Manche Fdl stellen das Ausfahrtsignal frei, ohne vorher alle Streckenbediensteten, die Schranken zu betätigen haben, zu verständigen.

Den Beweis brachten Blockwärter, die auch zugleich Schrankenwärter sind, die berichteten, daß öfters schon eine Vorblockung einlangte, ehe ein Sammelruf erfolgte.

2. Einige Fdl überzeugen sich nicht deutlich genug, ob auch alle Streckenbediensteten die Abmeldung mit „Verstanden Posten X“ quittiert haben!
3. Es werden auf dicht befahrenen Strecken fünf bis sechs Züge abgemeldet, was für manche, speziell ältere Bedienstete entschieden zu viel ist.
4. Trotz genauester Einhaltung der Bestimmungen der ZSV bleibt als letzte Ursache doch menschliches Versagen.

Letzteres werden wir trotz eingehender Schulung nie zur Gänze beseitigen können, das erscheint klar, denn solange es Menschen gibt, wird es auch hier und da beim Besten zu einem Versagen kommen, das sehr viele Ursachen haben kann, die teilweise sogar auf dem Gebiet der Medizin oder Psychologie liegen können.

Aber die von mir im Unterricht festgestellten ersten drei Ursachen müssen wir zum Gegenstand nachdrücklicher Schulung machen. Es darf

einfach das Ausfahrtsignal nicht freigestellt oder freigegeben werden, bevor nicht alle Schrankenbediener der Strecke die Abmeldung erhalten und auch durch „Verstanden Posten X“ quittiert haben. Kollege Fdl, hast Du auf diesem Gebiet Schwächen? — Du weißt es sicher selbst am besten —. Hat sich ein Posten nicht gemeldet, rufe ihn sofort mit seinem Rufzeichen!

Vergiß nicht, daß wir auf der Strecke Bedienstete haben, die nicht mehr die Jüngsten sind und daher möglicherweise etwas langsamer reagieren. Verdamme sie deswegen nicht, sondern bemühe Dich gerade bei diesen Menschen, daß Ihnen nichts passiert. Jeder offene Schranken tut uns doch allen weh, stimmt es nicht, werte Kollegen?

Fünf oder sechs Züge auf einmal abgemeldet zu bekommen — ist es nicht für manche Kollegen zu viel?

Ein Wort aber auch an die Schrankenwärter: Meldet Euch deutlich und in der Schriftsprache! Ihr erleichtert damit auch den verantwortungsvollen Dienst der Fdl.

Ich glaube, wir haben alle die Verpflichtung, mitzuwirken, daß die nächste Statistik ein besseres Ergebnis zeigen wird. Machen wir uns als Schulungsbeamte die Mühe einer persönlichen Aussprache mit dem einen oder anderen Bediensteten, es wird sich lohnen!

10 Jahre Straßenrollerverkehr Vöcklabruck

(Aus einer Oberösterreichischen Zeitung vom 22. 4. 1971)

Am 5. April 1961 wurde nach eingehenden Vorarbeiten mit den Eternit-Werken Ludwig Hatschek durch den Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen der Straßenrollerverkehr ab dem Bf Vöcklabruck aufgenommen. Es war dies der 22. Bahnhof, auf dem ein Straßenrollerstützpunkt eingerichtet worden ist, und die Eternit-Werke waren die 170. Firma, die sich dieser rationalen und preiswerten Haus-Haus-Bediengung der Bundesbahnen angeschlossen hat. In weiterer Folge kam noch die Oberösterreichische Tierkörperverwertung GmbH hinzu. Mit dem Straßenroller — dem fahrbaren Anschlußgleis — wird auch dort eine Hausbediengung ermöglicht, wo der Bau einer Anschlußbahn aus technischen oder finanziellen Gründen nicht möglich ist.

Im ersten Jahrzehnt dieses Verkehrs wurden — zur vollsten Zufriedenheit der Firma — rund 47.500 beladene Eisenbahnwagen mit dem Straßenroller befördert. Diese Leistung entspricht 950 voll ausgelasteten Güterzügen, die auf den Straßen Vöcklabrucks gefahren worden sind.

Zur Verkehrsabwicklung wurden seitens des Kraftwagendienstes Saurer-Zugmaschinen und SEAG-Straßenroller eingesetzt, die sich in diesem stark frequentierten Verkehr sehr gut bewährt haben.

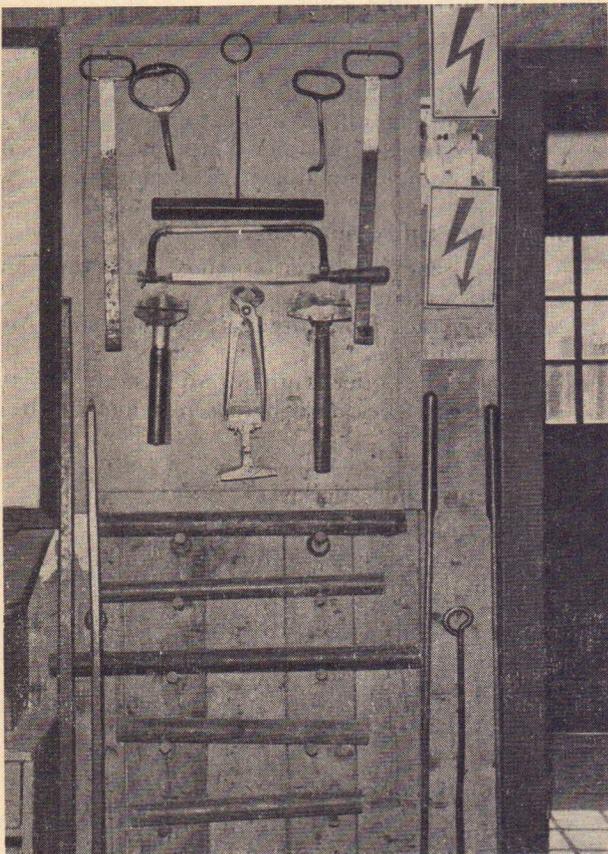
Stilblüte aus einem Fernschreiben

„... Aus der eingleisigen Hauptbahn, zwischen Bf A. und K. brach die in Holzbau ausgeführte Haltestelle K. rechts der Bahn ein Brand aus, die teilweise ein Raub der Flammen wurde... Brandeinsatz 9 Mann bis folgende Tag 1.30 Uhr...“

Verbesserungsvorschlag

Ein Magazinsmeister schrieb uns:

„Das wichtigste zur raschen und vor allem sicheren Verladung von Gütern ist ein Werkzeug, das aber auch vorhanden sein muß und von dem man weiß, wo es zu finden ist. Ich habe mir, es ist



jetzt schon 10 Jahre her, eine Werkzeugtafel gemacht. Eine alte, kleinere Reklametafel habe ich grau gestrichen, die Werkzeugformen darauf gezeichnet und diese rot angemalt. Die Tafel habe ich an gut sichtbarer Stelle im Magazin angebracht.

Diese Einrichtung hat sich bisher sehr gut bewährt; auch ist mir in den ganzen Jahren kein Werkzeug abhanden gekommen, obwohl alle Zugpartien ins Magazin kommen und das Werkzeug sehr viel benutzt wird...“

Eine generelle Einführung eines einheitlichen Aufhängebrettes für Werkzeug in allgemein zugänglichen Räumen ist nicht möglich. Die Verwahrung des Werkzeuges muß dem dafür verantwortlichen Bediensteten nach den ortsbedingten Gegebenheiten überlassen bleiben. Überdies sind die Dienststellen nicht mit einheitlichem Werkzeug geteilt, so daß genormte Brettgrößen nicht eingeführt werden können. Dies schließt jedoch nicht aus, solche Aufhängebretter bei Bedarf und Möglichkeit zu verwenden, so es die örtlichen Verhältnisse zweckmäßig erscheinen lassen.

Trunkenheitsanstand eines Schaffners

Am 24. März verzögerte im Bf S. der alkoholisierte Schaffner eines Personenzuges die Abfertigung des Zuges durch mangelhafte Abgabe des Signals 54. Vom Fdl zur Rede gestellt, reagierte er mit herausfordernden und beleidigenden Worten, durch die Reisende des Zuges zu Unmutsäußerungen gegen die ÖBB wie z. B.: „Na ja, die Bundesbahn kann sich ja alles leisten“ veranlaßt wurden. Der Fdl vermutete richtig Alkoholisierung des Schaffners und untersagte ihm jede weitere Dienstleistung. Im Bf S. wurde der Schaffner vom Bf-Vorstand erwartet, der den Bediensteten dem Bahnarzt vorführen wollte. Da sich der Schaffner weigerte und dies wieder in lautstarker und einer dem Ansehen der ÖBB äußerst abträglichen Weise geschah, gab ihm der Bf-Vorstand den Auftrag, als Fahrgast nach Wien zu fahren. Durch den Anstand wurde der Personenzug 24 Minuten verspätet.

Der Bedienstete wurde im Ordnungsstrafwege mit einer Ge'dbuße im Ausmaß von 10% bestraft.

Immer wieder Lieferfristüberschreitungen!

Lieferfristüberschreitungen verärgern nicht nur unsere Kunden, sondern **kosten der Bahn sehr viel Geld.**

Gleichgültig, ob das Gut lieferfristversichert ist oder nicht,
ob es sich um hochwertiges Gut oder um Schottersteine handelt,
ob durch die Überschreitung dem Kunden ein Schaden entstand oder nicht,

in allen Fällen muß die Eisenbahn, wenn durch ihr Verschulden die Lieferfrist überschritten wurde, **einen Teil der Frachteinnahmen wieder zurückzahlen!**

27. Laufüberwachung mittels Laufzettel

Eine für ein Verkehrsunternehmen unerfreuliche Tatsache ergab die am Freitag, 5. Februar 1971, mittels Laufzettel durchgeführte Laufüberwachung der ÖBB. Der Pünktlichkeitsgrad im Zugverkehr ist weiter absinkend.

Erbrachte schon die zum Vergleich herangezogene Überwachung vom Freitag, 6. Februar 1970, keine befriedigenden Ergebnisse, so muß das weitere Absinken des Pünktlichkeitsgrades zum Nachdenken und Handeln herausfordern.

Die Laufüberwachung am Freitag, 5. Februar 1971, erfaßte insgesamt 4047 Züge, davon 182 Bedarfzüge. Von den überwachten Zügen waren 2417 Züge mit Personenbeförderung und 1630 Güter- und Dienstzüge. 2246 Züge oder 55,5% kamen recht oder mit Vorsprung im End- oder Übergangsbahnhof an. Bei den personenbefördernden Zügen waren es 1541 oder 63,8% und bei den Güter- und Dienstzügen 705 oder 43,3%.

Besonders deutlich wird der unbefriedigende Pünktlichkeitsgrad bei den Expres- und Schnellzügen ersichtlich. Von einhundert gefahrenen Expres- und Schnellzügen — ausgenommen Triebwagenexpres- und Triebwagenschnellzüge — kamen nur 38% recht an.

Die Pünktlichkeit bei den äußerst wichtigen Güterschnellzügen (TEEM-Zügen) ist prozentuell gesehen noch schlechter. Von 25 Güterschnellzügen führen nur 8 Züge oder 32% am Ausgangs- oder Grenzbahnhof recht oder mit Vorsprung ab und kamen nur 4 Züge oder 16% recht oder mit Vorsprung an.

Die Summe der Abgangsverspätungen betrug am Überwachungstag bei den personenbefördernden Zügen 51 Stunden und bei den Güter- und Dienstzügen 734 Stunden. Bei der Ankunft der Züge erhöhten sich die Verspätungen der erstgenannten Zugart gegenüber dem Vorjahr um 43 Stunden auf 94 Stunden und bei letzteren um 187 Stunden auf 921 Stunden. Die Gesamtabgangsverspätungen von 785 Stunden bzw. die Gesamtankunftsverspätungen von 1015 Stunden bedeuten eine große finanzielle Belastung und erfordern einen erheblichen Personalmehraufwand. Dieser stellt bei der derzeitigen schwierigen Lage am Personalsektor oftmals ein schwer zu lösendes Problem dar.

Was jedoch noch schwerer wiegt, ist die Tatsache, daß die Verspätungen das Image der ÖBB aufs schwerste schädigen und dadurch die Konkurrenzfähigkeit des Unternehmens gefährdet wird. Die Konkurrenz zwischen Schiene und Straße erfordert von der Bahn große Anstrengungen. Es werden gewaltige Summen investiert, um das Reisen angenehmer zu gestalten und die Geschwindigkeit der Züge zu erhöhen. Ergänzung finden müssen diese Bemühungen in einem sicheren und pünktlichen Beförderungsablauf. Letztlich sind alle Anstrengungen umsonst, wenn es nicht gelingt, die im Fahrplan offerierten Beförderungsbedingungen, worunter auch Pünktlichkeit zu verstehen ist, einzuhalten.

Ein durch Verspätung verärgertes Kunde ist ein unzufriedener Kunde und oft auch ein verlorener.

Es ist daher Aufgabe jedes pflichtbewußten Eisenbahners, gerade jetzt vor Beginn der Reisezeit, Zugverspätungen mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu verhindern und zu bekämpfen.

Nachstehend werden die häufigsten, immer wiederkehrenden Verspätungsursachen in Erinnerung gerufen:

Vor Abfahrt eines Zuges

- verspätete Zugbildung,
- verspätetes Einschleichen der Garnituren,
- verspätete Triebfahrzeugstellung,
- verspäteter Dienstantritt.

Nach Abfahrt eines Zuges

- keine Vormeldung umfangreicher Ausladungen,
- keine Vormeldung über die Reihung reservierter Wagen oder Abteile,
- keine Vormeldung über Platzverhältnisse im Zug bei ungleichmäßiger Besetzung.

Während der Fahrt eines Zuges

- unterlassene Vorbereitung der Ausladung im Gepäckwagen,
- unterlassenes Bekanntgeben des nächsten Anhaltebahnhofes,
- unterlassenes oder säumiges Melden am Signalfernsprecher bei unvorhergesehenem Verhalten vor Signalen.

Vor Ankunft eines Zuges

- nicht zeitgerechte Signalfreigabe,
- nicht zeitgerechtes Freimachen von Ein- und Durchfahrgleisen,
- nicht zeitgerechtes Bereitstellen von Ladegerät und Ladegut beim voraussichtlichen Haltepunkt des Gepäckwagens,
- nicht zeitgerechtes Bereitstellen beizugebender Wagen.

Nach Ankunft eines Zuges

- verzögerte Ladetätigkeit durch Sortieren des Ladegutes während des Aus- und Zuladens,
- verzögerte Abfertigung durch Befehlsbeigabe, schleppende Abgabe des Signals 54 „Abfahrbereit“ und säumige Abfertigung durch den FdI (Zugführer),
- verzögerte Befolgung des Abfahrauftrages durch den Tfz-Führer.

Neben den angeführten Verspätungsursachen gibt es noch eine Vielzahl Möglichkeiten, die zu Verspätungen führen. Aus hinlänglich bekannten Gründen sind Verspätungen nicht immer zu vermeiden (z. B. durch Zuwarten auf Anschlusszüge) oder es werden Züge mit Verspätungen von Nachbarverwaltungen übernommen. In solchen Fällen hat sich das Bemühen darauf zu richten, zusätzliche Verspätungen zu vermeiden und die bestehende

Verspätung durch Kürzen der Aufenthalte und Anstreben der kürzesten Fahrzeiten aufzuholen.)*

Verspätungen werden vielfach auch durch mangelhafte Dienstleistung verursacht. Bei entsprechender Dienstauffassung und Einsatzfreude der

*) Darüber hinaus ist, da Verspätungen für den Reisenden wegen der daraus entstehenden Folgen (Anschlußversäumnisse, verpaßte Termine u. dgl.) immer unangenehm sind, für das Ansehen der ÖBB weniger abträglich, wenn bei vom Ausland übernommenen Verspätungen, dieser Umstand bei der Lautsprecheransage bekanntgegeben wird. Gleichfalls muß in diesem Zusammenhange darauf hingewiesen werden, daß in Verfolg des bei den ÖBB zu übenden Kundendienstes, auf ausreichende Information der Reisenden über die Verspätungsursachen und die voraussichtliche Dauer unvorhergesehener Aufenthalte, sowohl im Zug als auch in den Bahnhöfen besonders bedacht zu nehmen ist.

Verkehrsbediensteten wäre ein Großteil der Verspätungen zu vermeiden. Es muß leider bemerkt werden, daß bei einzelnen Bediensteten diese Einstellung zum Beruf nicht in wünschenswertem Ausmaße in Erscheinung tritt. Auch ist der mancherorts zu beobachtende „Schlendrian“ einem geordneten Zugverkehr abträglich.

Der Kampf gegen die Verspätungen erfordert den vollen Einsatz jedes einzelnen und wird nur dann erfolgreich sein, wenn alle mithelfen. Es kommt auf jede Minute an! Darum wird abschließend das Leitmotiv in Erinnerung gerufen

„Achtet die Minute!“

28. Aus Meldungen der Sibe II

„Bf Bockstein, 3. Februar 1971

. . . Der Bedienstete hatte Dienst als Zugführer bei Vz G 80 von Villach Westbf bis Schwarzach-St. Veit. Im Bf Bockstein wollte er vom Zug-Tfz heruntersteigen, um dem Führer des V-Tfz das Leistungsblatt zu übergeben. Er benützte jedoch dabei nicht den Handgriff neben der Tür des Führerstandes, sondern hielt sich am Türfalz fest. Als die Tür hinter ihm zuschlug, konnte er die linke Hand nicht mehr rechtzeitig vom Falz wegnehmen und erlitt dadurch eine Quetschung des Daumens der linken Hand. Erste Hilfe wurde durch den Fdl in Bockstein geleistet (Anlegen eines Notverbandes). Arbeitsunfähigkeit 21 Tage.“

DV A 40. Pkt. 3.1.1.

„Bf Rosenbach, 5. Februar 1971

. . . Am Freitag, 5. Februar 1971, fuhr T. als Zugführer mit Zug G 84 von Jesenice nach Rosenbach. Im Bf Rosenbach stieg T. in Höhe des Zoll-

gleisschalters des Gleises 6 vom hinteren Führerstand des Tfz 1020.25, rutschte ab und kam unter die Räder des nachfolgenden Wagens. T. wurden beide Beine abgetrennt. Zur Zeit des Unfalles hatte Zug G 84 noch eine Geschwindigkeit von zirka 10 km/h. Der Bedienstete trug hohe Schuhe mit Profilsohle.“

DV A 40, Pkt. 3.5.1.

„Bf St. Veit a. d. Glan Vbf, 12. Februar 1971

. . . K. war vom 12. auf 13. Februar 1971 der Nachtdienstverschubpartie als Hemmschuhleger zugeteilt. Beim Auflegen eines Hemmschuhes auf Gleis 3 im Verschiebefb konnte K. nicht mehr rechtzeitig ausweichen, wurde dabei von einem Wagen gestreift und am Kopfe verletzt. Der Unfall ereignete sich beim 9. Ablauf aus Z 4480. Vermutliche Dauer der Arbeitsunfähigkeit 20—30 Tage.“

DV A 40, Pkt. 3.7.2.

Schwerpunktprogramm April—Juni 1971

Bf-Vorstände:	Fahrstraßenprüfvormerk
Fdl:	Wirtschaftlicher Einsatz der Fahrbetriebsmittel,
Verschubbedienstete und Zugbegleiter:	Melden der Bediensteten zum Dienst Einreihung der Fahrzeuge in Züge
Schrankenbediener:	Verbindliches Abmelden
Kl-Führer:	Fahrgeschwindigkeit

Alkohol ist ein Gehirngift!

Er begünstigt:

Herabsetzung des Bewußtseins, der Selbsteinschätzung, der Selbstkritik.

Umschlagen der Aufmerksamkeit in Sorglosigkeit und Abnahme des Urteilsvermögens.

Überschätzung der eigenen Fähigkeiten und Unterschätzung der Gefahren.

Verlangsamung von komplizierten Reflexen und Reaktionen . . .

Darum, Bedienstete des ausübenden Verkehrsdienstes, meidet den Alkohol! Dir ist die Sicherheit tausender Bahnbenützer überantwortet; diese Aufgabe kann nur ein vollkommen nüchterner Eisenbahner lösen.