

Stro



Verkehrs-Unterrichtsblatt

1. Stück	Wien, am 1. Jänner 1970	Jahrgang 1970
----------	-------------------------	---------------

- Inhalt:
1. Einfahrt eines Lz auf besetztes Gleis
 2. Unterlassene Disposition eines Fdl
 3. Der Vershubleiter
 4. Mängel in der Bedienung der elektrischen Widerstandsheizung mit selbsttätiger Regelung in Personenwagen schweizerischer Bauart
 5. Etwas für jeden
 6. Unfallverhütung

Das ist das Ergebnis

(Anfahren eines Ferngüterzuges an einen Turmwagen; schwere Beschädigung des Turmwagens; Umstürzen eines Fahrleitungsmastes; Entgleisung des Zug-Tfz; Sachschaden: S 500.000,— !),



wenn

ein Fdl auf eine Zugfahrt vergißt und eine auf der Strecke beginnende KI-Fahrt zuläßt!

1. Einfahrt eines Lz auf besetztes Gleis

Aus der „Großen Tatschrift“ des Bf L.: „Donnerstag, den 16. Oktober um 8.15 Uhr fuhr Lz L 63 statt auf freies Gleis 7 auf besetztes Gleis 21 ohne vorherige Verständigung ein. Aufenthalt beim Einfahrsignal des Bf L. zirka 5 Min. Einfahrt mit Signal 29 a ohne Auftrag des Fdl und ohne Verständigung des Tfiz-Führers.“

Lz L 63 blieb nach der Grenzmarke der Weiche 21 stehen. Annäherung an die auf Gleis 21 stehenden Wagen auf zirka 400 m . . .“

Der Bf L. besitzt eine mechanische Sicherungsanlage, bestehend aus einem Schlüsselwerk mit Blockwerk (Zustimmungsabgaben) als Befehlsstellwerk (Stw. 2) in der Fahrdienstleitung und einem Schlüsselwerk mit Blockwerk (Zustimmungsempfänge) sowie einem Zentralschloß und Signalstellblock als Wärterstellwerk (Stw. 1).

Zu der geschilderten Einfahrt auf besetztes Gleis ohne Verständigung äußerten sich die beteiligten Bediensteten wie folgt:

Der Fdl des Bf L.: „. . . Nach Abgabe der blockmäßigen Zustimmung für die Einfahrt des Lz auf Gleis 7 verständigte mich der Wärter des Stw 1, daß er den Zustimmungsschlüssel nicht aus dem Schlüsselwerk herausnehmen könne. Er gab mir daraufhin die Zustimmung zurück und ich blockte neuerlich das Zustimmungsfeld. Dann fragte ich den Stellwerkswärter, ob er das Einfahrsignal auf „Frei“ stellen könne. Er antwortete mir: „Einen Augenblick“ und war dann bis 8.20 Uhr nicht mehr erreichbar. Dann erst erfuhr ich vom Ereignis . . .“

Der Wärter des Stw 1: „. . . Um 7.52 Uhr erhielt ich vom Fdl fernmündlich und anschließend blockmäßig den Auftrag zur Fahrstraßenprüfung und -sicherung für die Einfahrt des Lz L 63 nach Gleis 7. Nachdem ich die Weichen 5 und 6 in der entsprechenden Stellung gesperrt hatte, wollte ich den Zustimmungsschlüssel für die Signalbedienung aus dem Zentralschloß herausnehmen. Als dies nicht gelang, blockte ich das Zustimmungsempfangsfeld und ersuchte den Fdl um neuerlichen blockmäßigen Auftrag. Da auch dies keinen Erfolg zeitigte, überlegte ich nicht lange und sagte dem Fdl auf seine Frage, ob ich nunmehr freistellen könne „Einen Augenblick“, nahm die Signalfahne und lief in Richtung zum Einfahrsignal. Bereits zirka 50 m vor diesem gab ich Signal 29 a ab, worauf der bereits beim Einfahrsignal haltende Lz anfuhr. Als er an mir vor-

beikam, fragte mich der Tfiz-Führer lediglich, wo er hinfahre. Als er bemerkte, daß die Fahrstraße nach einem besetzten Gleis führte, blieb er stehen. Unterdessen hatte auch ich bemerkt, daß ich es unterlassen hatte, die Weiche 3 in entsprechender Stellung zu sperren . . . ich wollte, daß die Einfahrt des Lz rasch vor sich gehe, nahm an, daß eine Störung in der Sicherungsanlage vorliege, und übersah dadurch, daß der Schlüssel der Weiche 3 fehlte . . .“

Der Tfiz-Führer des Lz: „. . . Nachdem wir zirka 5 Min. beim Einfahrsignal des Bf L. gestanden waren, bemerkte ich den Stellwerkswärter, wie er mit der Signalfahne Signal 29 a gab und auf mich zukam. Er war noch zirka 20 m entfernt, als ich mit dem Tfiz anfuhr . . .“

Der Fehler des Tfiz-Führers — Einfahrt trotz Fehlens der Verständigung von der Untauglichkeit des Einfahrsignals und trotz der erfolgten Abgabe des Signals 29 a durch den Stellwerkswärter nicht am Standort des Einfahrsignals — ist klar und wird hier nicht näher besprochen.

Dem Stellwerkswärter ist anzulasten, daß er eigenmächtig, ohne Wissen und Zustimmung des Fdl Signal 29 a abgab, wobei er die vorgeschriebene Verständigung unterließ; dies noch dazu, ohne vorher eine Fahrstraßenprüfung und -sicherung durchgeführt zu haben. Der Bedienstete war der Ansicht, darauf verzichten zu können, da ja nur eine Blockstörung vorliege.

Welche Lehre kann aus dem Verhalten des Stellwerkswärters gezogen werden?

Nicht jedes unerwartete Hemmnis, das bei Betätigung einer Sicherungsanlage auftritt, muß die Folge einer Störung der Sicherungsanlage sein.

Sicherungsanlagen lassen sich nur dann betätigen, wenn alle Vorbedingungen erfüllt sind und die notwendigen Handlungen richtig und in der vorgeschriebenen Reihenfolge gesetzt werden. Läßt sich daher eine beabsichtigte Handlung nicht durchführen, so muß der Bedienende vorerst auf einen Handhabungsfehler schließen, alle bereits durchgeführten Handlungen in richtiger Reihenfolge nochmals durchgehen und dem Fdl vom Veranlassen berichten. Erst wenn durch gewissenhafte Nachprüfung erwiesen ist, daß kein Handhabungsfehler vorliegt, darf auf eine Störung der Sicherungsanlage geschlossen werden.

2. Unterlassene Disposition eines Fdl

Bf T

Bl T 1

Bl T 2

Bf Sch

Bf W

Bf Sch. liegt an einer zweigleisigen, stark befahrenen Hauptbahn. Am Ereignistag waren Bf-Umbauarbeiten gemäß VBA durchzuführen, wobei für Zugfahrten nur Gleis 4 zur Verfügung stand. Die Weichen waren schloßgesperrt und nicht signalabhängig. Die Bf-Fahrleitung war teil-

weise abgeschaltet, weshalb die Züge vom Schwungfahren mit gesenktem Stromabnehmer verständigt werden mußten.

Um 9.38 Uhr fertigte der Fdl des Bf Sch. einen Personenzug vom Gleis 4 in Richtung Bf T. ab. Der Bedienstete wußte, daß der um 9.09

Uhr aus Richtung Bf T. fällige Güterschnellzug zirka 40 Min. Verspätung hatte.

Um 9.40 Uhr fuhr vom Bf W. ein Lz ab, der 10 Min. vor Plan war. Zur gleichen Zeit gab der Fdl des Bf T. Fahrsignal und Abmeldung für den dort um 9.41 Uhr durchfahrenden Güterschnellzug. Beide wurden vom Fdl im Bf Sch. angeblich nicht gehört. Wiederholte Versuche des Fdl im Bf T., seinen Nachbar-Fdl zu erreichen, blieben erfolglos.

Ohne sich nach dem Lauf des verspäteten Güterschnellzuges zu erkundigen, ließ der Fdl des Bf Sch. die Weichen für die Durchfahrt des vom Bf W. kommenden Lz auf Gleis 4 sperren und diesen mit 11 Min. Vorsprung um 9.44 Uhr durchfahren. Als er kurz vorher für den Lz Fahrsignal und Abmeldung gab, erfuhr er, daß der Güterschnellzug schon um 9.41 Uhr im Bf T. durchgefahren war.

Nun wäre noch Zeit gewesen, den Güterschnellzug beim Blockposten T 2 anzuhalten, um nach Durchfahrt des Lz sowie Umstellen und Sperren der Weichen das Schwungfahren durch Bf Sch. zu ermöglichen. Doch erst um 9.46 Uhr kamen dem Bediensteten Bedenken, daß das Umstellen und Sperren der Weichen zu lang dauern würde, der Zug beim Einfahrtsignal zum Halten kommen

und nicht mit Schwung im Bf durchfahren könnte.

Nun erst gab der Fdl dem Wärter des Blockpostens T 2 den Auftrag, den Güterschnellzug anzuhalten. Zu dieser Zeit war die Spitze des mit zirka 80 km/h fahrenden Zuges etwa 70 m vor dem freizeigenden Blocksignal. Der Blockwärter stellte das Signal sofort auf Halt und gab überdies Haltsignale. Wiewohl der Tffz-Führer sofort Schnellbremsung einleitete, kam der Zug erst mit dem letzten Wagen in Höhe des haltzeigenden Blocksignals zum Stillstand. Er setzte nach Klärung des Sachverhaltes die Fahrt mit 19 Min. Verspätung fort.

Dem Vorfall lag Nichtbeachtung der Rangordnung der Züge, unterlassenes Freimachen und Freihalten der Fahrstraße und unterlassene Erkundigung über den Lauf des verspäteten Zuges zu Grunde. Sagt doch Punkt 342 der DV V 3: „Ein Fdl, der bei Verspätung eines Zuges Anordnungen für Kreuzungen und Vorfahren oder sonstige Maßnahmen treffen muß, hat sich rechtzeitig nach dem Lauf des Zuges zu erkundigen“.

Wäre der Fdl dieser Verpflichtung nachgekommen, hätte er sicherlich nicht gegen die Bestimmungen der Punkte 49 und 181, j) der DV V 3 verstoßen.

3. Der Vershubleiter

(Beitrag eines Erhebungsbeamten der Bundesbahndirektion Villach)

Zu jenen Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes, von denen ein besonderes Maß an Pflichtbewußtsein bezüglich der Abwehr und Verhütung von Verkehrsunfällen bei der Durchführung dienstlicher Obliegenheiten verlangt wird, zählt der Vershubleiter.

Sein im Abschnitt II der Verkehrsvorschrift genau umrissener Aufgabenkreis ähnelt in mancher Hinsicht jenem des Fahrdienstleiters; so wie dieser Zugfahrten ermöglicht und für deren unfallfreie Abwicklung zu sorgen hat, so veranlaßt der Vershubleiter unter Beachtung der erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen Bewegungen von Wagen beim Vershubdienst.

Die Bedeutung der dienstlichen Stellung des Vershubleiters als verantwortlicher Vorgesetzter einer Vershubmannschaft ist verständlich und begründet, denn ein Großteil der jährlichen Millionenverluste aus Vershubschäden ist auf vorschriftswidriges und daher fahrlässiges Verhalten dieser Bediensteten zurückzuführen.

Die Österreichischen Bundesbahnen als Arbeitgeber vertrauen ihm bei der unvermeidlichen vershubdienstlichen Behandlung der Fahrzeuge enorme Sachwerte an Bahn- und Fremdeigentum

an; sie erwarten von ihm, daß er sich dieses Vertrauens würdig erweist und seinen Verpflichtungen stets so exakt nachkommt, daß Verletzungen oder Tötungen von Personen sowie Beschädigungen von Fahrzeugen, Gütern und Einrichtungen bei der Durchführung des Vershubdienstes unterbleiben.

Die ihm übertragene verantwortungsvolle Tätigkeit stellt besondere Anforderungen an seine Wendigkeit, Umsicht und Aufmerksamkeit; um seinen Aufgaben anstandslos entsprechen zu können, hat er u. a. stets guten Kontakt mit den beteiligten Bediensteten zu pflegen und auf genaue Einhaltung der Dienstvorschriften und des Unfallschutzes zu achten; von seiner Arbeitsleistung hängt zu einem nicht geringen Teil die Zufriedenheit von Absender und Empfänger der beförderten Güter und in weiterer Folge natürlich auch jene des Arbeitgebers ab.

Dem Bahnkunden ist es z. B. nicht gleichgültig, ob ihm eine unversehrte oder eine durch Vershubeinwirkung beschädigte Sendung ausgefolgt wird; man muß nur einmal das Verhalten des Empfängers angesichts einer durch Vershubstoß total ruinierten Wagenladung Kühltruhen im

Werte von zirka 200.000,— S beobachtet und die hiebei vorgebrachten abfälligen Bemerkungen über die ÖBB gehört oder die Klagen eines durch Nachlässigkeit des Verschubleiters schwerstverletzten Verschiebers miterlebt haben, um auch als Außenstehender sofort die eminente Notwendigkeit der ordnungsgemäßen Dienstleistung des Verschubleiters zu erkennen.

Die Häufigkeit der täglich auftretenden, verschiedenartigen und in der Art des Herganges oft nicht für möglich zu haltenden Verschubunfälle mit Personen- bzw. Sachschäden und die hiebei immer wieder feststellbare offensichtliche Sorglosigkeit bei der Durchführung des Verschubdienstes läßt oftmals einen Schwund an Verantwortungsbewußtsein der Verschubleiter gegenüber dem Arbeitgeber gewahr werden. Die Ursachen hierfür mögen in der Person, des Verschubleiters selbst oder in dessen Umgebung liegen

oder überhaupt dem Zeittrend zur Passivität zuzuschreiben sein; gleichgültig, welche dieser Gründe bestimmend sind, zieht dieses Absinken der Arbeitsmoral der Verschubleiter kostspielige Verschubunfälle nach sich, die das Budget der ÖBB spürbar belasten.

Die unbedingt notwendige Eindämmung weiterer finanzieller Verluste durch Verschubunfälle läßt daher eine Revision der Einstellung des Verschubleiters bezüglich seiner Verantwortlichkeit bei der Verschubdurchführung empfehlenswert erscheinen.

Alle Verschubleiter und alle Bediensteten, denen deren Funktion auch nur kurzfristig übertragen wird, müssen sich der damit übernommenen Verantwortung stets bewußt sein und sich so verhalten, daß bei der Durchführung des Verschubdienstes Personen oder Güter nicht gefährdet werden.

4. Mängel in der Bedienung der elektrischen Widerstandsheizung mit selbsttätiger Regelung in Personenwagen schweizerischer Bauart

ÖBB-Personenwagen schweizerischer Bauart mit nachfolgender Wagennummer bzw. neuer Kennzeichnung haben eine elektrische Widerstandsheizung mit selbsttätiger Regelung:

Bisherige ÖBB-Wagen-Nr.	Neue vereinheitlichte UIC-Kennzeichnung
13 000—13 019	17-35 000 bis 17-35 019
23 000—23 069	37-35 000 bis 37-35 069
33 000—33 249	29-35 000 bis 29-35 249
	82-35 000 bis 82-35 019

Reisende in ÖBB-Personenwagen schweizerischer Bauart haben schon des öfteren wegen Überheizung der Wagen während der Zugfahrt Beschwerde geführt. Eine solche Überheizung tritt dann ein, wenn der im Schaltschrank für elektrische Beleuchtung befindliche Automat für die „Heizung — Steuerung“ (siehe Abbildungen) nicht eingeschaltet ist. Eine Selbstregelung ist in diesem Fall nicht vorhanden und die Heizung bleibt auch trotz der Stellung „0“ des Abteilschalters ständig voll wirksam.

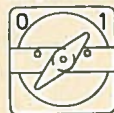
Eine Bedienungsanleitung mit nebenstehendem Inhalt wird in allen diesen Wagen und zwar außen an der Tür zum Schaltschrank für die elektrische Beleuchtung, angebracht.

Bedienungsanleitung (A)

für die
Widerstandsheizung mit selbsttätiger Regelung durch
Energeregler

Einschalten der Heizung

Hauptschalter



1. Hauptschalter in Stellung „1“ drehen.

a) Die Meldelampe „Heizung“ leuchtet auf. Sie befindet sich rechts oberhalb der Tür zum Schaltschrank für die elektrische Beleuchtung.

b) Leuchtet die Meldelampe bei vorhandener Heizspannung nicht, so ist der Schaltschrank für die elektrische Beleuchtung zu öffnen und die Stellung des Automaten „Heizung-Steuerung“ zu überprüfen. Er muß eingeschaltet sein (Hebel oben).

Bei ausgeschaltetem Automaten für die Heizung-Steuerung wird der Wagen überheizt.

Automat für
Heizung - Steuerung



2. Alle Abteilschalter in Stellung „1“ drehen.

Abteilschalter



Ausschalten der Heizung

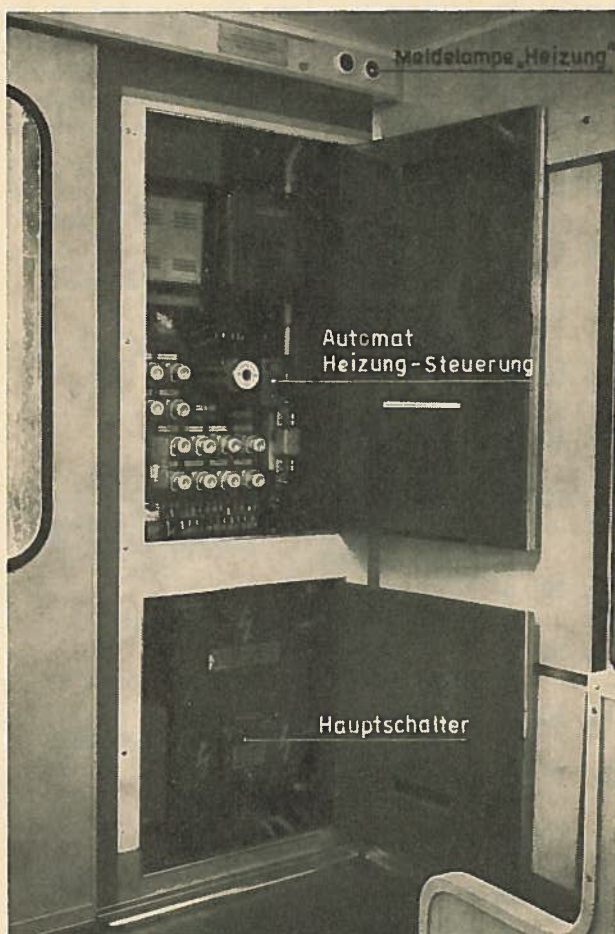
Hauptschalter



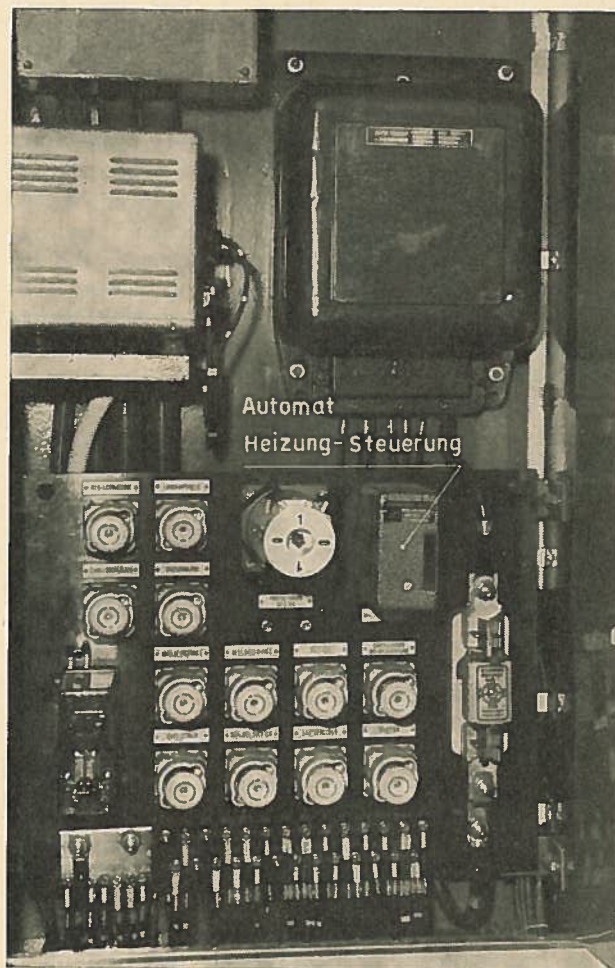
Hauptschalter in Stellung „0“ drehen.

Die Meldelampe verlischt.
Der Automat für die Heizung-Steuerung bleibt eingeschaltet.

Lage des Hauptschalters, des Automaten für die „Heizung — Steuerung“ und der Meldelampe „Heizung“.



Lage des Automaten für die „Heizung — Steuerung“ im Schaltschrank für die elektrische Beleuchtung.



Eine Ergänzung des Dienstbehelfes 836/11, Einlage 1, erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

5. Etwas für jeden

Man schrieb uns:

„... Am 25. Oktober 1969 hatte ich den Transport eines Reitpferdes aus Ungarn per Bahn vorzunehmen. Verladungsort war der Grenzbahnhof Hegyeshalom. In Anbetracht der vielen Bestimmungen und Vorschriften in Sachen Zoll und Transport war es für mich als Privatmann sehr schwierig, die Sache abzuwickeln. In dieser Situation war mir der österreichische Bf-Vorstand Herr Konecny eine tatkräftige Unterstützung. Ohne ihn und die österreichischen sowie ungarischen Beamten wäre die Abwicklung des Transportes in so kurzer Zeit wohl kaum möglich gewesen.

Auf diesem Wege möchte ich deshalb die nicht immer anerkannte Tätigkeit und Hilfsbereitschaft unserer Beamten hervorzuheben.

A. B., Offenbach am Main“.

„... Ich fahre jeden Sonntag mit dem Eilzug um 15.37 Uhr bzw. um 18.06 Uhr von Ybbs nach Wien. Dabei kann ich beobachten, daß die von ihrem Weekend nach St. Pölten zurückkommenden Schüler und Schülerinnen einen großen Teil der noch freien Plätze für ihre in Pöchlarn bzw. Melk zusteigenden Kameraden belegt haben. So ist es z. B. am Sonntag, den 19. Oktober 1969 der Fall gewesen, daß eine Mutter mit 2 Kindern, die in Pöchlarn zugestiegen ist, von einem Wagen in den anderen vorgehen mußte, da angeblich nirgends drei Plätze in den einzelnen Abteilen frei waren; in weiterer Folge stellte sich dann heraus, daß nicht nur die Plätze zu Unrecht belegt waren, sondern sich bis St. Pölten überhaupt keine Kameraden dieser Schüler eingefunden haben. Offenbar waren diese in vordere Waggon bereits zugestiegen.

Da auch der Schaffner diesem Unfug in keiner Weise entgegentritt, der ihm zweifellos, da sich immer wiederholend, doch bekannt sein dürf-

te, möchte ich diesen Vorfall zur Kenntnis bringen und um gefl. Abhilfe ersuchen. Wie überhaupt auch noch andere Dinge vom Schaffner hingenommen werden und erst über besondere Interventionen gegen diese Unarten von diesem nolens volens, also keineswegs mit besonderer Freude eingeschritten wird; so möchte ich anführen: das Offenhalten von Fenstern auf beiden Seiten und das Inbetriebhalten von Transistorgeräten in einer über das übliche Maß hinausgehenden Lautstärke.

Im übrigen konnte ich die gleichen Vorgänge von den Schülern auch auf der Donau-Uferbahn auf der Strecke von Persenbeug bis Krems beobachten. Auch dort wurden und werden wahrscheinlich heute noch Sitze vollkommen zu Unrecht belegt.

Abschließend, glaube ich, würde eine entsprechende Unterrichtung der Schaffner über die Bestimmungen der Fahrordnung und eine Anweisung derselben, sich insbesondere um die Unterbringung von zusteigenden Fahrgästen auf freigehaltenen Sitzplätzen zu kümmern, am Platze sein. Sie hätten auch um eine bessere Unterbringung von zusteigenden Fahrgästen von sogenannten besetzten Sitzplätzen besorgt zu sein. Ich würde es jedenfalls sehr begrüßen, wenn sich auch ab und zu ein Bahnüberwachungsorgan mit der Kontrolle der oben geschilderten Zustände befassen würde.“

Das Schreiben wurde zum Anlaß genommen, in der Schaffnerschulung neuerlich auf Einhaltung der Bestimmungen bezüglich unberechtigter Sitzplatzbelegung, unbefugten Betriebes von Rundfunk- und Tonbandgeräten und des Rauchverbotes hinzuweisen.

Aufgabe der Zugrevisoren wird es sein, der Einhaltung dieser Bestimmungen ihr besonderes Augenmerk zuzuwenden. Die Schaffner wurden ermahnt, strenger als bisher vorzugehen und die für solche Fälle vorgesehenen Beträge einzuheben.

Aus einer oberösterreichischen Wochenzeitung

„Ein Triebwagen entgleiste

Ein Zwischenfall ereignete sich am vergangenen Freitagvormittag beim Verschieben im Bf Gmunden. Ein leerfahrendes Triebfahrzeug entgleiste gegen 9.35 Uhr infolge falscher Weichenstellung. Da der Unfall an der Einfahrweiche passierte, war der Durchgangsverkehr blockiert.

Mit Glück und Geschick konnte die Situation unter der umsichtigen Regie vom Bahnhofsvorstand Max Birmüller in relativ kurzer Zeit bereinigt werden. Ein dringend angeforderter Hilfszug der Zugförderungsleitung Attnang war rasch zur Stelle. Bereits um 11.50 Uhr stand der entgleiste Triebwagen wieder auf den Schienen. Ab Mittag war der Zugverkehr auf der Salzkammergutstrecke wieder normalisiert.“

Umstellen von Weichen unter den Fahrzeugen

Wie oft schon wurde im VUB über das verbotene Umstellen von Weichen unter den Fahrzeugen geschrieben. Anscheinend ohne nachhaltigen Erfolg! Es vergeht fast kein Tag, an dem nicht im ÖBB-Bereich eine Entgleisung durch Umstellen von Weichen unter Fahrzeugen verschuldet wird.

Nachstehend zum Beweis eine Aufstellung solcher Entgleisungen für den Zeitraum vom 7. Oktober bis 7. November 1969:

7. 10. Bf Hohenau
1 Wagen mit beiden Achsen entgleist
8. 10. Bf Wien Brigittenau
1 Wagen mit einer Achse entgleist
8. 10. Bf Linz Vbf Ost
1 Wagen mit einer Achse entgleist
9. 10. Bf Linz Hbf
Tfz mit einer Achse entgleist
10. 10. Bf Innsbruck Fbf
1 Wagen mit einer Achse entgleist
13. 10. Bf Salzburg Hbf
1 Wagen mit zwei, 1 Wagen mit einer Achse entgleist
14. 10. Bf Niklasdorf
1 Wagen mit einer Achse entgleist
15. 10. Bf St. Veit a. d. Glan
1 Wagen mit einer Achse entgleist
18. 10. Bf Attnang-Puchheim
2 Wagen mit je einer Achse entgleist
21. 10. Bf Attnang-Puchheim
Tfz mit einer Achse entgleist
22. 10. Bf Friesach
1 Wagen mit vier Achsen entgleist
22. 10. Bf St. Valentin
1 Wagen mit einer Achse entgleist
22. 10. Bf Hieflau
1 Tender mit drei Achsen entgleist
27. 10. Bf Solbad Hall in Tirol
1 Wagen mit beiden Achsen entgleist
27. 10. Bf Krems a. d. Donau
1 Triebwagen mit einer Achse entgleist
27. 10. Bf Hütteldorf-Hacking
1 Wagen mit einer Achse entgleist
29. 10. Bf Penzing
1 Wagen mit beiden Achsen entgleist
30. 10. Bf Rottenmann
1 Wagen mit zwei Achsen entgleist
31. 10. Bf Gmunden
Tfz mit drei Achsen entgleist
3. 11. Bf St. Pölten Alpenbf
Tfz mit allen Achsen entgleist
3. 11. Bf Wien Nordwestbf
1 Wagen mit einer Achse entgleist
7. 11. Bf Neumarkt-Kalham
1 Wagen mit zwei, 1 Wagen mit einer Achse entgleist
7. 11. Bf Salzburg Hbf
1 Wagen mit einer Achse entgleist
7. 11. Bf Deutsch-Wagram
4 Wagen durch vorzeitiges Auflegen eines GS entgleist.

Hier muß ausdrücklich betont werden, daß sich diese Vorfälle zum größten Teil **bei Tag und guter Sicht** ereigneten, ja manchmal wurden sogar örtlich bediente Weichen unter den Fahrzeugen umgestellt!

Der ausführende Verkehrsdienst verlangt von jedem Bediensteten ständige Konzentration. Eine Sekunde Unaufmerksamkeit kann Menschenleben kosten und hohen Sachschaden verursachen!

Verschubentgleisung

Am 22. Oktober um 5.54 Uhr entgleiste beim Umstellen eines mit 10 Schulkindern besetzten Wagensatzes eines Personenzuges im Bf F. vom Gleis 5 nach Gleis 2, und zwar beim Zurückschieben nach Gleis 2, der erste geschobene Wagen mit beiden Drehgestellen und stellte sich quer; ein weiterer Wagen entgleiste mit einem Drehgestell. Verletzt wurde glücklicherweise niemand. Bis zur Freimachung des Gleises 2 um 9.28 Uhr mußte Umsteigerverkehr durchgeführt werden.

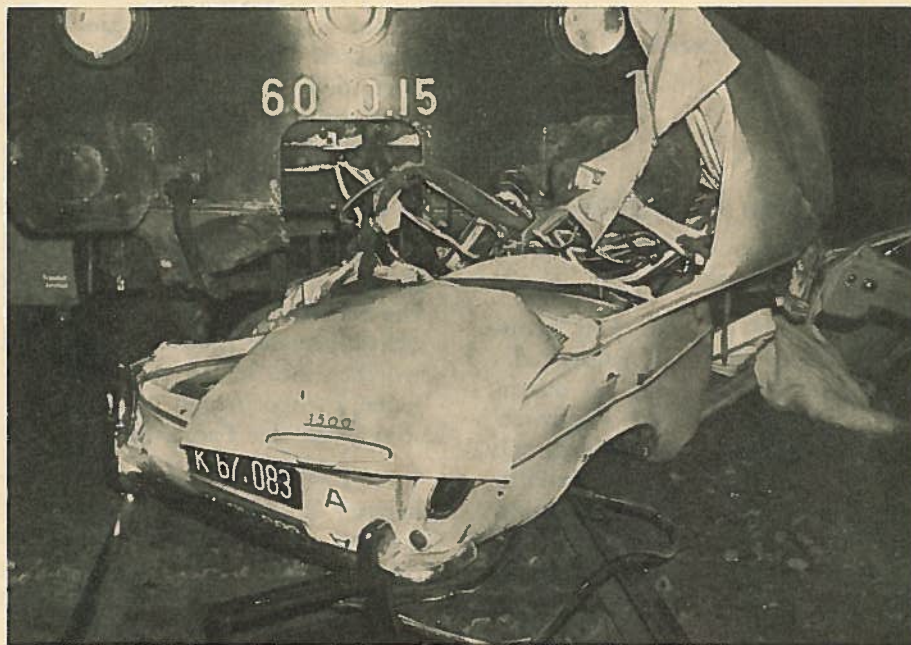
Als der Wagensatz vom Gleis 5 ausgezogen wurde, kam der letzte Wagen mit einem Drehgestell noch vor der Weichenspitze der Weiche 27

zum Stillstand. Dies bemerkte weder der Wärter im 206 m entfernten Stw 2 noch der Verschubleiter! Nach dem Umstellen der Weichen kam es beim Zurückschieben zur Fahrt des vorderen Drehgestells in Richtung Gleis 1, während das hintere bzw. der nachfolgende Wagen in Richtung Gleis 2 fuhren.

Die Verspätungen zweier Schnellzüge bis zu 88 Min., eines Triebwagenschnellzuges um 39 Min., zweier Personenzüge bis zu 35 Min. und zweier Güterzüge bis zu 122 Min. hätten vermieden werden können, wenn sich der Stellwerkswärter vor Umstellen der Weiche vom Freisein derselben, wenn schon nicht durch Augenschein, so doch durch Rückfrage vergewissert hätte. Wir haben nicht umsonst in diesem Blatt an anderer Stelle an die Vielzahl von Entgleisungen verwiesen, die nur durch nachlässige Dienstleistung eintreten.

Dem Verschubleiter muß — wieder einmal — vorgeworfen werden, daß er beim Zurückschieben zwar die Funktion des Spitzenverschiebers übernommen hatte, sich aber trotzdem am **vierten geschobenen Fahrzeug** aufhielt, von wo er natürlich weder das Freisein noch die Stellung der Weiche 27 überprüfen konnte. Dennoch gab er bedenkenlos Signal „Herkommen“.

Schrankenbediener!



Nur dauernder Vergleich des Zugverkehrs mit den Angaben des Fahrplanes für Schrankenposten bzw. des Zugverzeichnisses für Bf-Bedienstete und rechtzeitige Erkundigungen nach dem Lauf verspäteter Züge ermöglichen es, die Schranken rechtzeitig zu schließen!

Bedenkt, wieviel für Euch und andere davon abhängt. Möge daher das obenstehende Bild der eindringlichen Warnung dienen!

Er handelte richtig!

Am 4. November um 22.38 Uhr wurde zwischen den Bf Wildbad Einöd und Friesach Nz 1796 durch Haltsignale des Ass. Herwig Feichtinger, Elektrostreckenleitung Villach, zirka 100 m vor der mit einer zuggesteuerten Halbschrankenanlage gesicherten EK (Bundesstraße 17) wegen eines auf der EK infolge Motorschadens liegegebliebenen LKW-Zuges angehalten.

Der Lenker des LKW hatte, bedingt durch den Motorschaden, auf der EK-Mitte anhalten müssen. Als sich der vom Nz 1796 zuggesteuerte Halbschranken schloß, ging er zwischen dem LKW und dessen Anhänger nieder. Zur gleichen Zeit hielt Feichtinger auf dem Heimweg mit seinem PKW vor der EK an, bemerkte die Gefahr und lief zum nächsten Streckenfernsprecher. Von dort veranlaßte er die Verständigung des nächstgelegenen Postens, an dem der Zug jedoch schon vorbeigefahren war. Daraufhin wurde der Fdl des Bf Wildbad Einöd verständigt, der die Fahrleitung des Gleises 1 abschaltete.

Unterdessen war Feichtinger dem Zug entgegengelauert und hatte Haltsignale gegeben, worauf der Zug — in Verbindung mit der Abschaltung der Fahrleitung — durch Schnellbremsung noch vor der EK zum Stillstand gebracht werden konnte.

Feichtinger hat durch seine rasche fernmündliche Meldung und seine umsichtige Handlungsweise einen folgeschweren Unfall verhütet! Es ist daher beabsichtigt, den Bediensteten zu belohnen und zu belohnen.

Stellwerkswärter verhütet Zugentgleisung

(Beitrag des Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst des Bf Amstetten)

„Am 2. September 1969 um 0.42 Uhr beobachtete der Stellwerkswärter Michael Augsten des Bf Mauer-Öhling bei der Annäherung des durchfahrenden Zuges G 54 im vorderen Zugdrittel einen Feuerschein. Er meldete seine Beobachtung sofort seinem Fdl Adj. Hans Schweiger im Befehlsstellwerk und gab der Zugmannschaft Haltsignale, die jedoch nicht mehr wahrgenommen wurden. Der Fdl stellte sofort das Ausfahrtsignal auf „Halt“ und gab zusätzlich Haltsignale.“

Nach Stillstand des Zuges wurde bei einem mit 20 Tonnen Ziegel beladenen Wagen ein Achsstummelbruch festgestellt. Eine Entgleisung des Wagens stand nach Ansicht der technischen Organe unmittelbar bevor. Aus der Gegenrichtung wäre um 0.47 Uhr vom Nachbarbf ein Expreszug abgefahren. Der gebrochene Achsstummel befand sich auf der Seite, die dem vom Expreszug befahrenen

Gleis zugekehrt war. Die Gefahr für den Expreszug kann wohl jedermann ermessen.

Besonders zu erwähnen wäre noch, daß zur Zeit des Ereignisses im Bf Mauer-Öhling dichter Nebel herrschte, der das Erkennen der Unregelmäßigkeit stark behinderte.

Stellwerkswärter Augsten hat durch seine vorbildliche Zugbeobachtung und durch sein richtiges Handeln im Zusammenhang mit Fdl Schweiger, der ebenfalls rasch und richtig reagiert hat, eine wahrscheinlich folgenschwere Zugentgleisung verhindert.

Die Dion Wien wird den Bediensteten für die Abwendung dieser akuten Betriebsgefahr sicherlich belohnen und belohnen.

Für alle Bediensteten, die an der Zugbeobachtung mitzuwirken haben, mag dies wieder einmal der Beweis sein, daß durch rechtzeitiges Erkennen von Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen Unfälle verhütet werden können.“

Zweifellos hat der Stellwerkswärter nur seine Pflicht getan; wir glauben aber dennoch, daß es wert ist, sein Verhalten hier hervorzuheben.

Der Winter ist da!

Fdl, Zugbegleiter, Verschieber!

Denkt daran, daß die Fahrgäste ein Recht darauf haben, während der kalten Jahreszeit in geheizten Wagen befördert zu werden. Hiezu gehört, daß schon vor Abfahrt des Zuges im Zugausgangsbereich im Wageninneren eine Temperatur von annähernd 10° C erreicht werden soll. Diese Bestimmung bleibt besonders in Bf auf Nebenbahnen unbeachtet, wo viel zu kurz vorgeheizt wird.

Während der Fahrt regelt der Tzf-Führer im Einvernehmen mit dem Zugführer die Beheizung. Die Schaffner sind für die Bedienung der Heizeinrichtungen der ihnen zugewiesenen Wagen verantwortlich. Sie haben die Temperatur in allen Abteilen zu überprüfen, zu regeln und nicht erst Beschwerden der Fahrgäste abzuwarten.

Ebenso ist es, insbesondere bei elektrisch beheizten Zügen, Aufgabe der Schaffner, darauf zu achten, daß die Wagen nicht überheizt werden, die Heizung bei höherer Außentemperatur entsprechend gedrosselt und vor Eintreffen im Zugendbf rechtzeitig abgestellt wird.

Die Zugbegleitmannschaft ist verpflichtet, auch geringe Mängel der Heizeinrichtungen, die nicht sofort behoben werden können, umgehend schriftlich (kleine Meldekarte, Eintragung im Fahrtbericht unter Bemerkungen, Eintragung in die Schadenliste) zu melden. Nur so ist ihre Behebung möglich.

6. Unfallverhütung

Gleisabdeckungen

Aus gegebenem Anlaß erinnern wir an die Dienstanweisung GD Z. 56056/1/57 vom 31. Jänner 1967. Dieser lag eine Feststellung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zugrunde, wonach im Verschiebbereich Gleisabdeckungen, die keinen verbreiterten Kupplungsauflauf besitzen, für Verschiebbedienstete eine Gefahr darstellen. Es waren daher alle schienengleichen EK und Wegübergänge

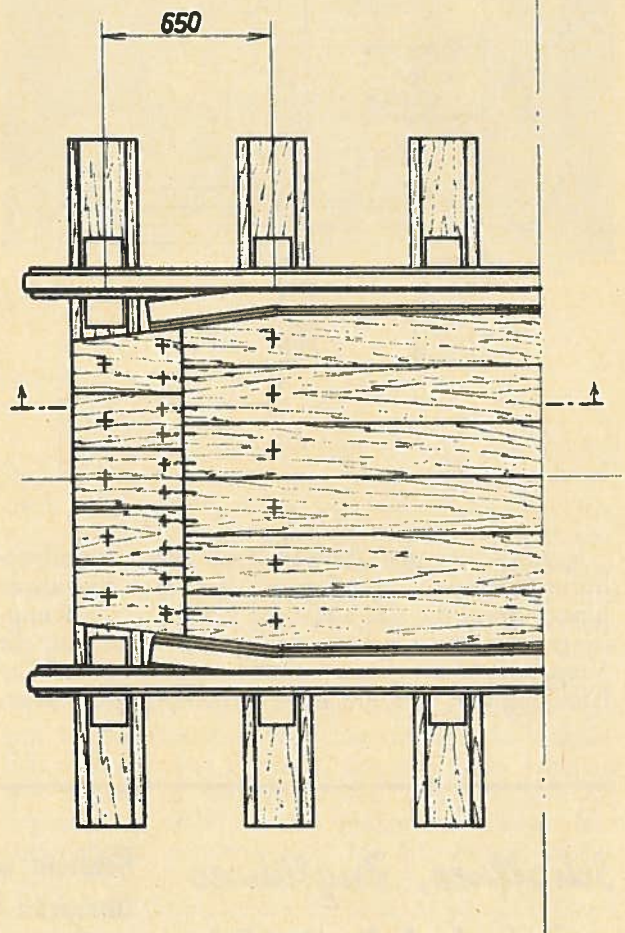
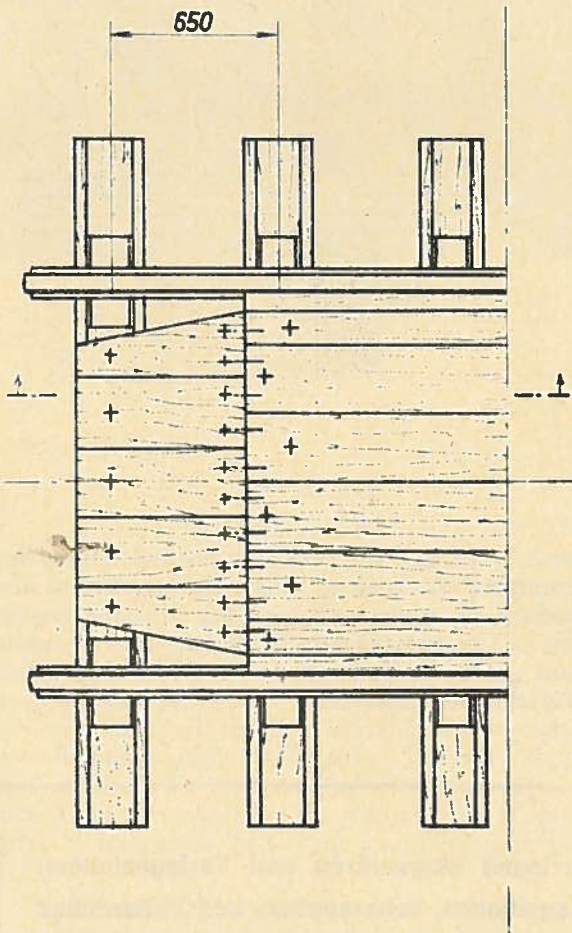
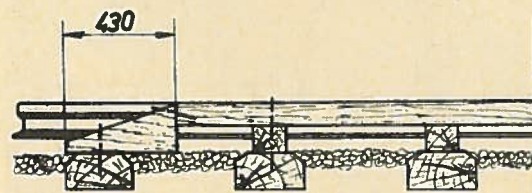
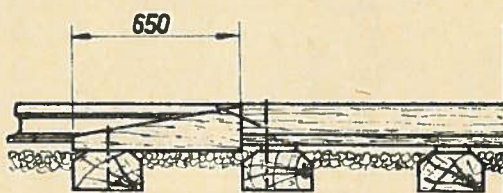
im Verschiebbereich ggf. nach dem Sonderblatt 17110 mit einem verbreiterten Kupplungsauflauf auszustatten.

Kontrollen ergaben, daß dieser Dienstanweisung noch nicht überall nachgekommen ist und somit weiterhin für die Verschiebbediensteten ein Gefahrenmoment besteht.

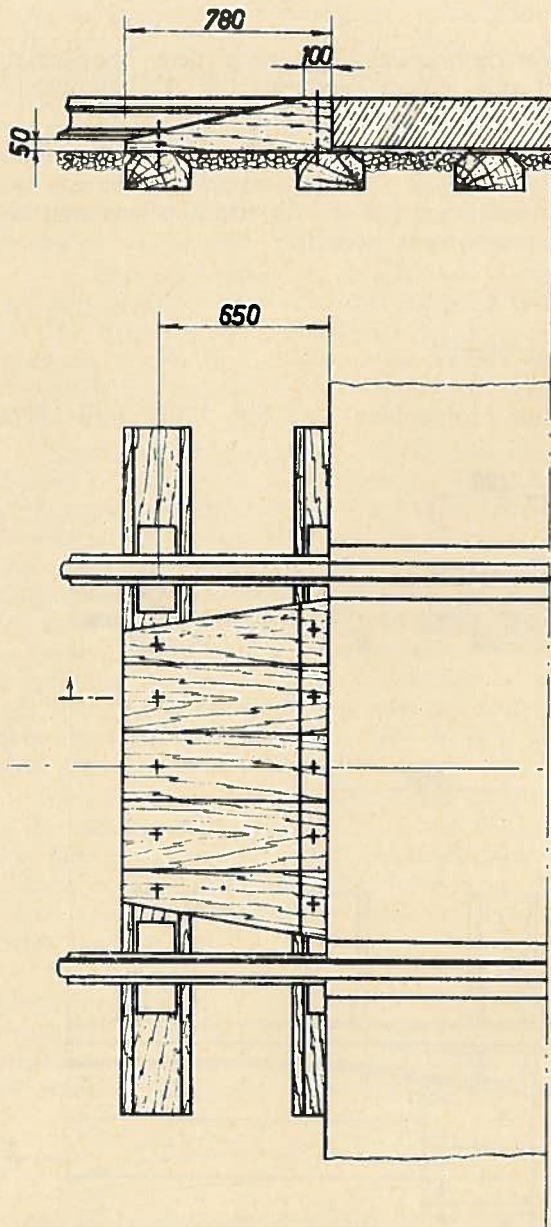
Gleisabdeckungen verschiedener Bauart gemäß Sonderblatt 17 110

a) mit Holzschwellen nach „Ioarw 1 a“

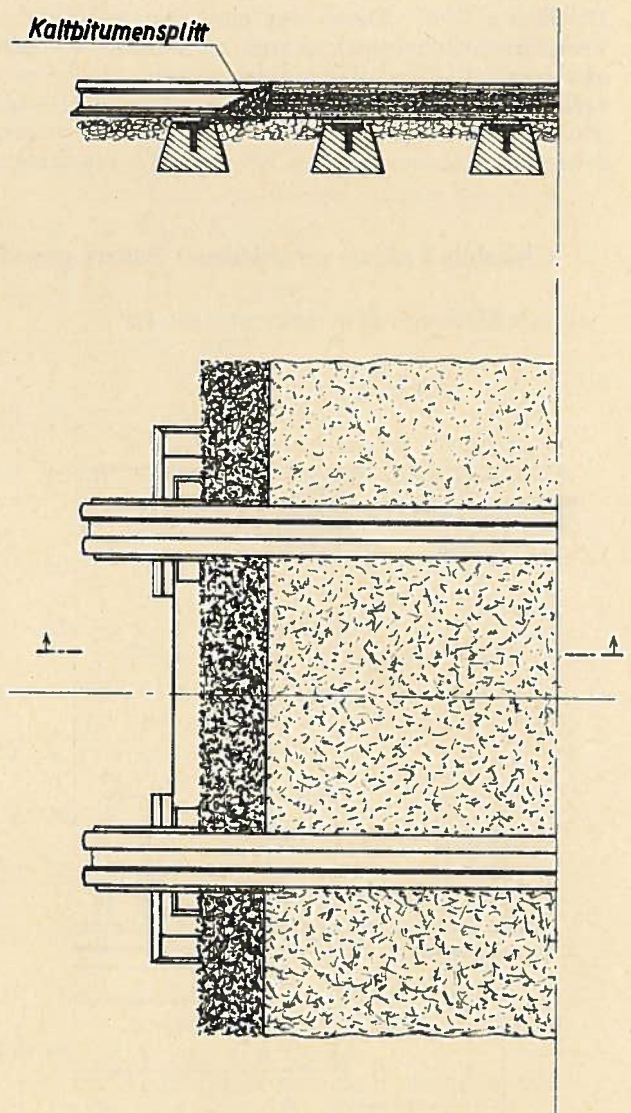
b) mit Holzbohlen nach Sbl. 17027 und 17066



c) Bauart „Stelcon“ nach Sbl. 16973



d) bituminös nach Sbl. 16925



Auch in den Mitteilungen des Unfallverhütungsdienstes wurde auf die Unfallgefahren hingewiesen, die sich aus nicht verbreiterten Kupplungsaufläufen ergeben. Stellen sie doch für die Verschubbediensteten deshalb eine erhöhte Gefährdung dar, weil die Bohlenerhebung leicht über-

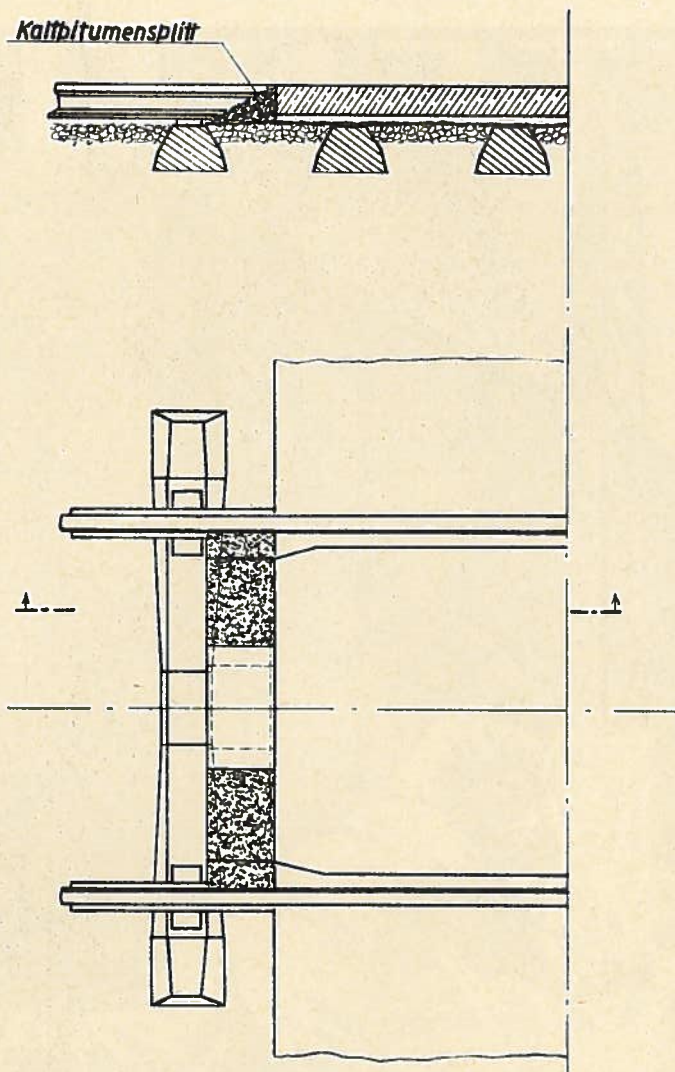
sehen wird und die Bediensteten dadurch zu Sturz kommen. Außerdem wird vielfach bei Gleisabdeckungen ohne verbreiterten Kupplungsauflauf die lose herabhängende Kupplung emporgeschnellt und gefährdet dadurch den im Gleis befindlichen Verschubbediensteten.

**Schaffner, Zugführer
Bahnhofsbedientete**

**Schließt und verriegelt Wagentüren und Vorlegestangen
Überprüft Übergangsbleche, Scherengitter und Faltenhülse
Ihr waret damit die Sicherheit des reisenden Publikums**



e) Bauart „Linz“ nach Sbl. 17026, 17042 und 17067



Unfallverhütung im Betriebsdienst

Im Jahre 1968 wurde beim Auf- und Abspringen auf bewegte Fahrzeuge bzw. von solchen 1 Bediensteter getötet, 45 Bedienstete wurden schwer und 213 leicht verletzt.

Beim Auf- bzw. Abspringen wird die damit verbundene Gefahr eines möglichen Unfalles verkannt und daher nur zu oft sehr leichtsinnig vorgegangen.

Gerade in den Wintermonaten ist bei Schnee und Glatteis erhöhte Vorsicht notwendig.

Überall gibt es Hindernisse, die im Zuge der Dienstverrichtung sehr leicht übersehen werden können. Darum ist vor dem Auf- bzw. Abspringen besonders auf Maste, Weichen, Leitungen und sonstige Hindernisse, besonders aber auch auf Fahrten im Nachbargleis zu achten.

Wie gefährlich eine Fahrt auf dem Nachbargleis für einen Abspringenden sein kann, zeigt nachstehende Schilderung eines Sicherheitsbeamten für den Verkehrsdienst über den Hergang eines

Unfalles am 23. Oktober 1969, bei dem ein 29jähriger Verschieber sein Leben lassen mußte:

„F. sprang von einem der zwei nach Gleis 2 abgestoßenen Gepäckwagen ab, lief über Gleis 1 und wurde dabei von der auf diesem Gleis vom Stellwerk 2 nach Stellwerk 1 durchfahrenden Elektro-Lokomotive überfahren und getötet.“

Ein Beispiel für viele mahnt zu größter Vorsicht!

Wie sehr auch fremde Bahnverwaltungen sich mit gleichartigen Problemen zu befassen haben, zeigt ein von den SNCF im Zuge der Unfallverhütung aufgelegtes Plakat, das in diesem Verkehrs-Unterrichtsblatt wiedergegeben ist.

In Fortsetzung unseres Schwerpunktprogrammes ist daher in den Monaten Jänner bis März 1970 das besondere Augenmerk auf die Beachtung der Bestimmungen des Punktes 3.5 der DV A 40 „Vorläufige Unfallverhütungsvorschriften“, Heft 3, zu lenken.

Bedienstete! Handelt stets so, daß die eigene Sicherheit und die anderer Personen gewahrt bleibt!

ACHTUNG

ATTENTION



**AUX
OBSTACLES**

**AUF
HINDERNISSE!**

Persönliche Unfälle eines Monats

Wir werden hinkünftig — beginnend ab Februar 1970 — einen Teil der jeweils während eines Monats eingetretenen persönlichen Unfälle mit schweren Folgen veröffentlichen, um die Be-

diensteten einerseits auf die gemachten Fehler aufmerksam zu machen, andererseits um auf bestimmte Unfallgefahren hinzuweisen. Aus Platzmangel wird sich die Schilderung der Unfälle auf das Wesentlichste beschränken.

Schwerpunktprogramm Jänner—März 1970

Bf-Vorstände: Reinhaltung der sanitären Anlagen

Fdl, Block- und Stellwerkswärter: Anbringen von Hilfssperren und Warnschildern

Zugbegleiter und Verschieber: Verschub auf Hauptgleisen

Reisezugschaffner: Vereiste Trittbretter

Schrankenbediener: Rechtzeitiges Schließen der Schranken

Gesundheit ist das größte Gut!

Die meisten Unfälle sind auf
Unvorsichtigkeit zurückzuführen!

Vernünftige Vorsicht darf niemals
mit Feigheit verwechselt werden!

Daher:

Eigene Vorsicht ist der beste Unfallschutz!