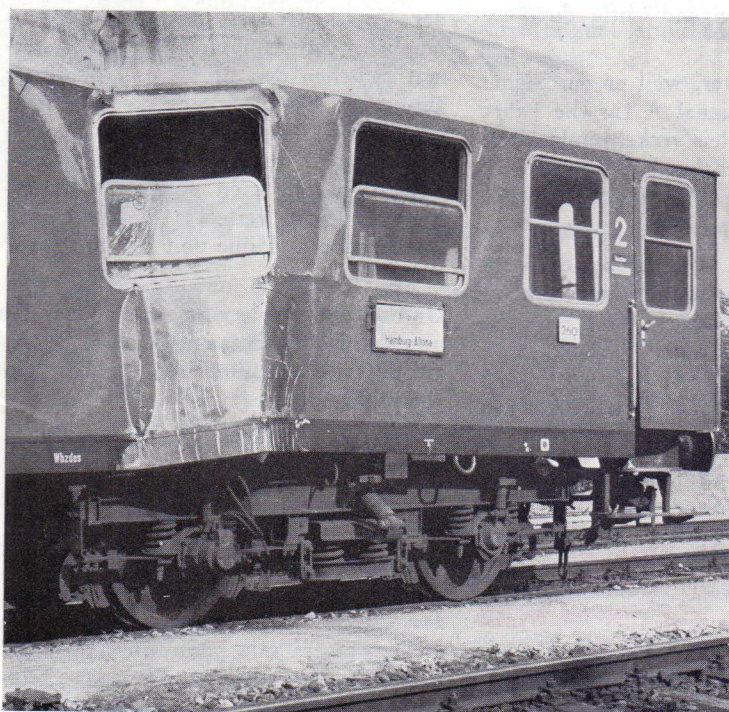




Aus dem Verkehrsgeschehen

Das ist das Ergebnis,

(Zusammenstoß eines gezogenen Verschubteiles mit einem einfahrenden Schnellzug. Folgen: 9 Schwer- und 6 Leichtverletzte — Schaden ca. 2,9 Mio S)



wenn der Stellwerkswärter die Fahrstraßenprüfung mangelhaft durchführt und einen gefährdeten Verschub nicht rechtzeitig einstellen läßt; außerdem liegt noch mangelhafte Verschubwegbeobachtung durch den Verschubleiter und die Tzf-Mannschaft vor.

Fehleinfahrt einer Sperrfahrt:

Es kommt trotz aller Vorschriften und technischer Hilfsmittel stets auf die Mitarbeiter an, die die Bestimmungen und die technischen Hilfsmittel richtig anzuwenden haben. Ihre Aufgaben zur Erzielung einer sicheren Betriebsführung sind in den Dienstvorschriften, Verfügungen und Dienstanweisungen enthal-

ten. Wenn sich alle an die vorgeschriebenen Diensthandlungen und Wortlaute halten, ist die Sicherheit des Betriebes gewährleistet. Leider muß aber auch immer wieder beobachtet werden, daß Aufsichtsbedienstete Mißachtungen der Vorschriftsbestimmungen tolerieren.

Als Beispiel einer solchen Dienstesabwicklung mag ein sich in jüngster Zeit im Bahnhof T. zugetragenes Ereignis

dienen, als die verriegelte Weiche 2 von einer unerlaubt vom Streckengleis 1 zurückkehrenden Sperrfahrt aufgeschnitten und schwer beschädigt wurde. Bis zur behelfsmäßigen Fahrbarmachung dieser Weiche konnte der Zugverkehr zwischen den Bahnhöfen P., T. und R. (Entfernung 13 km) nur auf dem Streckengleis 2 abgewickelt werden. Hiedurch mußten auf dem stark frequentierten Abschnitt

2 Personenzüge in ihrer gesamten Verkehrsstrecke und 5 Personenzüge in Teilstrecken abgesagt werden. 15 Schnell- und Eilzüge erlitten bis zu 112, 6 Personenzüge bis zu 160 und 17 Güterzüge bis zu 315 Minuten Verspätung. Gar nicht zu reden von der damit zusammenhängenden Image-Einbuße und der begreiflichen Verärgerung zahlreicher Reisender, da sie von Zugbegleitmannschaften über die Gründe der verhältnismäßig langen außerplanmäßigen Aufenthalte entweder überhaupt nicht oder nur unzureichend verständigt wurden.

Wie war es zur Fehleinfahrt gekommen?

In der Haltestelle U. zwischen den Bf P. und T. auf Gleis 1, ca. 300 m vor dem Blockposten P 2, war ein Güterzug wegen Verbremung einiger Wagen in der Steigung liegengelassen und konnte seine Fahrt mit eigener Kraft nicht mehr fortsetzen. Daraufhin wurde vom Fahrdienstleiter des Bf T. im Einvernehmen mit der Zugleitung ein Eilzug außerplanmäßig angehalten, dessen Vorspann-Tfz zur Hilfeleistung abgespannt und als Sperrfahrt auf das falsche Gleis 1 abgefertigt. Der Wärter des Blockpostens P 2 erhielt Auftrag, dem Hilfs-Tfz nach Anhalten beim untauglichen Blocksignal und Verständigung des Tfz-Führers über den Standort des liegengelassenen Zuges die Weiterfahrt zu diesem Zug mittels Signal 29 a zu erlauben. Bei Annäherung der Sperrfahrt gab der Blockwärter — wie er angibt aus Sicherheitsgründen — Haltsignale, sodaß die Sperrfahrt ca. 200 m vor Erreichen des Blocksignals zum Stillstand kam. Mittlerweile näherte sich ein vom Bf P. auf dem falschen Gleis 2 abgefertigter Personenzug dem Blockposten und der Wärter begab sich zum Standort des untauglichen Blocksignals, um Signal 29 a für diesen Zug abzugeben. Da er aber bereits auf dem Weg dorthin mit der Abgabe des Signals 29 a begann, deutete der Tfz-Führer der Sperrfahrt dies als Signal 31 „Wegfahren“, bezog es unrichtigerweise auf sich und fuhr mit dem Tfz nach Führerstandwechsel, ohne auf eine weitere Signalabgabe zu achten und ohne die Zustimmung für die Rückfahrt vom Fdl des Bf T. eingeholt zu haben, vom Blockwärter vorerst unbemerkt, in Richtung Bf T. zurück.

Inzwischen hatte der Fahrdienstleiter im Bf T. für den Personenzug eine Hilfsfahrstraße vom falschen Streckengleis 2 nach Bahnhofgleis 1 hergestellt und Signal 29 b (Lichtsignal) eingeschaltet, unbeschadet der Bestimmungen des Punktes 368 der DV V 3, wonach einem auf dem falschen Gleis fahrenden Zug die Erlaubnis zur Vorbeifahrt an einem untauglichen Signal mit Signal 29 b

(Lichtsignal) nur dann gegeben werden darf, wenn sich auf dem richtigen Gleis kein Zug gleicher Fahrtrichtung befindet.

Nur dem Umstand, daß der Wärter des Stw 1 bei Erkennen der Gefahr sofort folgerichtig handelte und das Signal 29 b ausschaltete, ist es zu danken, daß der Personenzug noch rechtzeitig beim Einfahrsignal angehalten und dadurch ein Zusammenstoß vermieden werden konnte.

Am Ereignis schuldtragend sind:

Der **Tfz-Führer**, weil er keine eindeutigen Weisungen zur Durchführung seines Auftrages, nachdem er durch den Blockwärter mittels Haltsignalen angehalten worden war, eingeholt, irrigerweise eine zweifelhafte Signalabgabe befolgt und entgegen der Befehlsvorschrift ohne Verständigung des Fdl bzw. ohne dessen Zustimmung die Rückfahrt in den Bahnhof eigenmächtig durchgeführt hat.

Der **Fahrdienstleiter**, weil er das Signal 29 b am Einfahrsignal A für die Fahrt des am falschen Gleis verkehrenden Personenzuges eingeschaltet hat, obwohl sich auf dem richtigen Gleis ein Zug gleicher Fahrtrichtung befand.

Der **Blockwärter**, weil er seinen konkreten Auftrag zur mündlichen Verständigung des Tfz-Führers der Sperrfahrt nicht befolgt und durch Abgabe zweifelhafter Handsignale die unerlaubte Rückfahrt des vorzeitig angehaltenen Hilfs-Tfz begünstigt hat.

Zusammenstoß von 2 Personenzügen gleicher Fahrtrichtung auf der Strecke



Nicht ganz 3 Monate nach dem im VUB 1/1976 aufgezeigten Zusammenstoß zweier Züge gleicher Fahrtrichtung infolge Mißachtung grundlegender Vorschriftenbestimmungen bei untauglicher Sicherungsanlage, kam es diesmal zwischen den Bf W. und H. unter ähnlichen Voraussetzungen zu einem neuerlichen Zugzusammenstoß, der einen toten, 2 schwer- und 1 leicht verletzten Bediensteten sowie 7 schwer- und 22 leicht verletzte Reisende und Sachschaden in Höhe von 1,6 Mio S zur Folge hatte.

Und wieder wurde vom zuständigen Fdl unterlassen, bei untauglicher Sicherungsanlage das fernmündliche Rückmelden einzuführen.

Wie war es nun zu diesem Ereignis gekommen?

Der Streckenabschnitt zwischen den Bf W. und H. ist durch den Blockposten W 1 unterteilt. Dessen Wärter versieht gleichzeitig bei der dort eingerichteten Haltestelle die Agenden eines Haltestellenwärters mit kommerziellen Aufgaben. In den Abendstunden des Ereignistages hatte der Fdl des Bf W. zwei im Folgeabstand fahrende Personenzüge vom Bf H. zu erwarten, wobei planmäßig der erste auf Gleis 12 und der zweite auf Gleis 8 einfahren sollte. Da aber nach Durchfahrt eines Güterzuges die Gleisisolierung des Gleises 8 untauglich geworden war, wollte der Fdl die Einfahrt des zweiten Personenzuges bei untauglichem Einfahrsignal auf das wohl freie aber wegen der erwähnten Störung blockmäßig nicht befahrbare Gleis 8 mit Signal 29 b durchführen. Um aber ein zwangsläufiges Untauglichwerden des Blocksignals des Blockpostens W 1 und in weiterer Folge des Ausfahrtsignales des Bf H. zu vermeiden, ordnete der Fdl des Bf W., während der erste Personenzug bei tauglicher Sicherungsanlage unterwegs war, an, die Fahrt des zweiten Personenzuges, der sowohl im Bf H.

als auch in der Hst. (Blockposten) planmäßig Aufenthalt hatte, zwischen den Bf H. und W. bei untauglichen Signalen durchzuführen. Hierbei verabsäumte er jedoch, das fernmündliche Rückmelden einzuführen. Dieser Auftrag wurde vom Fdl des Bf H. und vom Blockwärter widerspruchslos zur Kenntnis genommen, obwohl die von ihnen zu bedienenden Signale tauglich gewesen wären. Ebenso wurde von keinem der beiden die Einführung des fernmündlichen Rückmeldens urged.

Nachdem der Fdl des Bf H. die Zugmannschaft mündlich vom untauglichen Ausfahrtsignal verständigt hatte — eine Verständigung über das zu erwartende untaugliche Blocksignal unterließ er — fertigte er nach eingelangter Rückblockung ohne die erforderliche Rückmeldung des vorausgefahrenen Zuges eingeholt zu haben, den zweiten Zug ab. Der erste Zug war unterdessen zwischen dem Blockposten und Bf W. nach einem Gleisbogen durch Zwangsbremmung infolge eines Bremsdefektes (Druckabfall in der Hauptluftleitung) zum Stillstand gekommen. Während sich der Tfz-Führer bemühte, diesen Anstand zu beheben, erwartete der Wärter des Blockpostens den zweiten Zug am Bahnsteig der Haltestelle, um die Zugmannschaft von der Untauglichkeit des Blocksignals zu verständigen. Obwohl er beim Verlassen des Dienstraumes vom vorausgefahrenen Zug weder eine Rückblockung noch eine fernmündliche Rückmeldung erhalten hatte, erlaubte er nach der vollzogenen Verständigung der Zugmann-

schaft die Vorbeifahrt des Zuges beim haltzeigenden Blocksignal. Auf den vorausgefahrenen Zug hatte er dabei völlig vergessen, obwohl auf Grund der planmäßigen Fahrzeit dieser schon vor Abfahrt des zweiten Zuges im Bf W. eingetroffen sein mußte. Erst auf dem Rückweg kamen ihm Bedenken hinsichtlich des Freiseins des Raumabschnittes. Diese Zweifel wurden bestärkt, als er den Richtungspfeil des Zeichengabestreckenblockes noch immer rot ausgeleuchtet vorfand. Völlige Gewißheit über seine Fehlhandlung erlangte er aber, als ihm der Fdl des Bf W. auf Grund seiner fernmündlichen Anfrage mitteilte, daß der erste Zug im Bf W. noch nicht eingelangt wäre.

Währenddessen war es dem Tfz-Führer des ersten Zuges gelungen, den Bremsdefekt soweit zu beheben, daß die Garnitur (Uerdinger) vom hinteren Führerstand des am Schluß gereihten Motorwagens aus steuerbar war. Unmittelbar nachdem der als Spitzenschaffner fungierende Zugführer am vordersten Fahrzeug Platz genommen hatte, bemerkte der Tfz-Führer die Scheinwerfer des nachfolgenden Zuges. Obwohl er sofort, um den Tfz-Führer des anrollenden Zuges auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen, unter gleichzeitiger Abgabe von Gefahrsignal die Scheinwerfer des Motorwagens wiederholt auf- und abblendete, konnte er den Zusammenstoß nicht verhindern. Er brachte sich erst knapp vor dem drohenden Zusammenstoß durch Abspringen in Sicherheit. Der Tfz-Führer

des mit ca. 80 km/h fahrenden Zuges bemerkte den vor ihm stehenden Zug erst auf kurze Entfernung. Die daraufhin sofort eingeleitete Schnellbremsung verminderte die Fahrgeschwindigkeit bis zum anschließenden Zusammenstoß auf lediglich ca. 75 km/h. Durch den heftigen Aufprall wurde die nur leicht eingebremste Triebwageneinheit, bei der der Zwischenwagen entgleiste, rund 100 m vorgeschoben und die aus dem Tfz 4061.25, 1 Daa, 5 Baa, 1 F 4 und 1 Güterwagen bestehende Garnitur des zweiten Zuges schwer beschädigt.

Hätte der Blockwärter die Bestimmungen des Pkt. 242 der DV V 3 eingehalten, dann wäre es nicht zu dem Unfall gekommen, trotzdem der Fdl des Bf W. den DV widersprechende Anordnungen getroffen und das fernmündliche Rückmelden nicht eingeführt hat.

DV V 3, Pkt. 242:

„ . . . Wenn auf Strecken mit Streckenblockung ein Zug

- a) an einem untauglichen Hauptsignal vorbeifahren muß, das unter Streckenblockverschluß liegt
- b) aus einem Gleis ausfahren muß, für das kein Ausfahrtsignal vorhanden ist

muß sich der Fdl (Blockwärter) vor Zulassung der Fahrt durch Einholen der fernmündlichen Rückmeldung vergewissern, daß der vorgelegene Raumabschnitt frei und ein etwa vorausgefahrterer Zug von einem „Halt“ zeigenden Hauptsignal gedeckt ist . . .“

Etwas für jeden

Schwerer Schaden am Beförderungsgut durch grob vorschriftswidrige Verschubabwicklung

(Beitrag RA)

Infolge unerlaubter Übertragung der Verschubleitung, mangelhafter Auftragserteilung und Nichtbeachtung des Abroll- und Abstoßverbotes kam es am 16. 8. 1974 um ca. 1.00 Uhr im Unterwegsbahnhof B. zu einem starken Verschubanprall eines Tiefladewagens, auf dem ein Maschinentransformator mit einem Gewicht von ca. 42.000 kg ver-

laden und mit einer Wagendecke abgedeckt war.

Der Wagen trug an beiden Längsseiten die Aufschrift „Abstoßen und Abrollen verboten“ sowie den Gefahrzettel Nr. 10 „Vorsichtig verschieben“ und war damit zweifach als vorsichtig zu behandeln gekennzeichnet bzw. durch ein Instradierungstelegramm voravisiert.

Obwohl eine Beschädigung an der Abstützung bemerkt wurde, ließ der Verschubaufseher die Sendung ohne nähere Prüfung weiterrollen. Eine Meldung an den Fahrdienstleiter unterblieb ebenfalls.

Der Empfänger entdeckte nach dem Abheben der Decke die zerbrochene Ab-

stützung und stellte bei genauer Untersuchung des Transformatorengehäuses fest, daß bei einem ca. 30 cm langen Riß Öl austritt.

Er schloß daraus, daß weit schwerwiegendere Schäden im Inneren des Transformators entstanden sein mußten und daher eine Rücksendung des Gutes an den Erzeuger erforderlich sei.

Welche umfangreichen Prüfungen, Verhandlungen, Reparaturen und schließlich finanzielle Folgen dieser Verschubanstand nach sich zog, soll nachstehend geschildert werden:

Den Transport ins Erzeugerwerk zurück führte ein Schwertransportunternehmen durch.

Angesichts der eindeutig gegebenen Bahnhaftung war das Hauptziel der RA, die Garantie des geringstmöglichen Wiederherstellungsaufwandes zu erreichen. Für die Überprüfung des Transformators war ein Zerlegen in seine Hauptbestandteile erforderlich. Mehrere Schadensbesichtigungen durch den Reklamationsbearbeiter und einen von der Bahn bestellten Sachverständigen im Beisein des Käufers, der Transportversicherung und des Erzeugers, sowie mehrfache Verhandlungen waren vonnöten, um jene Variante der Reparatur zu finden, die einerseits ein einwandfreies Funktionieren und die Neuwertigkeit des Transformators und andererseits die preisliche Vertretbarkeit für die Bahn sicherstellte.

Mit dem Auswechseln der nur augenscheinlich beschädigten Teile gab sich der Empfänger nicht zufrieden, da nur geringfügige Unstimmigkeiten an der Wicklung, im Kern und oberen Joch die Leistungsfähigkeit und die Lebensdauer des Transformators vermindert hätten.

Große Schwierigkeiten traten in weiterer Folge bei der Anschaffung der Rohmaterialien auf. Die Kapazität des Erzeugerwerkes war damals in hohem Maße ausgenützt, so daß diese Arbeiten nur sehr schwer untergebracht werden konnten. Nach durchgeführter Reparatur mußte einer neuerlichen Stoßspannungsprüfung zugestimmt werden.

Erst Ende August 1975 waren die Arbeiten abgeschlossen. Der Aufwand für diese Reparatur und damit zusammenhängende Arbeiten außer Haus betrug ca. 55% des Wiederbeschaffungs-Neuwertes, dessen Höhe von ca. S 2,580.000,— eine ungefähre Vorstellung von der Härte der zur schließlichen Schadensbemessung führenden Verhandlungen gibt.

Der von uns beigezogene Sachverständige prüfte alle Möglichkeiten, Rechnungen und sonstigen Belege und konnte die Schadenshöhe um ca. S 140.000,— gegenüber dem von der Fa. ursprünglich angesetzten Aufwand vermindern.

Trotzdem betrug der Gesamtschaden für die ÖBB inklusive des Sachverständigen-Honorars von S 22.204,— doch noch beachtliche S 1,363.864,—.

Stellt allein schon diese Summe eine beträchtliche Belastung des ÖBB-Budgets dar und hätte dieser Betrag für andere Bahnzwecke nützlicher verwendet werden können, so muß doch immer wieder besonders die mit solchen Schäden verbundene Einbuße an Vertrauen zu den ÖBB als Transportunternehmen mit allen auch für den einzelnen Bediensteten nachteiligen Folgen betont werden.

Ehrlichkeit — oberstes Gebot des Eisenbahners

(Beitrag der Verkaufsdirektion, Insp. Kos)

Viele werden sich fragen, ob es notwendig ist, über ein solches Thema überhaupt zu schreiben. Sicher, für den überwiegenden Teil unserer Bediensteten sind der Begriff Ehrlichkeit und das Unterscheiden zwischen Mein und Dein eine Selbstverständlichkeit. In einem derart großen Unternehmen, wie es die Österreichischen Bundesbahnen sind, tauchen leider immer wieder „schwarze Schafe“ auf, die sich an diesen Begriff nicht halten.

Innerhalb einiger Monate wurden in zwei Wiener Großbahnhöfen Serien von Diebstählen aufgedeckt, an denen insgesamt 39 solcher unehrlicher Bediensteter und 19 bahnfremde Personen, vorwiegend Verwandte und Bekannte dieser Bediensteten, beteiligt waren. Durch diese Waggonberaubungen ist den Österreichischen Bundesbahnen und einigen betroffenen Bahnkunden insgesamt ein Schaden von fast S 2,000.000,— entstanden. Für einen beträchtlichen Teil des Gesamtschadens mußten die ÖBB im Wege des Reklamationsverfahrens unter dem Titel „in Verlust geratenes Beförderungsgut“ aufkommen.

Was haben nun die betroffenen Bediensteten nach der Aufdeckung der Diebstähle zu erwarten? Welche Folgen hat ein Diebstahl an dem den ÖBB anvertrauten Beförderungsgut?

Im Zuge der polizeilichen Erhebungen kommt es zur Vernehmung, Hausdurchsuchung, teilweisen Haft und Untersuchungshaft und schließlich zur Anzeige gem. §§ 127—130 des StG — Diebstahl, schwerer Diebstahl, Diebstahl durch Einbruch und Bandendiebstahl — bei der zuständigen Staatsanwaltschaft. In den aufgezeigten Fällen sind die Gerichtsverfahren noch nicht abgeschlossen, doch kann erfahrungsgemäß gesagt werden, daß Diebstähle unter den vorliegenden Aspekten besonders streng geahndet werden.

Des Diebstahles überführte Lohnbedienstete werden in der Regel fristlos entlassen, provisorische Beamte gekündigt und definitive Beamte je nach der Art des Vergehens bzw. Verbrechens im Zuge des Dienststrafverfahrens dienstbestimmt oder entlassen.

Dazu kommen noch die zusätzlichen Kosten für die Verteidigung im Strafverfahren, die Schadensgutmachung und nicht zuletzt die mitunter sehr unerquicklichen Schwierigkeiten im Familien- und Bekanntenkreis.

Aus all diesen Tatsachen kann man ersehen, daß solche Bedienstete die in der heutigen Zeit wieder sehr gefragte sichere Existenz aufs Spiel setzen. Mancher, der in diese Diebstähle hineingeschlittert ist oder sich durch einen guten „Spezi“ dazu überreden ließ, hätte sich diese Handlungsweise überlegt, hätte er die Folgen rechtzeitig bedacht.

Und darum der Appell an alle Kollegen:

Helft mit, Diebstähle an Eisenbahngut zu verhindern. Nur ehrliche Mitarbeiter können unsere Kollegen sein. Wer die ÖBB bestiehlt, schadet uns allen.

Helft mit, Diebstähle durch bahnfremde Personen zu verhindern, sofern dadurch Euer Sicherheit nicht gefährdet ist.

Helft mit, daß von allen Eisenbahnern gesagt werden kann:

Ehrlichkeit

**ist für den Eisenbahner
eine Selbstverständlichkeit.**

Flachstellen - Schienenbrüche

Wie die Baudirektion feststellte, werden im vermehrten Maße Schienenbrüche bzw. Serienschienenbrüche durch Flachstellen an Fahrzeugen verursacht.

Flachstellen an Fahrzeugen können, genaue Zugbeobachtung vorausgesetzt, durch starkes, regelmäßiges Schlagen der Räder festgestellt werden. Hiezu die Maßnahmen gemäß ZSV 14 nach Wahrnehmung der Unregelmäßigkeit:

„Wird am Zug eine betriebsgefährdende Unregelmäßigkeit wahrgenommen (z. B. festgebremste Räder, Räder mit starken Flachstellen, Heißläufer, Achsbruch, Brüche von Tragfedern und Mängel an den Tragfederaufhängungen, Wagenbrand, nach außen offene Seitentüren, Verschiebung der Ladung), so ist der Zug sofort anzuhalten.

Kann der Zug vom wahrnehmenden Bediensteten nicht mehr angehalten werden, so ist das Anhalten durch die nächste Verkehrsstelle (Bf, Abzweigstelle, Haltestelle, Blockposten, Schrankenposten) oder eine mit Anschaltfernsprecher ausgerüstete Arbeiterrotte unter gleichzeitiger Bekanntgabe der Wahrnehmung zu veranlassen.“

Auch die DV M 31 verpflichtet die Wagenmeister zur Beobachtung bei der Eingangsuntersuchung und bei der Unterwegsuntersuchung.

DV M 31, Pkt. 35:

„Bei der Eingangsuntersuchung sind die Wagen auf Betriebsfähigkeit zu untersuchen . . .

