



## ...laute... Wortlaute... Wortlaute... Wo...

„Zug 498 kreuzt mit Zug 68239 in Losenstein. Einverstanden. Name des Fdl“

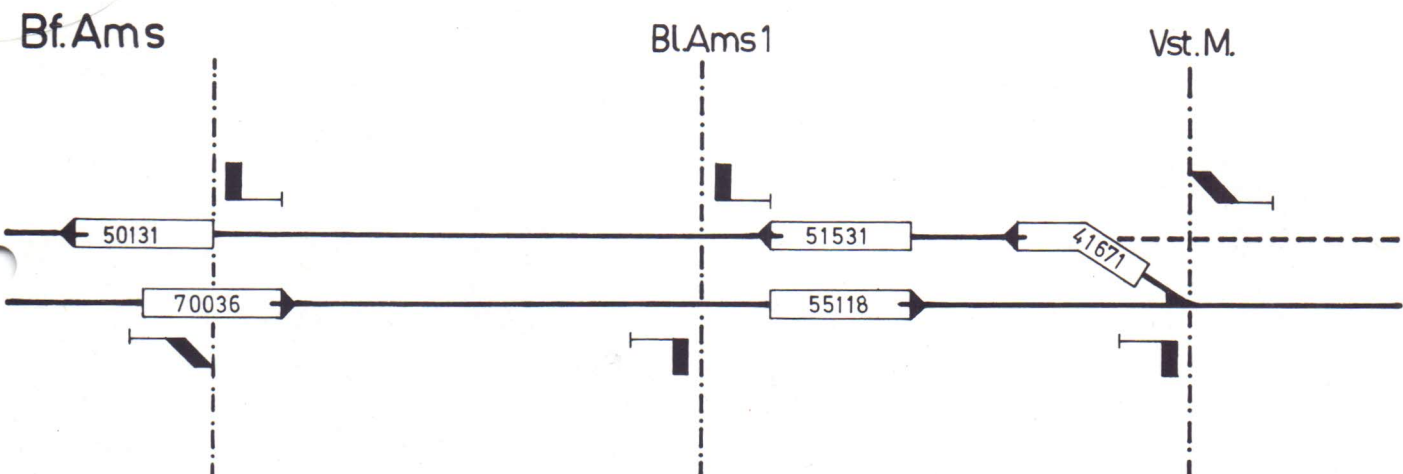
Zeitaufwand für die Anwendung dieses Wortlautes ca. 7 Sekunden. Versuchen Sie es selbst!

### GEHT ES AUCH KÜRZER?

Etwa so: „Kann der Zug 498 bei dir kreuzen?“ „Ja, bei mir!“

Bei diesem Experiment kam es zur Gegenfahrt der genannten Züge. Der angewandte Text war dafür zwar nicht die Hauptursache, trug aber zu dem Ereignis bei. Durch glückliche Umstände erfolgte kein Zusammenstoß. Folgenlos für die beteiligten Bediensteten bleibt der Anstand **keinesfalls**.

Es kommt noch ärger!



Bf Ams auf der Fs: „Zug 50131 ist hier um 58“; hierauf Vst M (!!): „Verstanden.“ Eindeutig! Eindeutig nämlich, daß es krachen mußte! Die Folge war der Zusammenstoß des Zuges 41671 mit dem beim Blockposten Ams 1 stehenden Zug 51531. Drei verletzte Bedienstete, Höhe des Sachschadens über 4 Mio S, 15-stündige Unterbrechung der Westbahnstrecke. Und das soll ein Zeitgewinn von wenigen Sekunden wert sein?

Sehr deutlich hat sich bei diesem Ereignis gezeigt, daß die Bestimmungen der DV V 3 wohl durchdacht und sinnvoll sind:

Bei Abgabe der **Zugmeldungen** auf der Fernsprech-Zugmeldeverbindung hätte in unserem Fall nur Bl Ams 1 mit Bf Ams gesprochen und es hätten nur diese beiden Zugfolgestellen miteinander sprechen können. Auf Grund des Erhebungsergebnisses wurde die Rückmeldung für Zug 50131 nicht vom Wärter des Bl Ams 1, sondern vom Fdl der Vst. M. empfangen. Aber auch bei Benützung der Streckenfernsprechverbindung hätten die richtigen Wortlaute bei entsprechender Aufmerksamkeit jedes Mißverständnis ausgeschaltet.

„Zugmeldung. Zug 50131 hier. Amstetten, Name des Fdl.“

„Verstanden, Bl Ams 1.“

Das Wort „Zugmeldung“ hätte von vornherein die ungeheure Tragweite des folgenden Gesprächs herausgestrichen. Beim Wortlaut selbst wäre in der jeden Zweifel ausschließenden kürzesten Form gesagt worden, **welcher Zug wo** eingetroffen ist und **wer** Gewähr dafür gibt.

#### KÜRZER GEHT ES NICHT!

Darüber wird nicht diskutiert. Da gibt es keine Konzessionen! Wer es gewohnt ist, die vorgeschriebenen Wortlaute zu verwenden, der verwendet sie immer, unabhängig von der Tages- oder Nachtzeit, unabhängig von der persönlichen Laune und unabhängig davon, ob „einer“ in der Nähe steht. Wer sie nicht ständig verwendet, wird auch in Anwesenheit des Vorstandes oder eines Kontrollorganes unweigerlich danebenhauen. Wenn zudem anlässlich der Einvernahme festgestellt wird, daß seit langem Rückmeldungen nur in der Form „ist hier um ...“ gegeben werden, drängt sich die Frage auf, warum dies durch die zuständigen Überwachungsorgane nicht schon längst abgestellt wurde. Nachsicht ist fehl am Platz und kann für alle Beteiligten höchst unangenehm werden.

Noch etwas! Ein Ferngespräch ohne Gesprächspartner gibt es nicht. Eine Rückmeldung ohne die Bestätigung „Verstanden. Name der Zugfolgestelle.“ ist noch wirkungslos. Sie haben den Partner in der Hand! Er braucht das Gütesiegel, Ihr Verstanden.

Aber auch wir brauchen, im Interesse der Sicherheit, Ihre Bereitschaft zur Korrektheit, Ihr VERSTANDEN.

## Aus dem Verkehrsgeschehen

### Entgleisung

eines Wagens des Gütereilzuges 44673 zwischen den Bf Hallwang-Elixhausen und Seekirchen-Mattsee. Nach ca. 2,0 km Fahrt entgleisten bei der Einfahrt in den Bf Seekirchen-Mattsee im Bereich der Einfahrweiche weitere 17 Güterwagen. Obwohl der Tzf-Führer des in Gegenrichtung fahrenden Güterzuges 69724 an dem Zug 44673 eine Unregelmäßigkeit wahrgenommen hatte und seinen Zug sofort anhalt, konnte er den Unfall nicht mehr verhindern.



Schadenshöhe ca. S 5,5 Mio.

Es sei in diesem Zusammenhang an die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 182, 384, 451 und 476 erinnert. Die ZSV 14 sagt außerdem:

„Genaue Zugbeobachtung hat den Zweck, durch rechtzeitiges Erkennen von Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen Unfälle zu verhüten.“

## Zusammenstoß eines einfahrenden Ferngüterzuges mit einem alleinverkehrenden Tfz

Donnerstag, 19. 8. 1976, um 1.58 Uhr stieß im Bf Gloggnitz, ca. 70 m vom Stellwerk entfernt, ein mit ca. 25 km/h auf Gleis 2 einfahrender Ferngüterzug mit einem auf Weiche 72 stehenden, alleinverkehrenden, unbegleiteten Tfz zusammen.

Dabei entgleiste dieses Tfz mit einem Drehgestell und wurde schwerstens beschädigt. Am Vorspann-Tfz 1042.557 des Ferngüterzuges sowie an der Weiche 72 entstanden gleichfalls schwerste Schäden.

Das Zug-Tfz wurde schwer und ein Güterwagen leicht beschädigt. Verletzt wurde niemand. Die Aufgleisungsarbeiten waren erst um 12.10 Uhr beendet, die Instandsetzungsarbeiten an der Weiche 72 um 15.05 Uhr. Bis zu diesem Zeitpunkt war die Betriebsabwicklung in Fahrtrichtung 2 nur über Gleis 3 möglich. Fünf Güterzüge erlitten Verspätungen bis zu 150 Minuten.

Schaden ca. 2 Millionen Schilling.

Der Tfz-Führer des beim Ereignis auf Weiche 72 stehenden Tfz war beauftragt,



nach vorhergegangener Vorspannleistung bei einem Güterschnellzug von Gleis 2 über Gleis 4 an einen auf Gleis 5 stehenden Gütereilzug als Vorspann-Tfz zu fahren. Er fuhr bis zum „Verschub verboten“ zeigenden Verschubsignal V 2—4 und machte während des einige Minuten dauernden Aufenthaltes Eintragungen in seinem Leistungsblatt. Durch das mit dem Scheinwerfer des Stellwerkes gegebene Signal 32 „Herkommen“ — es herrschte klares Wetter und die Sichtverhältnisse waren bei eingeschalteter Platzbeleuchtung gut — aufmerksam gemacht, bezog er das vom Stellwerkswärter für die auf Gleis 3 stehende Verschubreserve vorschriftswidrig abgegebene Signal 32 „Herkommen“ — ohne auf die Stellung des Verschubsignals V 2—4 zu achten — auf

sich und setzte das Tfz in Bewegung. Als er die ihm nächstliegende Weiche 71 befuhr — diese befand sich in der richtigen Stellung — bemerkte er die Annäherung des Ferngüterzuges, leitete Schnellbremsung ein und kam erst auf der Weiche 72, die im verriegelten Zustand aufgeschnitten wurde, zum Stillstand. Da ein Zurückfahren nicht möglich war, sprang er vom Tfz ab. Obwohl der Tffz des Ferngüterzuges, der beim Einfahrtsignal wegen Platzmangels verhalten worden war, bemerkte, daß sich im Fahrweg des Zuges ein Tfz befand, sofortige Schnellbremsung einleitete, konnte er den Zusammenstoß nicht mehr verhindern; er senkte die Stromabnehmer und konnte sich nur durch Flucht in den Maschinenraum in Sicherheit bringen.

Der schuldtragende Triebfahrzeugführer des alleinverkehrenden Tfz wurde sofort vom Dienst abgezogen; seine Verfehlung wird im Wege eines Dienststrafverfahrens geahndet werden.

Des weiteren muß festgestellt werden, daß das vom Stw-Wärter gegebene Haltsignal mit dem Scheinwerfer nicht den Bestimmungen der DV V 2 entspricht. Das Signal 32 „Herkommen“ ist durch waagrechtes Hin- und Herbewegen der Signalfahne oder eines Armes, bei Dunkelheit der Handlaterne mit weißem Licht und gleichzeitig zwei lange Pfeiffe zu geben.

# Hilfslok rammte im Tunnel „verschnaufenden“ Expresß

5 Verletzte bei Zugunglück am Semmering: 8 Stunden Verspätung

(Titel einer Wiener Tageszeitung über einen Zugzusammenstoß)

Wie, glauben Sie, muß einem Reisenden zu Mute sein, der sich — schon in Vorfreude auf die Reise oder auf den Urlaub — behaglich auf seinem Sitz im Zugabteil zurücklehnt, die soeben gekaufte Zeitung aufschlägt und dann den Artikel mit obigem Aufmacher zu lesen bekommt? Vielleicht gibt es Reisende, denen der Artikel sogar egal ist. Dann wird es welche geben, die ein bißchen Angst mit auf die Fahrt nehmen oder ein eigenartiges Gefühl in der Magengegend bekommen. Möglicherweise kommt es auch zu einer Diskussion unter den Reisenden über das Ereignis,

deren Ergebnis dem diensthabenden Schaffner in nicht sehr freundlichen Worten mitgeteilt wird. Und dann gibt es bestimmt Leser, die sich fragen, ob es denn keine Vorschriften gibt, die es ermöglichen, daß auch ein „verschnaufender“ oder wie wir sagen ein liegengeliebener Zug gefahrlos weitergeführt werden kann. Doch, diese Vorschriften gibt es?

Hier eine Darstellung des Ereignisses, das dem Ansehen der ÖBB in der Öffentlichkeit sehr geschadet hat:

Der „Balkan-Expresß“, Ex 255, dessen Zuggewicht bei Anwendung der Bestimmungen des Punktes 173 der DV V 3 um eine Tonne geringer als die zulässige Höchstbelastung für das Tfz der Reihe 1042 war, blieb auf der Steilstrecke im km 101,510 zwischen den Bf Breitenstein—Semmering, 67 m vor dem Portal des Wolfsbergkogeltunnels, infolge regennasser Schienen liegen. Der Zgf forderte beim Bf Semmering ein Hilfs-Tfz an. Sodann bestimmte er einen fahrgastfahrenden Güterzugschaffner zum Kuppeln der bereits in wenigen Minuten aus Richtung Semmering zu

erwartenden Hilfslokomotive. Dieser begab sich sofort zum Zug-Tfz und wartete im Gleis das Eintreffen der Hilfslok ab. Der Zugführer, dem die Anordnung der Deckung des Zuges — diesfalls nach vorne — oblag, teilte einem Schaffner des Ex 255 auf Befragen mit, daß eine Deckung nicht unbedingt notwendig wäre, da der Führer des Hilfs-Tfz ohnehin mittels schriftlichen Befehls vom Standort des liegengebliebenen Zuges verständigt sei. Dessen ungeachtet begab sich dieser Schaffner, ausgerüstet mit der weißgeblendeten Handlaterne, in Richtung Tunneleingang, um das herannahende Tfz anhalten zu können. In der Zwischenzeit wurde, nach vollzogener Sperre des Strgl 1 zwischen Breitenstein—Semmering, der Tfz der im Bf Semmering stehenden Lok 1042.552 zum Abschleppen des Ex 255 beauftragt:

1. mündlich: „Zug 255 ist liegengeblieben“ — wahrscheinlich mit dem Zusatz „im km 101,5, das ist oberhalb vom Block“ (Block Breitenstein 1 = km 100,09),
2. schriftlich nur mit V-Befehl: siehe Abbildung.

Das war zu wenig! Und noch dazu war die Angabe 101,05 im V-Befehl falsch! Vorsichtig zu fahren oder wie immer man den V-Befehl interpretieren will — im km 101,05 war es auf jeden Fall zu spät!

Zur vollständigen Programmierung des Unfalls fehlte noch eine Komponente, nämlich das Verhalten des Tfz der Hilfslok. Dieser beschleunigte das Tfz auf eine Geschwindigkeit bis zu 58 km/h. Obwohl bei der Durchfahrt durch den Wolfsbergkogeltunnel die Geschwindigkeit auf 32 km/h verringert wurde, gelang es dem Tfz, als er kurz vor der Ausfahrt aus dem Tunnel das Ablendlicht der Zuglok des Balkan-Express wahrnahm, wegen der nassen Schienen nicht mehr, die Fahrt wesentlich zu verlangsamen. Abgegebene Haltsignale des zur Deckung auf eine Entfernung von 2 bis 3 Wagenlängen vor dem Zug befindlichen Schaffners waren daher wirkungslos. Dieser als auch der zum Kupeln beauftragte Schaffner konnten sich noch vor dem aus dem Tunnel kommenden Tfz in Sicherheit bringen. Es erfolgte ein Zusammenstoß (Auffahrtsgeschwindigkeit 31 km/h) mit dem Expresszug, durch den das Zug-Tfz mit einem Drehgestell entgleiste. Beide Tfz und ein Personenwagen wurden beschädigt (Schadenshöhe ca. 1 1/2 Mio S). 5 Reisende wurden verletzt; die Verletzungen waren glücklicherweise nur leicht. Z 255 mußte nach Breitenstein zurückgezogen werden und konnte, wenn auch nicht — wie in der Überschrift der Tageszeitung angegeben — mit 8 Stunden, sondern mit 2 1/2 Stunden Verspätung die Fahrt fortsetzen.

Das Streckengleis blieb über 9 Std. gesperrt.

Für wen haben wir diese Sachverhaltsdarstellung geschrieben? Für die an dem Ereignis Schuldtragenden? Nein! Diese Bediensteten haben spätestens zur Zeit des Zusammenstoßes gewußt, daß sie etwas falsch gemacht haben und nur kurze Zeit danach auch, was sie unterlassen, mangelhaft oder schlecht gemacht haben. Viele, viele Male haben sie sich bestimmt seither schon Vorwürfe gemacht. Aber geschehen ist geschehen!

Für irgendwelche Leute, die als Steckepferd Unfalldaten sammeln? Oder vielleicht für „Kollegen“ die sich doch ein wenig freuen, daß der Z oder der S auch einmal „etwas gehabt haben“? Nein! Das BUB will weder Kuriositätensschau noch Tratschblatt sein!

Dieser Beitrag wurde für Sie geschrieben, der Sie inmitten des verantwortungsvollen Dienstes stehen. Für Sie, der möglicherweise schon in den nächsten Stunden, auf sich selbst gestellt, eine neue Situation schnellstens zu meistern hat. Und gerade an Sie richten wir die Bitte, den Artikel zu Ende zu lesen. Sie haben natürlich erkannt, welche 3 Fehlhandlungen zusammenwirkten, damit der Unfall überhaupt passieren konnte:

1. Unterlassene Deckung
2. Nichtausreichende Befehlsbeigabe und auch falsche bzw. widersprechende km-Angaben
3. Zu hohe Geschwindigkeit des Hilfs-Tfz

Hier einige einschlägige Punkte aus der DV V 3, die nicht beachtet wurden: 187, 490, 492, 568, 572.

Machen Sie sich bitte die Mühe und lesen Sie bei den zitierten Punkten nach, und lesen Sie doch gleich einige Punkte davor und dahinter mit. Die meisten von uns kennen nicht alle Vorschriftenbestimmungen. Bei manchen, nicht alltäglich benötigten Bestimmungen sind wir vielleicht etwas unsicher und es entfällt uns gerade dann ganz, wenn wir es überraschend brauchen. Darum vervollkommen Sie immer Ihr Wissen und lesen Sie öfters, auch wenn keine Prüfung bevorsteht oder schon ein Ereignis vorliegt, in Ihren Vorschriften nach. Sie sind es den Ihnen anvertrauten Menschen und Werten, aber auch sich selbst schuldig. Sollten Sie sich aber dazu nicht aufraffen können, so lachen Sie wenigstens nicht über einen Kollegen, der gerade in der Vorschrift blättert. Er will kein „Besserwisser“ werden, er ist sich nur der hohen in ihn gesetzten Verantwortung bewußt.

Osterreichische Bundesbahnen

**Semmering**

Verkehrsstelle

### V-Befehl

für Zug-Sperrfahrt\*) Spf 1 am 28.07. 1976

a)	zwischen	<u>Semmering</u>	und	<u>Breitenstein</u>	anhalten
	in	(Verkehrsstelle)		(Verkehrsstelle)	
	vor EK in km				Weiterfahrt nach Abgabe des Achtungsignals.
b)	fährt im Bf				
	fährt zwischen	(Verkehrsstelle)	und	(Verkehrsstelle)	
	vorsicht*) km	<u>101.05</u>	bis km		
	in				
	vorsichtig — vorsichtig mit höchstens*)				km/h
	Grund Nr.	<u>7</u>			

- 1) Fahrthindernis zu gewärtigen
- 2) Gestörte Schrankenanlage — Blinklichtanlage\*). Ab km ..... Achtungssignale wiederholt geben!
- 3) Schrankenwärter, Bewacher von Eisenbahnkreuzungen, Führer von Gleismeßgeräten oder Arbeiterrotten vom Verkehr des Zuges — vom Fahren auf dem falschen Gleis\*) nicht verständigt
- 4) Gleis durch Kleinwagen besetzt
- 5) Völlig gestörte Verständigung
- 6) Andere Sperrfahrten im Gleis
- 7) Z 255 im km 101.5 liegen geblieben

Bestätigung des Empfängers:

Aussteller:

# Etwas für jeden



Herr Betriebsdirektor Hofrat Dr. Josef Pucher während einer Streckenbereisung am Erzberg

## Beschädigung von Wohnwagen

(BBD Wien, Z. 4201/90511/1/76 vom 4. Oktober 1976)

Der Einsatz von modernen Gleisbaumaschinen im Bahnerhaltungsdienst bedingt in zunehmendem Ausmaße die Verwendung von Wohnwagen für das Bedienungspersonal. Da diese Wohnwagen den Benützern über einen langen Zeitraum als Wohnung dienen, sind sie zumeist auch mit persönlichen Einrichtungsgegenständen der Benutzer ausgestattet.

Immer wieder einlangende Beschwerden seitens des Baudienstes lassen erkennen, daß diese Wagen beim Verschub nicht mit der nötigen Vorsicht behandelt werden. Bei unvorsichtigem Verschub werden nicht nur Schäden am Eigentum der ÖBB, sondern auch am Eigentum von Kollegen verursacht. Es wird daher neuerlich auf die einschlägigen Bestimmungen der DV V 3 hingewiesen und hinkünftig deren unbedingte Einhaltung erwartet. Verschubbedienstete und Zugbegleiter sind in geeigneter Form sofort und außerdem im Rahmen des nächsten Dienstunterrichtes auf die schonende Behandlung von Wagen, die zur vorsichtigen Behandlung beim Verschub gekennzeichnet sind, hinzuweisen. Die an Wohnwagenbeschädigungen schuldtra-

genden Bediensteten werden in Hinkunft strengstens zur Verantwortung gezogen.

In diesem Zusammenhang wird auch an unsere DA., betreffend die Beschädigung von Postwagen, erinnert.

### Berichtigung

Im Betriebs-Unterrichtsblatt 3/76 — Ausgabe September, Seite 2 wurde unter dem Titel: „Verbinden der Heizkuppelungen außerhalb der Heizzeit“ die DA. GD. Z. 5404/536/476 vom 19. 7. 1976 angeführt.

Die Zahl der DA. lautet richtig: „5204/536/4/76 vom 19. 7. 1976“.

## Rundfunkgeräte — Fernsehapparate

„Anlässlich des Zusammenstoßes eines Güterzuges mit einer Wagengruppe bei Einfahrt auf besetztes Gleis ohne Verstärkung wurde festgestellt, daß der Fahrdienstleiter zum Zeitpunkt des Geschehens in seinem Dienstraum Radio hörte. Er hatte die Fahrwegprüfung unterlassen und dadurch das Besetztsein des Einfahrgleises nicht bemerkt.

Es sollte keiner besonderen Betonung bedürfen, daß der Betrieb eines Rundfunkgerätes in Fahrdienstleitungen, Stellwerken, auf Schrankenposten und in

allen Räumen mit Parteienverkehr verboten ist.“

Der vorerwähnte Zusammenstoß des Güterzuges mit einer Wagengruppe ereignete sich bereits im Jahre 1957. Die ersten beiden Absätze wurden bereits im Verkehrs-Unterrichtsblatt, 10. Stk. aus 1957, veröffentlicht. Seither wurde im VUB wiederholt auf dieses Verbot hingewiesen.

Erst am 20. 10. 1976 hatte sich der Fdl des Bf Wald am Schoberpaß seinen Fernsehapparat mit Rundfunkempfang in den Nachtdienst mitgenommen und aufgestellt.

Es ist selbstverständlich, daß nicht nur der Betrieb eines Rundfunkgerätes, sondern auch der eines Fernsehapparates in Fahrdienstleitungen, Stellwerken, auf Schrankenposten usw. und in allen Räumen mit Parteienverkehr verboten ist.

## Die Analyse eines Diebstahles

(Beitrag des Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst, Bahnhof Wien Westbf.)

### Hergang:

Die Reisende. Eine Nacht wie viele andere. Bahnfahren — Nerven sparen! Wie schon hundertmal, tausendmal. — Trotzdem Nervosität und Hektik. End-

