



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

4. Stück

Wien, am 1. April 1964

Jahrgang 1964

- Inhalt: 18. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen  
19. Vorbildliches Verhalten eines Zugführers  
20. Trunkenheitsanstand  
21. Fernschriften, wie sie **nicht** sein sollen  
22. Beförderungsdauer: 25 Tage und 20 Stunden!  
23. Kundendienst so oder so



## Kollegen!

Mit Schrift und Bild wird in Presse, Rundfunk, Fernsehen sowie in Ausstellungen immer intensiver um Kunden für die Bahn geworben. Dies ist um so notwendiger, da die Eisenbahn ihr früheres Monopol eingebüßt hat und ihr mächtige Konkurrenten entstanden sind.

Wohl tragen viele technische Verbesserungen sehr dazu bei, die Bahnreise noch sicherer, dazu kürzer und bequemer zu gestalten. Sie allein aber genügen nicht, um den Reiselustigen zu bewegen, mit uns zu fahren.

Damit die Werbung um den Kunden vollen Erfolg hat, müssen wir uneingeschränkte Behaglichkeit und damit das Gefühl, richtig betreut zu sein, vermitteln. Hiezu bedarf es unbedingt Eurer Hilfe!

Seid zu jedem Reisenden, gleich wer und wie er sein mag, stets

**höflich  
hilfsbereit!**

Bedenkt, daß **wir** für die Reisenden und nicht sie für **uns** da sind.

Es kommt nicht so sehr darauf an, daß eine Fahrkarte verkauft, sondern **wie** und **mit welchem Ton** und **welcher Miene** sie ausgegeben wird.

Natürlich leistet auch **der** Schaffner rein sachlich seinen Dienst, der mürrisch und ohne Gruß die Fahrkarten zur Revision heischt.

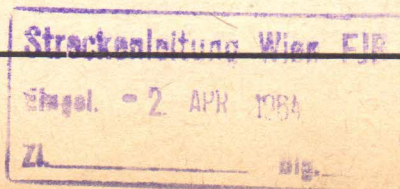
Seine **ganze Pflicht** hat aber nur jener erfüllt, der schon im ersten Augenblick durch **freundlichen Gruß menschlichen Kontakt** herstellt, **bereitwillig Auskunft** gibt und, ohne erst darum gebeten zu sein, **hilfreich an die Hand** geht.

Die Periode des berüchtigten „Amtskappels“, in der sich der Untertan vom Wohl- oder Übelwollen selbst der untersten Behördenorgane abhängig fühlte, ist endgültig vorüber.

Heute will jeder von uns als vollwertiger Staatsbürger und Mensch bewertet werden.

In einer Zeit härtester Konkurrenz, in der der geschäftliche Erfolg am Spiel steht, ist es dazu ein Gebot wirtschaftlicher Klugheit, den Kunden sehr pfleglich zu behandeln.

Warum soll das, was heute jedem Kaufmannslehrling als Voraussetzung für erfolgreiche Berufsausbildung beigebracht wird, für uns Eisenbahner, Angehörige des bedeutendsten Wirtschaftsunternehmens unserer Republik, nicht gelten?



## 18. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

Folgende außergewöhnliche Ereignisse trugen sich innerhalb eines Zeitraumes von nur 12 Tagen zu!

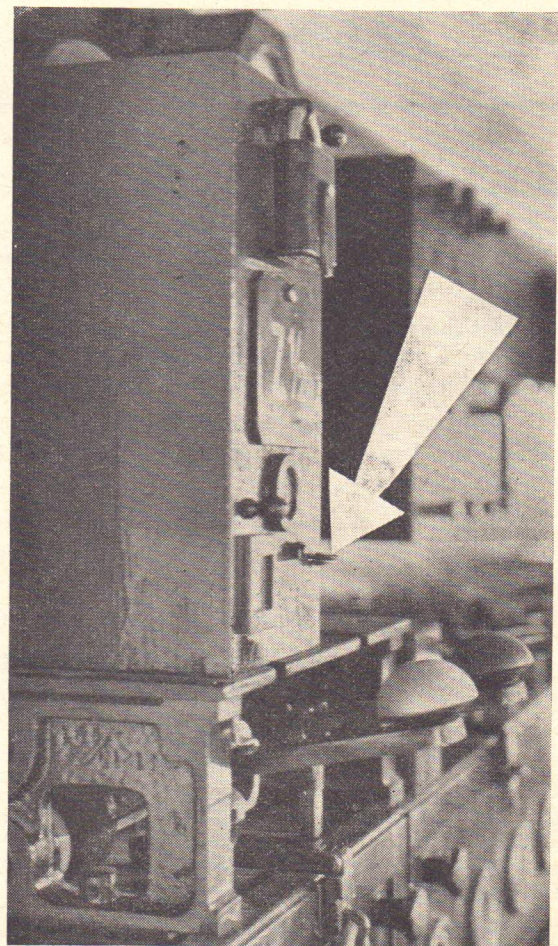
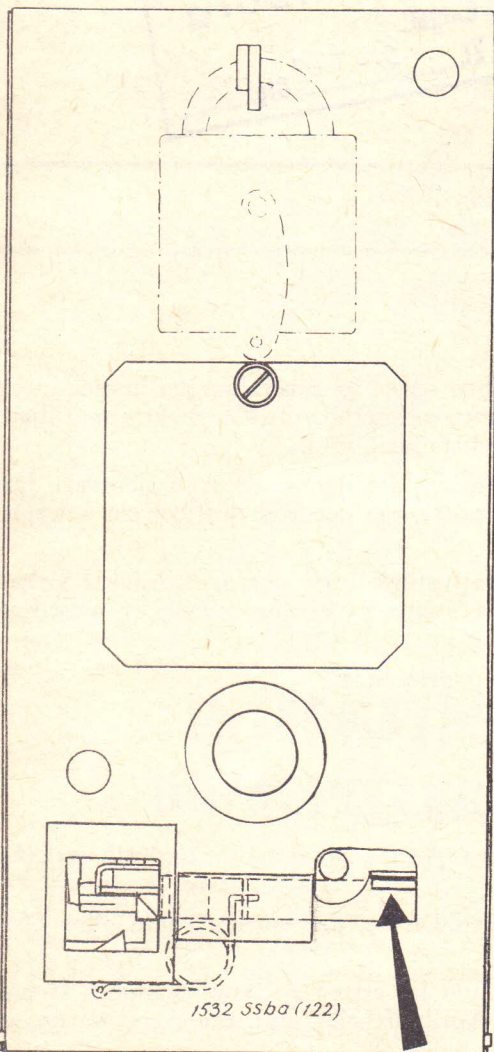
### a) Einfahrt eines Gütereilzuges in besetzten Raumabschnitt

Am 12. Februar um 4.50 Uhr mußte ein Dienstzug (Personenwagenleerzug), der im Bf H. endet und planmäßig auf Gleis 4 einfährt, beim Einfahrtsignal dieses Bf angehalten werden. Nach Durchfahrt eines Gütereilzuges der Gegenrichtung auf Gleis 2 gab der Fdl die Einfahrt für den Dienstzug nach Gleis 4 blockmäßig frei. Als er **vermeinte**, dieser Zug sei bereits angefahren, betätigte er **nach Lösen einer Niete** die Hilfsauslösvorrichtung für die Streckentastensperre (deutsches Einheitsstellwerk), stellte das Einfahrtsignal auf „Halt“ und gab die Rückblockung für den Dienstzug ab.

sicht“. Als er das Schlußsignal des Dienstzuges wahrnahm, leitete er Schnellbremsung ein. Der Gütereilzug kam 100 m vor dem letzten Wagen des Dienstzuges zum Stillstand!

Der Fdl des Bf H. hatte wohl nach der Anfrage des Zugführers des Dienstzuges die drohende Gefahr erkannt; seine Aufforderung an den Wärter des Bl H 1, den Gütereilzug anzuhalten, kam jedoch zu spät!

Wenn der Fdl auch bemüht war, keinen der im Folgeabstand anrollenden Züge — ein Personen- und ein Schnellzug — zu verspäten, so durfte ihn dies doch nie dazu bewegen, sich eines



Tfz- und Zugführer des Dienstzuges sahen zuerst die Freistellung des Einfahrtsignals, nahmen aber auch die kurz darauf erfolgte Rückstellung des Signals wahr. Der Zugführer begab sich deshalb zum Signalfernsprecher um rückzufragen. Unterdessen war nach Eingang der Rückblockung für den Dienstzug beim Bl H 1 ein nachfolgender Gütereilzug dort vorbeigefahren. Der Tfz-Führer dieses Zuges sah bei Annäherung an den Bf H. dessen Einfahrtsignal in Stellung „Vor-

„ordnungswidrigen Eingriffes“ in die Sicherungsanlage schuldig zu machen und gegen elementare Bestimmungen der DV V 50, aber auch solchen der DV V 3, zu verstoßen.

Punkt 18 (2) der DV V 50 besagt: „Es ist verboten, auf Blockanlagen ordnungswidrig einzuwirken.“

Hinsichtlich Zurückstellens des Signals schreibt Punkt 235 der DV V 3 vor: „Sobald ein Zug mit Zugschlußsignal an der Signalzugschlußstelle vorbeigefahren ist, muß das Hauptsignal auf „Halt“

gestellt bzw. bei Haltfallsignalen gegebenenfalls die Bedienungseinrichtung zurückgelegt werden.“

Die Signalzugschlußstelle ist nach Punkt 229 der DV V 3 jene Gleisstelle, die der Zug mit Zugschlußsignal überfahren haben muß, ehe das den Raumabstand begrenzende Hauptsignal auf „Halt“ zu stellen ist, sofern es nicht selbsttätig in die Haltstellung gelangt.

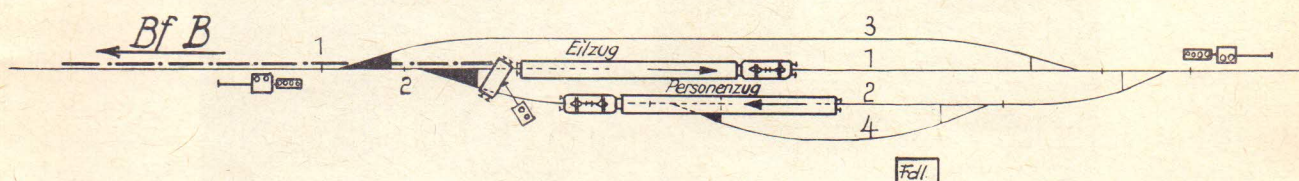
Die Rückmeldung bestätigt gemäß Punkt 215 der DV V 3, daß der Zug in der Nachbarzug-

folgestelle vollständig eingetroffen und der von ihm verlassene Raumabschnitt von Zügen frei ist. Sie ist zu geben, wenn der Zug mit Zugschlußsignal an der Signalzugschlußstelle vorbeigefahren ist und das Hauptsignal „Halt“ zeigt.

Die Verstöße des Fdl lagen somit in ordnungswidriger Einwirkung auf die Blockanlage, vorzeitiger Rückstellung des Einfahrsignals und vorzeitiger Abgabe der Rückblockung!

#### b) Entgleisung eines Eilzuges

Bf G



Bf G. besitzt ein elektrisches Gleisbildstellwerk. Laut Tafel B 11 des Besonderen Anhangs ist bei allen Zügen die grenzfremde Einfahrt vom Schlußschaffner an den Fdl zu melden. Wegen Umbauarbeiten war der Gleisfreimeldeabschnitt im Bereich der Weichen 1 und 2 abgeschaltet; die Fahrstraße mußte vom Fdl mit der Hilfstaste aufgelöst werden.

Am 12. Februar um 19.40 Uhr fuhr in G. ein 16 Minuten verspäteter Eilzug bei freizeigendem Einfahrsignal auf Gleis 1 ein. Der Fdl löste **noch während der Einfahrt** des Zuges die Fahrstraße mit der Hilfstaste auf, um die Abfahrt eines auf Gleis 2 stehenden Personenzuges zu beschleunigen. Das Umstellen der Weiche 2 — für die Ausfahrt des Personenzuges — erfolgte unter dem letzten Wagen des Eilzuges! Dadurch rollte das vordere Drehgestell nach Gleis 1, das hintere nach Gleis 2. Der Wagen stellte sich, ohne zu entgleisen, quer und kam 150 m nach der Weiche 2 zum Stillstand. Verletzt wurde niemand. Gleis 1 wurde 35 cm gegen Gleis 2 und dieses 30 cm gegen Gleis 1 verschoben. Das zwischen den beiden Gleisen befindliche Ausfahrtsignal wurde umgerissen.

Wiewohl dem Fdl durch Aufnahme des Bf G. in die Tafel B 11 ein wertvolles Hilfsmittel zur

eindeutigen Feststellung der grenzfremden Einfahrt eines Zuges zur Verfügung steht, glaubte er darauf verzichten zu können. Was sich daraus ergab, wurde vorstehend geschildert.

Auch hier lag, wie im vorangeführten Beispiel, Verstoß gegen Punkt 235, aber auch gegen Punkt 236 der DV V 3 vor.

Punkt 236 der DV V 3 besagt: „Einrichtungen, die Verschlüsse bewirken (z. B. Befehls-, Zustimmungsempfangs- und Fahrstraßenfestlegfelder sowie Fahrstraßenhebel), sind sofort nach jeder Zugfahrt, sofern nicht Flankenschutz-einrichtungen bzw. besetzte Weichen noch weiter unter Verschluss gehalten werden sollen, in die Grundstellung zu bringen. Sie dürfen aber erst dann in die Grundstellung gebracht werden, wenn der Zug

- an der Fahrstraßenzugschlußstelle vorbeigefahren oder
- am vorgesehenen Haltepunkt zum Stillstand gekommen ist.“

Die Fahrstraßenzugschlußstelle ist nach Punkt 229 der DV V 3 jene Gleisstelle, die der Zug mit Zugschlußsignal überfahren haben muß, ehe die für ihn gesicherte Fahrstraße aufgelöst werden darf.

#### c) Tfz-Führer verschuldet schweren Verschubanstand

Am 13. Februar um 17.20 Uhr fuhr beim Verschub eines Güterzuges im Bf F. ein aus dem Zug-Tfz und 5 Wagen bestehender Verschubteil aus Gleis 4, um dann nach Stumpfgleis 6 b zurückzuschieben; in diesem Gleis standen 9 Wagen, die abgezogen werden sollten.

Beim Hineinschieben nach Gleis 6 b befand sich der Verschubleiter am ersten geschobenen Fahrzeug und gab bei Annäherung an die Wagen

ordnungsgemäß Signal „Langsam“; als der Verschubteil nicht abgebremst wurde, gab der Bedienstete hör- und sichtbar Haltsignale. Der Tfz-Führer, dem die Sicht während der geschobenen Verschubbewegung durch Rauchschwaden vom Tfz genommen war, leitete erst Bremsung ein, als er das Signal „Halt“ hörte. Es kam zu einem starken Anfahren an die 9 Wagen, wobei 1 Wagen den Gleisabschluß (Erdkegel) mit einer Achse

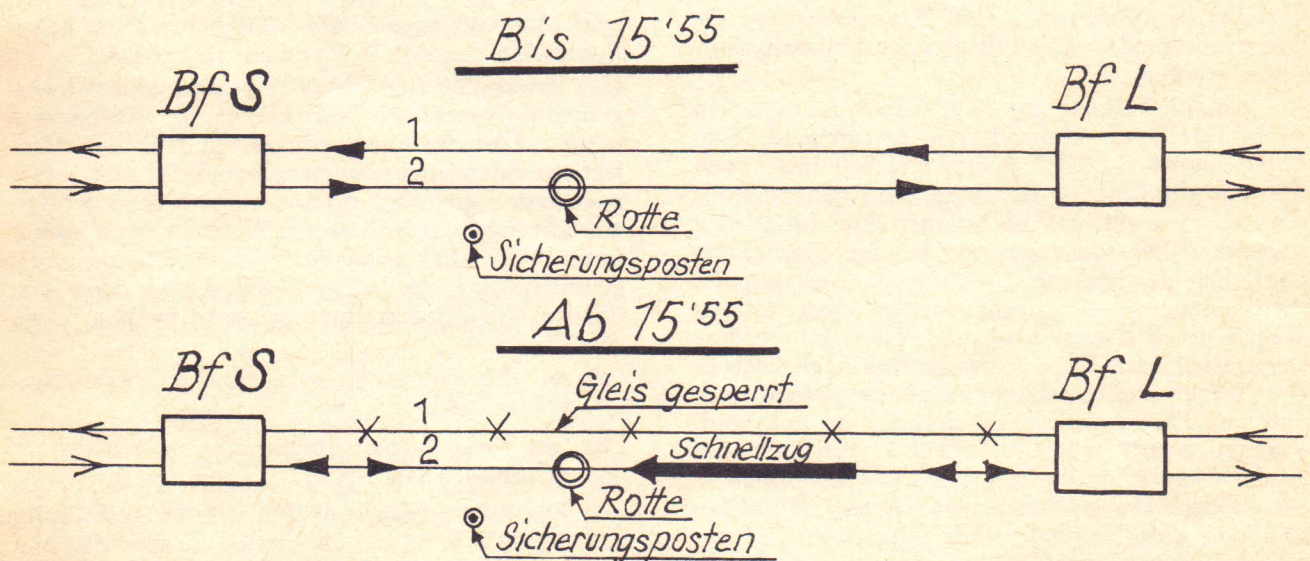
überrollte und das unmittelbar danach befindliche gemauerte Waaghaus sowie einen Lichtmast schwer beschädigte.

Wir erinnern an die Bestimmung des Punktes 87 der DV V 2: „... Beim Aufhören der Signalabgabe hat der Tfz-Führer die Verschiebung

wegung einzustellen...“ Dies gilt auch dann, wenn — wie im geschilderten Fall — die Sicht z. B. durch Rauchschwaden genommen ist und Verschiebsignale nicht mehr wahrgenommen werden können.



d) Gefährdung einer Rotte



Am 24. Februar arbeitete ab 7.00 Uhr eine aus 15 Mann bestehende Rotte unter Aufsicht eines Gleismeisters im Gleis 2 zwischen den Bf L. und S., wobei auch eine Schraubeneindrehmaschine verwendet wurde. Wiewohl die Rotte im Hinblick auf den Kraftgeräteinsatz als „Gefährdete Rotte“ anzusehen war, unterließ der Gleismeister die Verständigung der Fdl der Bf L. und S. Zur Sicherung der Arbeitenden war ein Sicherungsposten mit Mehrklanghorn in Richtung S. aufgestellt, da der Ansicht des Gleismeisters zufolge nur von dort Züge auf Gleis 2 zu erwarten waren.

Um 15.55 Uhr wurde Gleis 1 zwischen L. und S. wegen eines Schienenbruches gesperrt. Die

Züge der Fahrtrichtung 2 befuhren daher ab diesem Zeitpunkt das falsche Gleis 2; der Gleismeister hatte hievon keine Kenntnis.

Als der Tfz-Führer des mit 85 km/h in einem Gefälle von 19,8‰ aus einem Rechtsbogen auf dem falschen Gleis kommenden Schnellzuges die Rotte auf eine Entfernung von etwa 300 m wahrnahm, gab er wiederholt Achtungssignale und leitete Schnellbremsung ein. Gleichzeitig hatte auch der Sicherungsposten den Zug gesehen und Rottenwarnsignal gegeben. Es gelang allen Arbeitenden, den Gefahrenbereich zu verlassen. Eine Schraubeneindrehmaschine konnte jedoch nicht

mehr entfernt werden; sie wurde stark und das Zug-Tfz leicht beschädigt.

Das Verhalten des Gleismeisters war zweifellos unverantwortlich! Er mußte die Bestimmungen des Punktes 206 der DV V 3 kennen, die u. a. folgendes besagen: „Arbeiterrotten, die infolge der Besonderheit ihrer Aufgaben oder der Arbeitsstelle das Gleis nicht innerhalb kürzester Zeit verlassen können (z. B. in Strecken mit beschränkter Austrittsmöglichkeit, bei Arbeiten mit Kraftgeräten), sind den Fdl der beiden benachbarten Bf, mit welchen sie durch Fernsprecher verbunden sein müssen, vom örtlich Aufsichtführenden als

„Gefährdete Rotte“ mit den Angaben wie für gewöhnliche Arbeiterrotten zu melden...“

Die Unfallverhütungsvorschrift DV A 40/5 verpflichtet im Punkt 59 den Aufsichtführenden außerdem dazu, die Fdl unter Hinzufügung von Ort, Beginn und Ende der Arbeit von der An- bzw. Abschaltung zu verständigen. Diese Verständigung hat der Aufsichtführende im Dienstbuch einzutragen. Wie leicht hätte es sein können, daß als Folge des Verhaltens des Gleismeisters nicht nur großer Sachschaden, sondern auch Menschenleben zu beklagen gewesen wären!

#### 19. Vorbildliches Verhalten eines Zugführers

Am 24. Februar 1964 um 15.20 Uhr geriet bei Ex 123 „Orient-Express“ der im hinteren Zugteil gereichte Speisewagen Wien Westbf—Stuttgart Hbf während der Fahrt zwischen den Bf Blindenmarkt und Amstetten in Brand. Der Zug wurde durch Betätigung der Notbremse unmittelbar nach der Durchfahrt im Bf Blindenmarkt angehalten und die Brandbekämpfung durch 3 Feuerwehren aufgenommen; der Wagen brannte vollständig aus. Personen kamen nicht zu Schaden.

Zugführer BB.-Assistent K. H. des Bf Wien Westbf handelte nach Anhalten des Zuges besonders rasch und umsichtig. Er eilte zum Signalfernsprecher des Bf Blindenmarkt, verständigte den Fdl vom Vorfall und veranlaßte die Herbeiholung der Feuerwehr sowie die Abschaltung beider Streckengleise. Dann kuppelte er den brennenden Wagen zuerst hinten ab, ließ vorziehen und wiederholte den Vorgang am vor-

deren Wagenende. Während dieser Tätigkeit forderte er seine beiden Schaffner auf, 2 Erdungsstangen (vom Tfz und vom Bf Blindenmarkt) herbeizuschaffen. Anschließend erdete er nach Erhalt der Meldung über die Abschaltung persönlich die Fahrleitungen beider Streckengleise!

Augenzeugen geben übereinstimmend an, daß der Brand äußerst rasch um sich griff und Zugführer H. den brennenden Wagen in letzter Minute abgekuppelt hatte; kurz danach standen die Stirnwände des Speisewagens in hellen Flammen, so daß ein Abkuppeln nicht mehr möglich gewesen wäre.

Zugführer H. hat durch sein vorbildliches Verhalten zweifellos das Übergreifen des Brandes auf andere Wagen verhindert und damit noch größeren Schaden verhütet. Es ist selbstverständlich, daß der Bedienstete entsprechend belobt und belohnt werden wird.

#### 20. Trunkenheitsanstand

Am 1. März 1964 um 14.58 Uhr trafen ein Oberzugführer und ein Oberschaffner mit einem Expresszug im Bf J. ein. Beide hatten eine Wendezeit bis 19.31 Uhr (Rückfahrt mit einem Personenzug). Sie faßten ihre Wendezeit so auf, daß sie sich zuerst in die Bf-Restaurations besaßen, wo der Schaffner seinen Zugführer zu einem Glas Magenbitter einlud. Anschließend besuchten sie einen Bekannten, dessen Gattin dem Zugführer  $\frac{1}{4}$  l Wein und dem Schaffner ein Glas Schnaps aufwartete. Gegen 17.30 Uhr gingen beide zurück zum Bf, wo der Schaffner über Ersuchen des Zugführers den Zug aufnahm, während dieser in der Bf-Restaurations wieder  $\frac{1}{4}$  l Wein trank. Der Zugführer verblieb dort bis kurz vor Abfahrt des Personenzuges. Der Fdl des Bf J. bemerkte an den beiden Bediensteten noch keine Anzeichen einer Alkoholisierung und fertigte den Zug planmäßig ab.

Während des Aufenthaltes im Zwischenbf R. von 19.45 Uhr bis 19.59 Uhr begab sich der Zugführer wieder in die Bf-Restaurations und trank — durch seine anstrengende Dienstleistung in der Dauer von kaum einer Viertelstunde offenbar durstig geworden — rasch noch  $\frac{2}{4}$  l Wein.

Dem Tfz-Führer des Personenzuges war im Zugausgangsbf J. und während der Fahrt bis zur H und Lst F. nichts außergewöhnliches aufgefallen. Als jedoch dort vom Zugführer kein Signal „Abfahrt“ gegeben wurde und Rufe bzw. Achtungssignale des Tfz-Führers unbeachtet blieben, begab er sich in den Gepäckwagen; er fand den Zugführer in stark alkoholisiertem Zustand vor. Der Schaffner dagegen war gar nicht mehr beim Zug; er hatte mit Zustimmung des betrunkenen Zugführers den Zug bereits im rückgelegenen Bf F. — seinem Wohnort — verlassen.

Der Tfz-Führer ersuchte nun zwei im Zug befindliche dienstfreie Wagenmeister, in den Gepäckwagen zu kommen und den Zugführer zu beaufsichtigen. Dann verständigte er den vorgelegenen Bf W. und bat um Weisung. Er erhielt Auftrag, den Zug die kurze Strecke bis W. allein zu führen; dort übernahm ein Schaffner eines Personenzuges den Dienst des Zugführers bis zum Zugendbf.

War das Verhalten beider Leute den Reisenden des Zuges und ihren Familien gegenüber nicht äußerst gewissenlos?

