



Verkehrs-Unterrichtsblatt

10. Stück

Wien, am 1. Oktober 1965

Jahrgang 1965

Inhalt: 49. Bahnhelfer rettet Menschenleben!
50. Die Folgen einer Streckenunterbrechung
51. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
52. Zu Verlautbarung im Verkehrs-Unterrichtsblatt 6. Stück aus 1964, Punkt 32
53. Warum Reisende unnötig verärgern?
54. Drei berechtigte Beschwerden
55. Echter Kundendienst
56. Unfallverhütung
57. Lösung des 29. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

49. Bahnhelfer rettet Menschenleben!

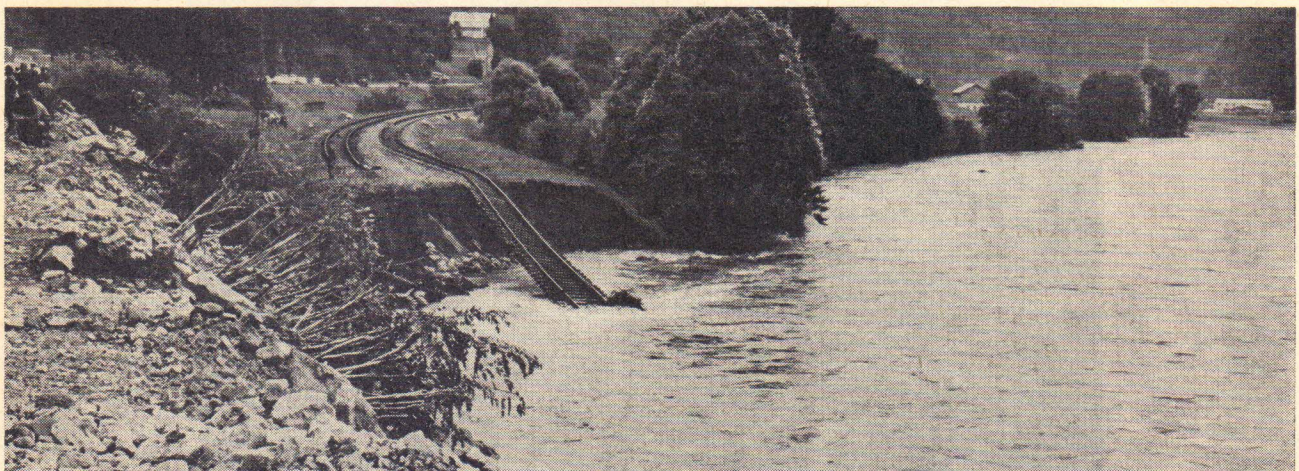
Am 9. August 1965 um 12.15 Uhr fuhr Zug 358 in einem großen Bf. auf Bahnsteig 2, Gleis 6, ein. Den Aufenthalt von einer Minute benutzte der Fahrgast K., um für seine Frau und sich von dem einige Wagen nachgereihten Speisewagen eine Erfrischung zu holen. Unterdessen fertigte der Fdl den Zug um 12.16 Uhr ab. K. lief zu seinem Wagen vor und versuchte, auf den rasch anfahrenden Zug aufzuspringen. Es gelang ihm noch, seiner Gattin das Besorgte zu übergeben, dann stürzte er und kollerte zwischen Bahnsteigkante und rechte Schiene. Der Vorfall wurde vom Bahnhelfer St., vom Fdl, von einem Wagenmeister und einem Trafikanten beobachtet. Bahnhelfer St. lief sofort zur Unfallstelle, faßte K. am Rock und zog ihn, mit dem Zug mitlaufend — unter Mißachtung der ihm selbst drohenden Gefahr, mit-

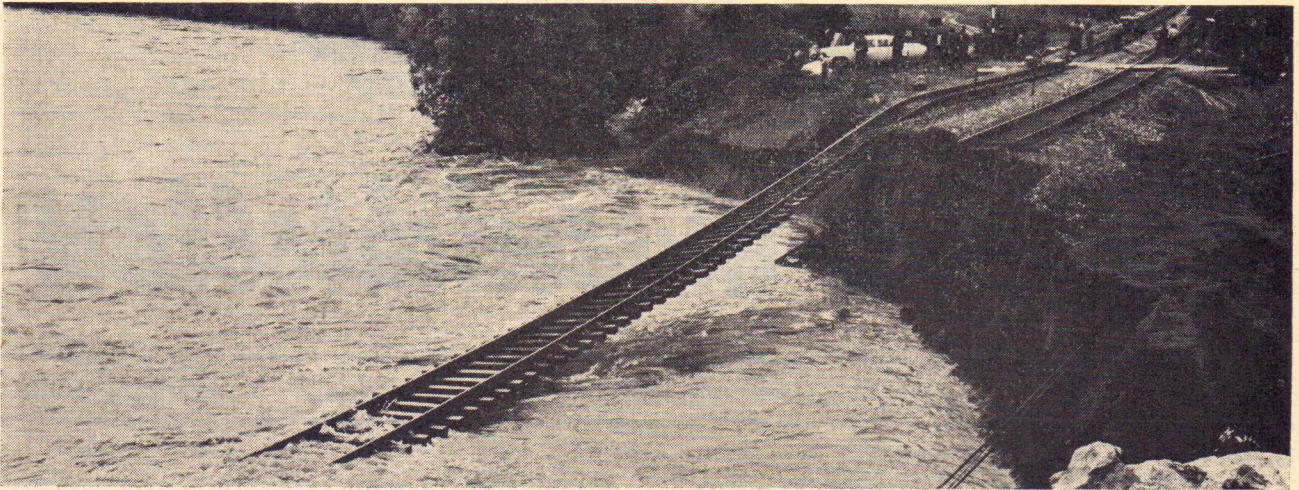
gerissen zu werden — mit großer Kraftanstrengung auf den Bahnsteig. Unterdessen war der Wagenmeister auf einen Wagen aufgesprungen und hatte einen Bremsabsperrhahn geöffnet, wodurch Zug 358 wieder zum Stillstand kam.

Zweifellos ist es der mutigen Handlungsweise des Bahnhelfers St. zu danken, daß der Verunglückte gerettet werden konnte. Er war nach dem Sturz zwischen Rädern und Bahnsteigkante mitgewälzt worden und hätte sich keinesfalls ohne fremde Hilfe aus dieser Lage befreien können.

Es ist selbstverständlich, daß Bahnhelfer St. belobt und belohnt wurde; überdies wurde für ihn Antrag auf Verleihung einer sichtbar zu tragenden Auszeichnung gestellt. Auch das Handeln des Wagenmeisters wird entsprechende Würdigung finden.

50. Die Folgen einer Streckenunterbrechung





(Unterbrechung der Strecke Frohnleiten—Peggau-Deutschfeistritz)

Die Strecke Frohnleiten—Peggau-Deutschfeistritz war vom 2. August bis 9. August (Gleis 1) bzw. 12. August (Gleis 2) unterbrochen. Nachstehende Daten sollen den Bediensteten zeigen, welche zusätzliche Aufwendungen und Verspätungen diese Unterbrechung für die Österreichischen Bundesbahnen zur Folge hatten:

Einsatz der für den Umsteigeverkehr zur Verfügung gestellten Autobusse, Lkw und Lkw-Anhänger:

a) Autobusse:

	km	Einsatzzeit in Stunden
ÖBB	14.739	1.611
Post	10.056	929
Grazer Verkehrsbetriebe	794	90
	25.589	2.630

b) ÖBB-Lkw

5.790 519

c) ÖBB-Lkw-Anhänger

1.576 148

Personalmehraufwand

während des Umleitungsverkehres (Aufhebung der Nachtsperre) in den Streckenabschnitten Studenzen-Fladnitz—Fehring und Fehring—Friedberg, für den Umsteigeverkehr zwischen den Bf Peggau-

Deutschfeistritz und Frohnleiten, für die Besetzung der Verkehrsstelle Badl-Semriach und für die Umleitungszüge:

	Schichten	Stunden
Umleitungsstrecke	95	718
Bf Graz Hbf	135	1.487
Bf Peggau-Deutschfeistritz	68	748
Bf Frohnleiten	175	2.074
Vst. Badl-Semriach	15	192
	488	5.219

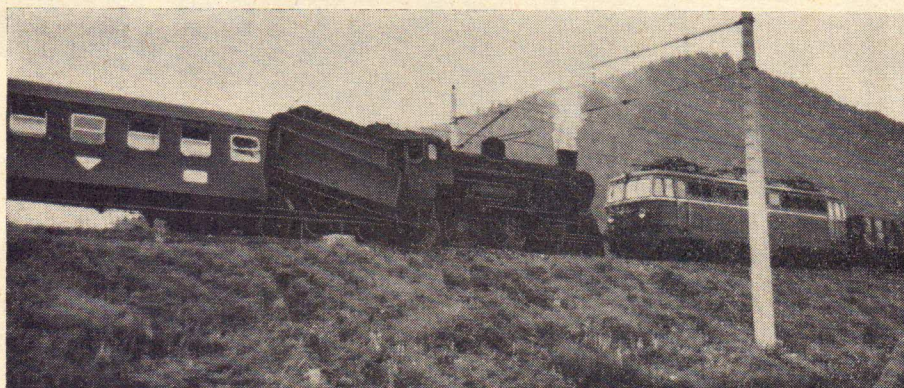
Dieser Einsatz entspricht einer Monatsleistung von 28 Bediensteten, für die Personalkosten im Betrag von S 198.000,— (einschließlich Verwaltungskostenzuschläge) aufgelaufen sind.

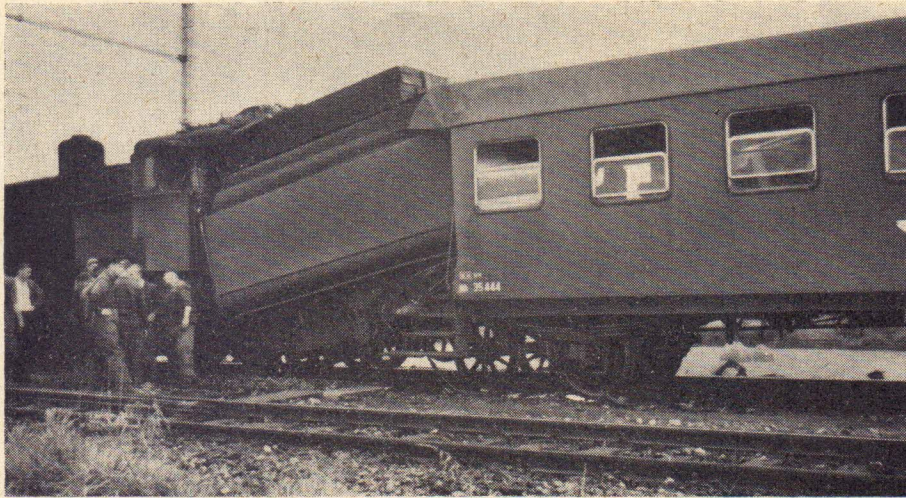
Durch die Unterbrechung erfuhren insgesamt 402 Züge eine Gesamtverspätung von 9.134 Minuten. Das bedeutet pro Zug eine Durchschnittsverspätung von 22,7 Minuten.

Nur dem vorbildlichen Einsatz des Personals war es zu danken, daß die Folgen der Hochwasserkatastrophe so rasch behoben werden konnten!

51. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Bf-Vorstand und Stellwerkswärter verschulden Zugzusammenstoß

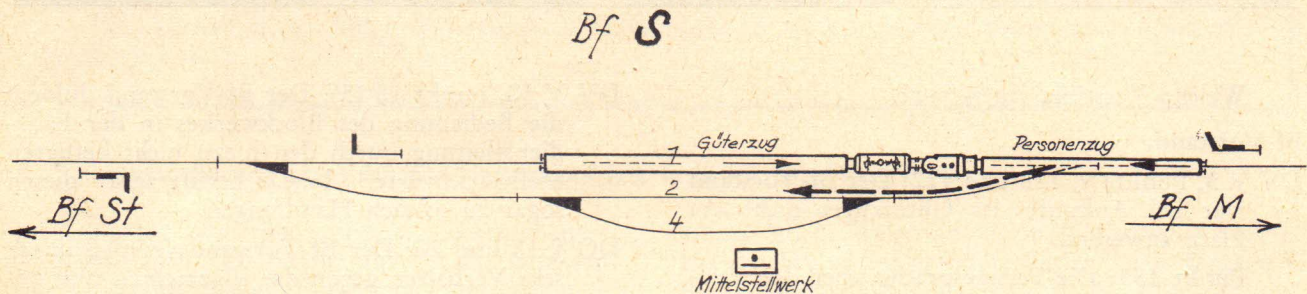




Am 16. August um 14.58 Uhr kam es im Bf S. zum frontalen Zusammenstoß eines mit etwa 50 Fahrgästen besetzten Personenzuges mit einem im Bf stehenden Güterzug. Dabei wurden 5 Personen schwer und 43 leicht verletzt! Der Tender der Dampflokomotive des Personenzuges sowie der erste Personenwagen entgleisten und wurden schwer beschädigt. Die Elektrolokomotive des Güterzuges und die ersten drei Güterwagen erlitten gleichfalls schwere Beschädigung.

Schadenshöhe: Zirka S 400.000!

sehende Bf-Vorstand war zu diesem Zeitpunkt in seiner Dienstwohnung. In die Fahrdienstleitung zurückgekehrt, stimmte er der Vereinbarung der Kreuzung des Personenzuges mit dem Güterzug im Bf S. zu. Die weiteren Handhabungen einschließlich der Freistellung des Einfahrtsignals für den Personenzug überließ er dem Stellwerkswärter. Dieser stellte nach Ankunft des Güterzuges um 14.45 Uhr auf Gleis 1 — er hatte den Zug am Platz erwartet — die Einfahrt für den Personenzug ebenfalls nach Gleis 1 frei.



Der Hergang des Unfalles wird genau geschildert, um den Lesern die äußerst fahrlässige Dienstleistung der beiden Schuldtragenden vor Augen zu führen. Auch sollen die begangenen Fehler eingehender Betrachtung unterzogen werden.

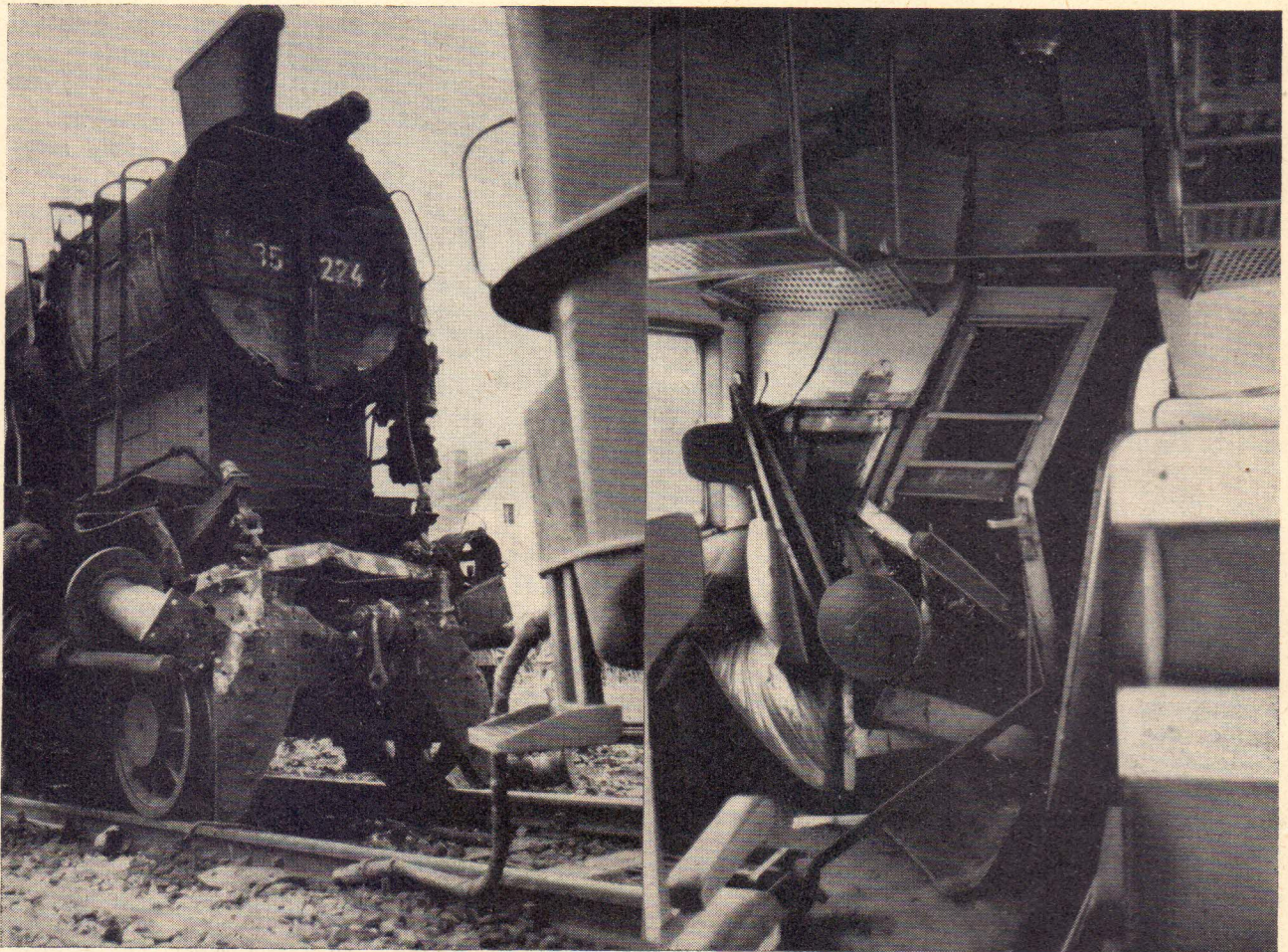
Bf S. besitzt ein Mittelstellwerk, das mit einem Fdl und einem Stellwerkswärter besetzt ist. Dem Stellwerkswärter obliegt die Bedienung der Weichen, während die Bedienung des Blockapparates sowie der Haupt- und Vorsignale ausschließlich durch den Fdl zu erfolgen hat. Selbstverständlich dürfen die den Zuglauf betreffenden Meldungen (wie Anbieten, Annehmen und Rückmelden) nur durch den Fdl abgegeben bzw. aufgenommen werden.

Am Tag des Ereignisses um 14.33 Uhr nahm der Stellwerkswärter den Güterzug vom Nachbarbf St. an und stellte die Einfahrt für diesen Zug nach Gleis 1 frei. Der den Fdl-Dienst ver-

Der Bf-Vorstand, der den Stellwerkswärter schon wiederholt vorschriftswidrig zur Bedienung des Blockapparates und der Signale herangezogen hatte, befand sich während der Handlungen des Stellwerkswärters teils wieder in seiner Wohnung, teils war er mit der Auf- und Abgabe von Expressgut sowie am Fahrkartenschalter in der Fahrdienstleitung beschäftigt.

Der Tzf-Führer des einfahrenden Personenzuges konnte die Besetzung des Fahrgleises infolge eines leichten Linksbogens erst spät erkennen. Trotz sofort eingeleiteter Schnellbremsung fuhr der Zug mit etwa 30 km/h auf den Güterzug auf.

Der von der Gendarmerie an dem Stellwerkswärter vorgenommene Alcotest verlief positiv. Die Erhebungen ergaben, daß der Bedienstete zwischen 9.00 und 11.00 Uhr 2 Flaschen Bier getrunken hatte.



Welche Verstöße lagen vor?

Bf-Vorstand:

DV V 3, Punkte 9, 178 und 182: Der Bf-Vorstand war bei Ankunft des Güterzuges nicht am Platz anwesend.

Punkt 185: Die Ferngespräche über den Zuglauf des Güterzuges wurden nicht vom Bf-Vorstand, sondern vom Stellwerkswärter geführt.

Punkt 213: Die Zugmeldungen wurden statt vom Bf-Vorstand vom Stellwerkswärter aufgenommen bzw. abgegeben.

Punkt 232: Der Bf-Vorstand stellte das Einfahrtsignal für die Einfahrt des Personenzuges nicht selbst auf „Frei“.

Punkte 261 und 264: Bei beiden Zügen wurde vom Fdl keine Fahrstraßenprüfung vorgenommen.

Punkt 292: Der Stellwerkswärter wurde von der geplanten geänderten Einfahrt des Personenzuges auf Gleis 2 vom Bf-Vorstand nicht verständigt.

DV V 22, Punkt 2: Der Bf-Vorstand duldete die Durchführung von Handhabungen durch den Stellwerkswärter, die nur dem Fdl vorbehalten sind.

DV V 50, Punkt 18 (5): Der Bf-Vorstand duldete die Bedienung des Blockwerkes in der Fahrdienstleitung durch den hiezu nicht befugten Stellwerkswärter bzw. beauftragte diesen sogar zu solchen Handlungen.

DO § 18 und 20: Der Bf-Vorstand verstieß durch sein Verhalten gegen die allgemeinen und besonderen Bestimmungen der Dienstordnung.

Er bewies durch sein Verhalten, daß er weder die Qualifikation zum Vorstand noch die zum Fdl besitzt!

Stellwerkswärter:

DV V 3, Punkte 9 und 18: Der Stellwerkswärter nahm während des Dienstes alkoholische Getränke zu sich.

Punkt 213: Er durfte keinen Zug annehmen.

Punkt 232: Er durfte gemäß der Bf-Do die Hauptsignale nicht bedienen.

DV V 50, Punkt 18 (5): Auch der Stellwerkswärter mußte diese Bestimmungen kennen.

Im übrigen lag ebenfalls Verstoß gegen die Dienstordnung vor.

Es ist selbstverständlich, daß beide Bediensteten von ihren Verwendungen abgezogen wurden und die Behandlung ihrer Verfehlungen im Wege eines Dienststrafverfahrens erfolgt.

