



Verkehrs-Unterrichtsblatt

1. Stück

Wien, am 1. Jänner 1966

Jahrgang 1966

Inhalt:

1. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
2. Soll man es für möglich halten?
3. Unregelmäßigkeiten bei Beförderung von Tageszeitungen
4. Heiz- und Gasöl sind „Eilbedürftige Frachten!“
5. Betreten von Bahnsteigen
6. Etwas für jeden
7. Unwetterschäden bei den ÖBB
8. Auswirkungen der Unfallverhütungsaktion „Kennst Du die Gefahren im Bereich der Gleisanlagen?“

1. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Achsstummelbrüche nach Heißlaufen

Zwei folgenschwere Entgleisungen innerhalb von 2 Tagen bieten Veranlassung, das im Verkehrs-Unterrichtsblatt schon wiederholt behandelte Thema „Zugbeobachtung“ erneut zu besprechen und auf die Gründe hinzuweisen, die zur Aufnahme entsprechender Bestimmungen in die ZSV veranlaßt haben.

Am 7. November um 6.00 Uhr beobachtete der Wärter des Blp T 1 bei Vorbeifahrt des Zuges G 667 (733 t, 48 Achsen, Zub 1:1, Zugführer am hinteren Führerstand des Tfz, Schlußschaffner am Schlußbremswagen), daß beim 16. Wagen eine Achse glühte. Er gab sofort Haltsignale, die jedoch vom Schlußschaffner nicht aufgenommen wurden. Der Blockwärter wollte nunmehr seine Wahrnehmung dem Wärter der vorgelegenen Haltestelle P. mitteilen, konnte den Bediensteten jedoch nicht erreichen, da er eben den Schranken schloß. Der

Blockwärter gab daher seine Meldung an den Fdl des nächsten Bf weiter.

Der Wärter der Hst. P. beobachtete ebenfalls den Heißlaufer, gab auch Haltsignale, die wieder nicht aufgenommen wurden, und erstattete ebenfalls Meldung an den Fdl des benachbarten Bf. Der Fdl hatte also 2 Meldungen über einen Heißlaufer erhalten, beließ aber das bereits freigestellte Einfahrtsignal in dieser Stellung!

Bei Einfahrt des Zuges in den Bf entgleiste der Heißlaufer infolge Achsstummelbruches mit beiden Achsen und rollte im entgleisten Zustand noch 130 m. Dann kam der Zug durch Trennung der Bremsleitung zum Stillstand.

Durch die Entgleisung wurden 129 Betonschwellen zertrümmert. Gleis 2 im Bf war bis zur Anlieferung der Schwellen 8 Tage gesperrt. Schaden: Etwa S 70.000.

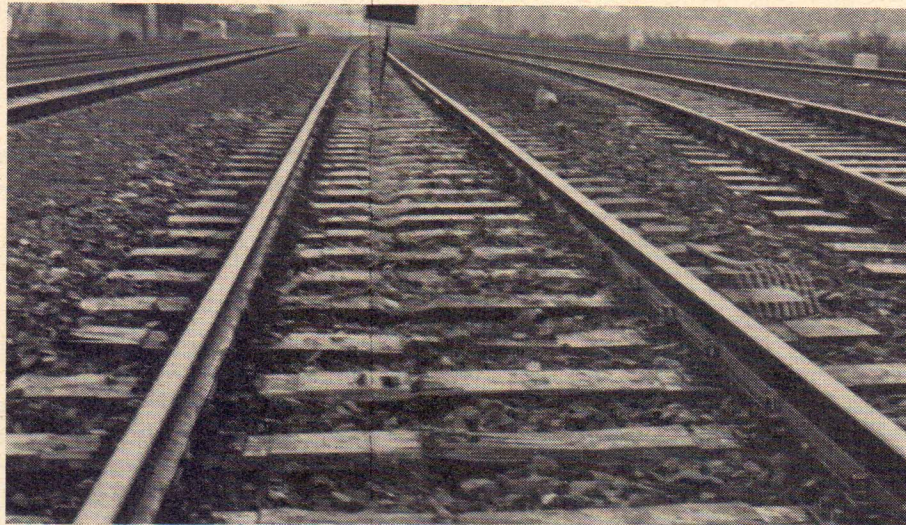


Am 8. November um 4.35 Uhr entgleiste bei Zug G 41 (1106 t, 68 Achsen, Zub 1 : 0, Zugführer am hinteren Führerstand des Tfz) zwischen den Bf H. und S. der 17. Wagen infolge Achsstummelbruches mit der vorderen Achse. Der Wagen rollte im entgleisten Zustand noch 580 m bis Bf S., wo der Zug durch Trennung der Bremsleitung zum Stillstand kam. Durch die Entgleisung wurden 500 Holzschwellen zertrümmert und die Bedielung zweier Brücken schwerstens beschädigt. Schaden: Zirka S 400.000!

Zug G 41 war auf Grund einer Vormeldung des Befehlsbf A. im Zwischenbf M. von 3.41 Uhr bis 3.55 Uhr wegen Heißlauferverdacht ange-

stand gekommen. Der Heißlaufer entgleiste erst bei Befahren der Einfahrweiche. Es hätte also die schwere Beschädigung des Oberbaues sowie die mehrtägige Gleissperre im Bf vermieden werden können. Wohl wäre bei Anhalten des Zuges beim Einfahrsignal das Streckengleis längere Zeit wegen Abbeförderung des Heißlaufers gesperrt geblieben, doch steht dieser Umstand in keinem Verhältnis zu dem durch die Entgleisung entstandenen Sachschaden und der 8tägigen Sperre des Gleises 2 im Bf.

Wir warnen daher alle Fdl davor, Züge mit vorgemeldeten Heißlauferten bzw. betriebsgefährlichen Unregelmäßigkeiten in den Bf einfahren zu



halten worden. Der Zugführer untersuchte im Beisein eines Bahnhelfers — in 14 Minuten! — den Zug, stellte aber keine Mängel fest.

Im ersten Fall ist das schuldhafte Verhalten des Schlußschaffners eindeutig. Das Verhalten des Fdl, der einen Verstoß gegen ZSV 14 beging, ist jedoch genauerer Betrachtung wert. Der Bedienstete unterließ absichtlich das Zurückstellen des Einfahrsignals mit der Begründung, daß er mit dem Zug bzw. dem Heißlaufer auf der Strecke nichts anfangen könne, bzw. der Heißlaufer das Streckengleis nur blockieren würde!

Diese Ansicht des Fdl ist leider sehr verbreitet — es schließen sich ihr sogar Direktionsbeamte an —, aber grundfalsch!

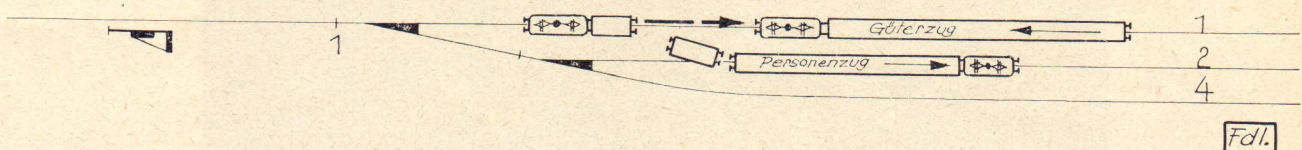
Hätte der Fdl gemäß ZSV 14 gehandelt, wäre der Zug mit größter Wahrscheinlichkeit ohne Entgleisung beim Einfahrsignal zum Still-

lassen, wenn Anhalten bereits beim Einfahrsignal möglich ist.

Ein Zug, an dem eine betriebsgefährdende Unregelmäßigkeit wahrgenommen wird, ist sofort anzuhalten. Dies muß unbedingt eingehalten werden!

Im zweiten Fall begnügte sich der Zugführer damit, im Beisein des Bahnhelfers im Zwischenbf M. die Wagen des Zuges nur mangelhaft zu untersuchen, obwohl er wußte, daß bei einem Wagen in der Zugmitte Heißlauferverdacht vorliege. Daß diese Untersuchung innerhalb von 14 Minuten bei 68 Achsen nicht gewissenhaft vorgenommen wurde, ist klar. Dem Zugführer muß daher der Vorwurf gemacht werden, an der späteren Entgleisung des Wagens und dem sehr hohen Sachschaden schuld zu sein.

b) Entgleisung eines Personenzuges



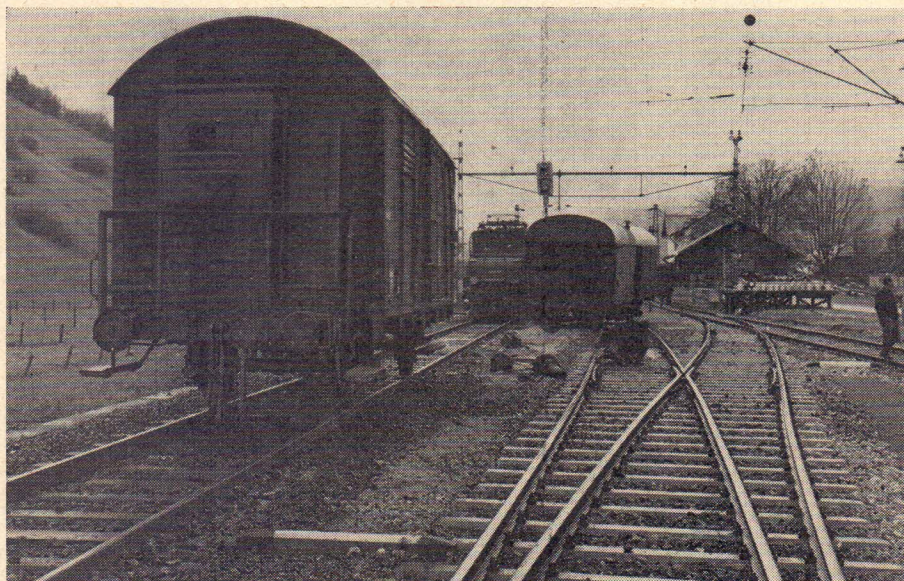
Der dargestellte Bf besitzt ein Mittelstellwerk der Bauart 5007. Die Auflösung der Fahrstraße erfolgt durch Drücken einer Taste, die sich in einem Kästchen vor der Fahrdienstleitung befindet.

Am 11. November um 7.17 Uhr entgleiste bei Einfahrt eines Personenzuges auf Gleis 2 infolge Umstellens der Weiche 1 unter dem Fahrzeug der vorletzte Wagen (Postwagen, mit einem Postbediensteten besetzt) mit beiden Achsen, stellte sich quer und wurde schwer beschädigt. Der Postbedienstete blieb unverletzt. Der letzte Wagen sowie ein danach gereihtes dienstbereites Tzf rollten nach Zugtrennung auf Gleis 1 und stießen dort mit dem Tzf eines Güterzuges zusammen.

Der Fdl hatte, um die Kreuzung des Güterzuges mit dem Personenzug rascher abzuwickeln, das Einfahrsignal vorzeitig zurückgestellt und die Fahrstraße vorzeitig aufgelöst. Dann stellte er die noch vom Zug befahrene Weiche 1 um!

Die Verkehrsvorschrift bestimmt, wie der Verkehrsdienst auszuführen ist, um dem Gebot absoluter Sicherheit gerecht zu werden (DV V 3, Punkt 8). Oberstes Gebot für jeden V-Bediensteten ist es, so **überlegt** zu handeln, um die höchste Sicherheit zu gewährleisten (DV V 3, Punkt 9).

Überlegt zu handeln heißt, alle Handlungen reiflich überdenken und Vorschriftenbestimmungen einzuhalten.



Schaffner, Zugführer, Fahrdienstleiter, Bahnhofsvorstände und Kontrolloren helft mit, Zustände zu beseitigen, die dem Ansehen der ÖBB und ihrer Bediensteten sehr abträglich sind!

2. Soll man es für möglich halten?

Am 26. November 1965 erhielt die Zentrale Verkehrs-Überwachung folgende Meldung:

„Freitag, 26. 11. 6.30—7.30 Uhr Bf H. unbesetzt. Ursache: Der Fdl vom Nachtdienst hatte sich, ohne auf den Ablöser zu warten, vom Dienstplatz entfernt. Vom Bf N. wurde Ersatz-Fdl gestellt. Betriebliche Folgen: 616 +30, 302 +36, 234 +24, 613 +46, 221 +28, 2003 +46, 7001 +84, 2023 +14, G 9 +66, 1580 +40.“

414 Minuten Verspätung insgesamt — darunter die Verspätung internationaler Schnellzüge — waren die Folge der eigenmächtigen Handlungsweise.

Im Bf H. findet die Ablöse der Fdl am Morgen um 6.30 Uhr statt. Die Fdl versehen den Dienst allein am Bf und benutzen, da sie auswärts wohnen, zur Hin- und Rückfahrt in der Regel die Personenzüge mit der Ankunft 6.19 Uhr bzw. Abfahrt 6.34 Uhr. Das Ein- und Aussteigen erfolgt in der 1350 m entfernt gelegenen Haltestelle, da die Züge im Bf nicht anhalten.

Am Tag des Ereignisses um 6.30 Uhr verließ der Fdl vom Nachtdienst seinen Dienstposten,

wiewohl sein Ablöser noch nicht eingetroffen war, und fuhr mit dem Personenzug nach Hause. Der Bedienstete war der Meinung, der Ablöser werde mit seinem Pkw schon noch kommen!

Da der Ablöser der berechtigten Ansicht war, er hätte eine freie Dienstschicht — ein Kollege hatte es unterlassen, ihn vom Entfall dieser zu verständigen —, blieb der Bf eine volle Stunde unbesetzt. In dieser Zeit fuhr der Fdl vom Nachtdienst nach Hause, ohne sich Gedanken zu machen, ob der Ablöser auch tatsächlich eingetroffen ist.

Nur dem Zusammenwirken sowie dem entschlossenen Handeln der Fdl der beiden Nachbarbf ist es zu danken, daß die Verspätungen nicht noch größere Ausmaße annahmen und raschest Ersatzstellung sowie Zuführung des Fdl mittels Pkw erfolgte.

Es ist selbstverständlich, daß der schuldtragende Fdl wegen schwerer Vernachlässigung seiner Dienstpflichten vom Verkehrsdienst abgezogen wurde und wegen Verstoßes gegen die DV V 2, V 3, ZSV 14 strenge Bestrafung zu gewärtigen hat.

3. Unregelmäßigkeiten bei Beförderung von Tageszeitungen

Wiederholte Beförderungsverzögerungen von Tageszeitungen hatten in letzter Zeit eine Reihe von unliebsamen Beschwerden führender Presseverlage zur Folge.

Es muß daher auf die dringende Notwendigkeit ordnungsgemäßer Beförderung von Zeitungen hingewiesen werden.

Bei den Untersuchungen von Unregelmäßigkeiten bei der Zeitungsbeförderung wurden nachstehend angeführte Ursachen von Verzögerungen festgestellt, die bei sorgfältiger und umsichtiger Behandlung der Sendungen leicht vermeidbar gewesen wären:

- a) Zurückbleiben im Versandbf,
- b) vorzeitiges Ausladen,
- c) Verschleppung infolge unterlassener Ausladung,

- d) Zurückbleiben in den Umladebf,
- e) Verschleppung infolge Zuladung in unrichtige Züge in den Umladebf,
- f) unübersichtliche Lagerung der Sendungen in den Gepäckwagen und
- g) Nichtvorbereiten der Ausladung für den nächsten Anhaltebf durch die Gepäckschaffner.

Wiewohl alle an der Beförderung von Zeitungen beteiligten Bediensteten wiederholt zur gewissenhaften Behandlung solcher Sendungen aufgefordert wurden, entstehen immer wieder Verzögerungen, die vielfach auf mangelndes Pflichtbewußtsein und auch auf Sorglosigkeit zurückzuführen sind.

Aus diesem Grunde werden alle mit der Zeitungsbeförderung befaßten Bediensteten eindringlichst zur sorgfältigen und gewissenhaften Behandlung dieser Sendungen aufgefordert.

4. Heiz- und Gasöl sind „Eilbedürftige Frachten!“

Aus einem Beschwerdebrief:

„Auf Nachfrage wurde uns mitgeteilt, daß der Umstand der Verstopfung des Bf . . . wohl bekannt sei, dagegen aber nichts gemacht werden könne.

Wir müssen dies zur Kenntnis nehmen und haben unser Geschäft wieder bevorzugt auf die Straße verlegen müssen.“

