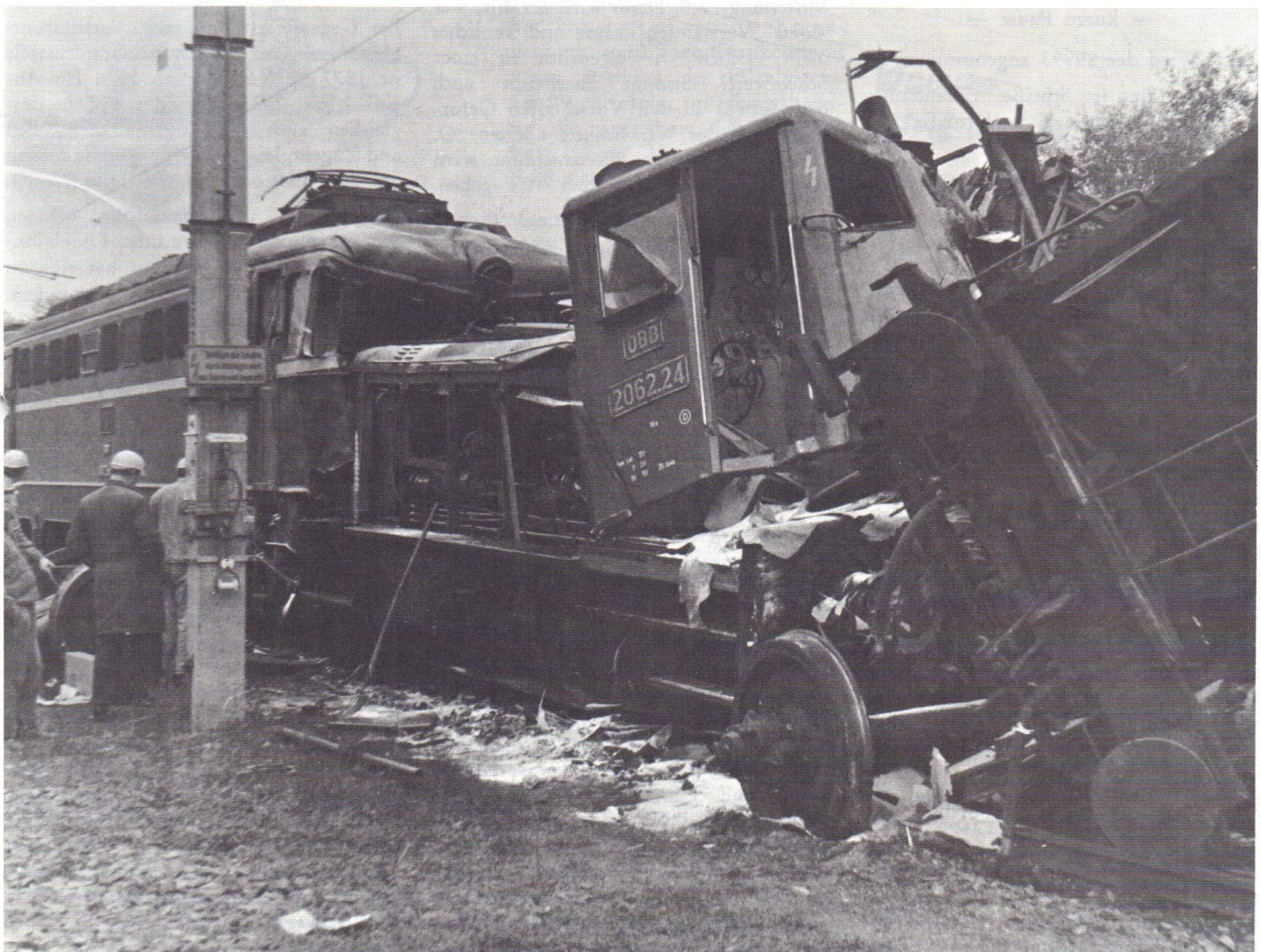


## Aus dem Verkehrsgeschehen

### „Vorbereitende“ Gespräche!

Bf Leibnitz (Ln), km 246,76, besetzt mit Fdl  
Ausweiche Retznei (Re), km 251,75, ferngesteuert  
H.- u. Lst. Ehrenhausen, km 253,95, besetzt mit einem Halte- und Ladestellenwärter  
Bf Spielfeld-Straß (Sd), km 257,92, besetzt mit Fdl.



Samstag, 17. September 1977 wurden zwischen 6.05 Uhr und 6.20 Uhr mittels Sprachspeicheranlage folgende Gespräche registriert:

Hst.-W. Ehrenhausen (ca. 6.05 Uhr): „Kommt die Sperrfahrt?“

Sd: „Ich weiß nicht, muß Leibnitz fragen!“

Sd: „Mit Ehrenhausen-Fahren ist es nichts, gelt?“

Ln: „Oh ja, jetzt geht es!“

Sd: „Ah, jetzt geht es!“

Ln: Ja, jetzt ging es!“

Sd (nach Rundaufruf): „Ist Z 4066 oben?“

Ln: „Ja, nehmen wir: Z 4066 hier, Bf Leibnitz, Sch. . . , um 6.18 Uhr!“

Sd: „Um 6.18 Uhr, Gleis zwischen Spielfeld und Retznei gesperrt. Sperrfahrt 1, 84898 ab Spielfeld ab um 6.18 Uhr.“

Ln: „Um 6.00 Uhr schreiben wir, Za, es verkehrt Z 49489!“

Sd: „Wann wurde der eingelegt?“

Ln: „Um 6.00 Uhr!“

— kurze Pause —

Ln: „Wird der 89993 angenommen?“

Sd: „... Das ist Scheiße. Ehrenhausen fahr'n tu' ich auch ... Kruzifix!“

Ln: „Ach so, ja!“

Sd: „Fahr'n wir einmal bis Retznei, Ernst!“

Ln: „Ja, ... (unverständlich)“

Ln: „390? 89993 ab Leibnitz voraussichtlich ab um 19, ab Retznei neuerliche Abmeldung!“

— nach kurzer Pause —

Ln: „Karli, wir können jetzt ohne weiteres bis Retznei fahren und die Annahme um 18 nehmen!“

Sd: „Ja, sowieso, darf kommen, ja!“

Wissen Sie, wofür diese Gespräche vorbereitend waren?

Dafür:

Um 6.30 Uhr stieß in der H. u. Lst. Ehrenhausen der mit 100 km/h fahrende Lokomotivzug 89993 mit dem auf Gleis 3 verschiebenden Bedienungszug 84898 zusammen. Dabei verkeilten sich die Triebfahrzeuge erheblich ineinander, zwei Güterwagen wurden zertrümmert, ein weiterer schwer beschädigt.

Die beiden Triebfahrzeugführer wurden schwer verletzt — Tfz-Führer August Muhr schwebte wochenlang in Lebensgefahr, Tfz-Führer Helmut Höggerl mußte

mittels Hubschraubers vom Krankenhaus Wagna in die Universitätsklinik Graz geflogen werden — ein Verschieber erlitt leichte Verletzungen.

Siebenstellige Schadenssumme. Einsatz zahlreicher Feuerwehren. Hilfszüge. Pressereporter am Unfallsort.

Bei einer Dienstesauffassung wie im ggst. Fall (Sch. . .) muß es früher oder später zu einem Ereignis kommen.

Glauben Sie, nach Kenntnis der Ursache des ggst. Ereignisses, daß es ziemlich egal ist, ob Fernsprechdisziplin gehalten wird oder nicht? Fernsprechdisziplin ist nur ein Teilgebiet der Disziplin und einer gewissenhaften Dienstleistung im allgemeinen. Im ausführenden Verkehrsdienst haben Sie an sich selbst strengste Maßstäbe anzulegen, sonst werden Sie und ihre Partner kaum anstandslos die gestellten Aufgaben bewältigen können.

Im geschilderten Fall liegt eine Tonbandaufzeichnung vor. Was bekommt man im Zuge von Erhebungen aber normalerweise aufgetischt? Das klingt ungefähr so: „Gemäß V 3, Pkt. . . , teilte ich dem Fahrdienstleiter des Nachbarbahnhofes das und das mit. Dieser wiederholte die Mitteilung . . .“. Dann wird erzählt, wer wozu „Verstanden“ sagte und ähnliches mehr. Leben wir eigentlich in einer Scheinwelt? Stimmt überhaupt noch irgendetwas in den Vorschriften Gefordertes mit der Wirklichkeit überein? O, ja. Aber dort wo es übereinstimmt, wird es kaum Anstände solcher Art geben.

Im Anschluß an abgehaltene Verkehrsfachprüfungen pflegte ein Vorsitzender im abgelaufenen Jahr den frischgebackenen Fahrdienstleitern stets noch einige Worte mitzugeben. Nicht, um sich selbst reden zu hören oder die Prüflinge noch zu langweilen. Vielmehr aus der Überzeugung heraus, daß ein in diesem für den Kandidaten sehr entscheidenden Augenblick gesagtes ernstes Wort in einigen Fällen doch dem jungen Menschen als Stütze dienen kann.

Und um dieses Gerippe rankte sich die kurze Ansprache, die nach den Leistungen der Prüflinge entsprechend modifiziert wurde:

Sehr schöner Beruf, der von den Mitgliedern einer Prüfungskommission sehr gerne ausgeübt wurde. — Sehr ernster Beruf, in dem auch die geringste Nachlässigkeit schwerwiegende oder sogar tödliche Folgen haben kann. Fernsprechdisziplin und Einhalten vorgeschriebener Wortlaute sind Grundlagen verlässlicher Dienstesaussübung. Warnung vor dem Einfluß „erfahrener Kollegen“, die Erfahrung mit Schlamperei verwechseln und die nur zu oft zu bitterer Erfahrung werden kann.

An alle unsere Mitarbeiter im ausführenden Verkehrsdienst, ganz gleich wie lange sie schon ihre verantwortungsvolle Aufgabe erfüllen, richten wir hiemit neuerlich den eindringlichen Appell: Ersparen Sie sich durch anständige und korrekte Dienstleistung eine solche bittere Erfahrung und den Ihnen anvertrauten Menschen die noch viel, viel bittereren Früchte dieser Erfahrung.

## Ein Blick auf die Verkehrsunfallstatistik

Die Unfallhäufigkeit hat allgemein im Jahre 1977 eine gegenüber dem Vergleichszeitraum 1976 merkliche Abschwächung erfahren. Diese Entwicklung ist vor allem auf die von den Direktionen gesetzten Maßnahmen, aber auch auf die verstärkte Überwachungstätigkeit sowie auf eine Verminderung des Verkehrsaufkommens zurückzuführen.

Bei Gegenüberstellung der Verschiebungsgleisungen und Verschiebungszusammenstöße ist 1977 im Vergleich zu 1976 ein Absinken um 253 Fälle, oder 17,5%, desgleichen auch bei Zugzusammenstößen und Zugentgleisungen eine Verminderung um 20 Fälle, oder 28,6%, festzustellen.

Die Anzahl der gemeldeten offenen Schranken und unbewachten Eisenbahnkreuzungen bei Zugfahrten hat sich im Vergleichszeitraum um 5,5% vermindert.

Trotz dieses erfreulichen Trends ist es im Interesse der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb notwendig, im Dienstunterricht durch Aufklärung und Schulung auf die Mitarbeiter einzuwirken, daß es gelingt, diese erfreuliche Entwicklung fortzusetzen.

Als besorgniserregend ist die Zunahme der Ereignisse „Unerlaubtes Überfahren von haltzeigenden Hauptsignalen“ sowie der sonstigen, sogenannten folgenlosen Anstände zu bezeichnen. Die Steigerung im Jahre 1977 gegenüber dem Vorjahr beträgt 11,4% bzw. 6,1%. Durch diese Ereignisse ist nicht nur eine Beeinträchtigung der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb gegeben, sondern es wird auch der Pünktlichkeitsgrad im Zugverkehr negativ beeinflusst. Es werden daher von allen Mitarbeitern entsprechende Anstrengungen notwendig sein, um diesen „Schönheitsfehler“ in der Gegenüberstellung der Auswertungen der Verkehrsunfallstatistik der beiden letzten Jahre auszumerken!

## Sind Sie mit den Änderungen dieser Dienstvorschriften schon entsprechend vertraut?

V 2

V 3

V 23

V 28

ZSV

### Verschubunfall eines „Weichenkontrollors“

Donnerstag, 23. 2. 1978, um 11.50 Uhr, geriet im Bahnhof Wien Süd Fbf der, als Weichenaufseher eingeteilte 31jährige Lohnbedienstete A., verheiratet, 1 Kind, beim Umstellen des Z 61533 (Tfz 1042.26, 162 Tonnen/22 Achsen) hinter den 1. geschobenen Wagen, wobei er eine Abtrennung des rechten Unterschenkels, ca. 10 cm oberhalb des Knöchels erlitt.

Der Verunglückte wurde mit der Rettung in das Unfallkrankenhaus Meidling eingeliefert.

Zug 61533 ist im Bahnhof Wien Süd Fbf auf Gleis 102 um 11.45 Uhr angekommen. Verschubaufseher E. war vom Fahrdienstleiter beauftragt worden, Zug 61533 über Gleis 500 nach Gleis 114 umzustellen. Als E. auf den Platz kam, war diese Verschubbewegung bereits unter unbefugter Leitung des Weichenaufsehers A. im Gange.

Die örtlichen Verhältnisse ließen eine Mitfahrt des vorgesehenen Verschubleiters nicht mehr zu; die Verschubfahrt war ihm buchstäblich davongefahren. Aus später angeführten Motiven betrachtete E. somit den Fall als für ihn erledigt und ging unbeschwert in seine Unterkunft zurück.

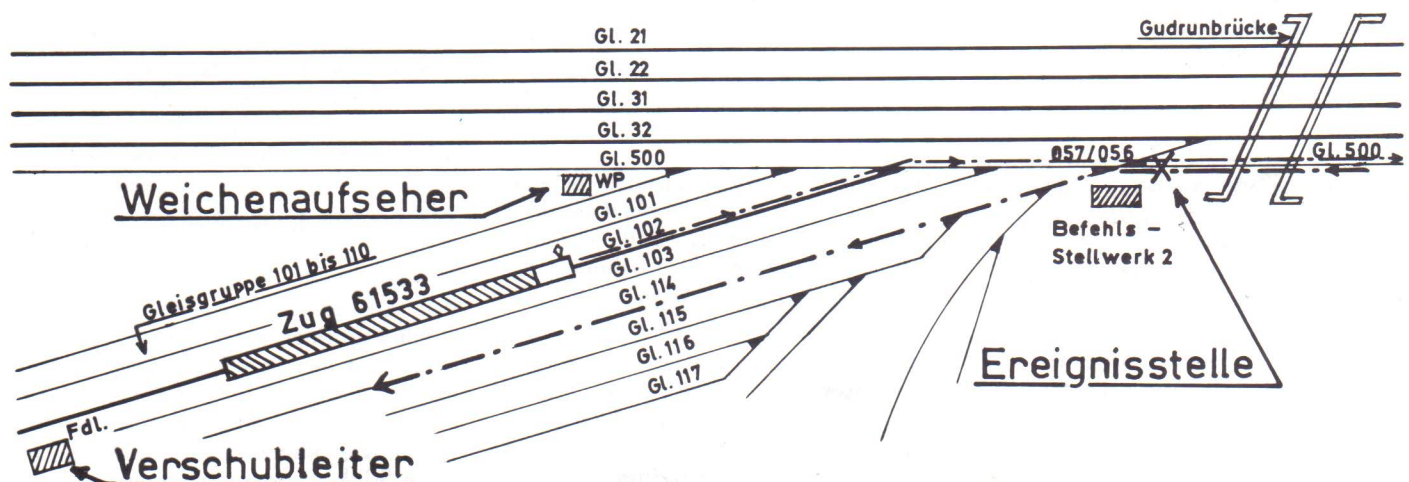
Zurück zum Weichenaufseher. Dieser fuhr auf dem Tfz des Verschubteiles mit und sprang im Bereich der Gudrunbrücke ab, um für die anschließende geschobene Verschubbewegung auch als Spitzenverschieber fungieren zu können. Nach Freifahren der Weiche 056/057 gab er Haltsignale und leitete in weiterer Folge mit dem Signal „Herkommen“ die Fahrt nach Gleis 114 ein. Beim Aufspringen auf das vordere Gitter-Trittbrett des 1. Wagens rutschte A. aus, hielt sich mit letzter Kraft am Handgriff fest, wurde mitgeschleift und stürzte schließlich auf den Bahnkörper, wo er von der 2. Achse des 1. Wagens überfahren wurde.

A. ist für den Verschubdienst nicht geprüft; er hatte diesen Verschub, seinen eigenen Angaben zufolge, eigenmächtig durchgeführt.

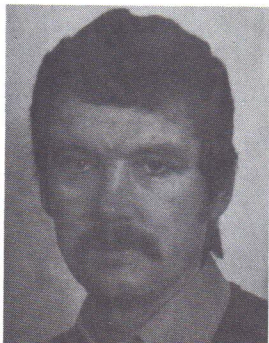
Die mit diesem Arbeitsunfall Befassten stellen sich natürlich die Frage: Wie kann es zu einer solchen unberechtigten Handlungsweise kommen? Wurde vom Verunglückten diese für den Weichenaufseher nicht vorgesehene verschubdienstliche Tätigkeit tatsächlich das erstmal vorgenommen? Vielmehr dürften für diese Handlungsweise örtliche Verhältnisse und gegenseitige Unterstützung — eine Hand wäscht die andere — zwischen Verschubbediensteten und Weichenaufseher maßgeblich sein.

Es ist nunmehr vorgesehen, die auf dem Dienstposten „Weichenaufseher“, ortsüblich „Weichenkontrollor“ genannt, verwendeten Bediensteten über die in der Bahnhof-Dienstordnung vorgeschriebene, fallweise Mithilfe beim Umstellen von Zügen eingehend zu schulen, und die Tätigkeiten genau abzugrenzen.

Wir sind mit dieser Maßnahme selbstverständlich einverstanden und dürfen hoffen, daß es durch entsprechende Überwachung seitens der örtlich Aufsichtführenden und der Kontrollorgane zu keinem ähnlichen Unfall mehr kommen wird.



## Müssen? Nein, aber wollen!



Nachts vom 22. zum 23. September 1977 geht es im Bf Haag, wie man so sagt, rund. Schon untermittags gab es dreimalige Gleissperre des Streckengleises 2 zwischen den Bf Haag und St. Valentin sowie des Bf-Gleises 2 in Haag zur Durchführung von Fahrleitungsarbeiten. Um 21.45 Uhr beginnt die zur Vornahme von Oberbauarbeiten angeordnete Sperre des Streckengleises 2 zwischen den Bf St. Peter-Seitenstetten und Haag. Diese soll bis 4.50 Uhr andauern. Auch ein Arbeitszug ist im Einsatz. Zu allem Überfluß ist aber auch noch eine empfindliche Fahrleitungsstörung aufgetreten. Während der Durchfahrt des Zuges 241 im Bf St. Valentin um 20.16 Uhr wurde die Fahrleitung über Gleis 1 auf einer Länge von ca 100 m heruntergerissen, desgleichen die Querverbindung zum Gleis 2 und etliches mehr. Jeder kann sich den Knopf vorstellen, der in kürzester Zeit beisammen war. Und von beiden Richtungen rollte Zug um Zug an. Um 22.40 Uhr heißt es kapitulieren. Die mit Verkehrs- und Bauanweisung verfügte Gleissperre St. Peter-Seitenstetten—Haag muß nach Abbrechen der Arbeiten, aufgehoben werden. Somit wurde auch der Arbeitszug nicht mehr benötigt.

Für Zugführer Ludwig Kaßberger, Heimatbahnhof Amstetten, wäre der Fall jetzt erledigt. Rasch nach Hause, die Bahn vergessen und hinein ins Bett.

Vielleicht spielte Zugführer Kaßberger auch mit diesem Gedanken. Seine Entscheidung hat er aber schon in wenigen Sekunden gefaßt. Er kann sich in die Lage des Fdl oder des Stellwerkswärters hineinendenken, denn er ist Eisenbahner. Ihm ist's nicht gleichgültig, wie die Verkehrsabwicklung im Bf Haag weitergeht. Befehlstellwerk, besetzt mit einem Fdl; Wärterstellwerk, besetzt mit einem Stellwerkswärter — und dazwischen liegt eine Menge Arbeit. Zgf Kaßberger stellt sich spontan für anfallende Tätigkeiten zur Verfügung. Und was es da alles gibt:

Züge sind zu vereinigen, Befehle sind zu überbringen, Wagensicherungsmittel sind zu entfernen und zu versorgen, Fahrzeuge sind zu unterlegen, und, und, und ...

Um 0.50 Uhr ist der Wirbel vorbei. Der Fdl ist erleichtert, die Betriebsabwicklung wurde durch die Hilfe Kaßbergers ganz wesentlich gefördert. Jetzt kann er, wenn auch mit großer Verzögerung den Dienst einstellen, beruhigt nach Hause fahren und zu Bett gehen.

Herr Kaßberger wurde von der Bundesbahndirektion Wien schriftlich belobigt.

Wir schließen uns dem Lob der Dion uneingeschränkt an und danken Herrn Kaßberger ebenfalls für seine beispielgebende Einsatzfreude. Unser Dank gilt gleichzeitig aber auch allen Mitarbeitern, deren ähnliche Handlungsweise uns nicht bekannt wurde oder wird.

## Aus anderer „Sicht“ Der Dienst im Postwagen

Aus einem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung: „... wurde von 4.00—4.50 Uhr der Vershub des als ‚mit Personen besetzt‘ ordnungsgemäß gekennzeichneten Bahnpostwagens, Kurs 208 Wien—Drosendorf, mit derartiger Rücksichtslosigkeit durchgeführt, daß nicht nur Gegenstände verschiedener Art im Wagen umhergeschleudert wurden, sondern auch die körperliche Sicherheit der Bahnpostbediensteten in hohem Maße gefährdet war.“ Dies war Anlaß, unter Teilnahme des Verkehrsarbeitsinspektorates eine Besprechung abzuhalten. Die Postbediensteten wurden angewiesen, sich während der Vershubarbeiten umsichtig zu verhalten und die Arbeit einzustellen. Die Feststellung der Generalpostdirektion, „... daß eine zwar ordnungsgemäß angekündigte Vershubbewegung deren sorglose Durchführung und lange Dauer jedoch keineswegs ausschließt“, kann dennoch nicht bestritten werden.

Wie erleben nun die „Leute“ in einem Postwagen den Betriebsablauf wirklich? Einem Mitarbeiter des IdB wurde die Gelegenheit geboten, die „Bahnpost 208“ im Postwagen von Wien Südbf nach Bf Wien Nord zu begleiten.

Es ist 1.45 Uhr. In der Posthalle des Postamtes 1103 herrscht reges Treiben. Elektrokarren ziehen pausenlos voll beladene Anhänger, im Postjargon „Rollen“ genannt, zu den einzelnen Postkurs-

wagen. Mit lautem Geschepper werden die leeren Fahrzeuge wieder zur Beladestelle zurückgestellt.

Der zweiachsige F 85000 ist laut DV V 2 mit dem Signal 23 „Wagen besetzt“ ordnungsgemäß gekennzeichnet und die Innenbeleuchtung eingeschaltet. Mit etwas Akrobatik gelingt es dem IdB-Mitarbeiter in das Wageninnere zu gelangen; er muß nämlich einen Berg von Säcken, die aus den Rollen in den Wagen geworfen werden, überklettern. Im Wagen arbeiten 3 Postbedienstete: der Dienstleiter, ein Kursbegleiter und ein Hilfsbediensteter. Bereits um Mitternacht haben sie den Dienst angetreten. Unterwegs werden sich ihre Wege teilen und erst abends wieder treffen. In der folgenden Nacht sind die 3 Beamten wieder eingeteilt, manchmal innerhalb einer Woche sogar ein drittes Mal.

Der 208er Postkurs ist eine „Kleine Post“. „Große Posten“ fahren z. B. nach Graz. Der Unterschied besteht hauptsächlich in der Lademenge und damit im Zusammenhang in der Anzahl der Begleiter.

Bei der „Kleinen Post“ nach Drosendorf handelt es sich keineswegs um eine „stille Post“, wo man sich richtig ausruhen könnte. Alles eher als das! Aus Belastungsgründen kann kein 4-achsiger Postwagen zum Einsatz kommen. Obwohl — es ist Mitte August — das Transportvolumen einen saisonbedingten Tiefstand hat, sind die Raumverhältnisse nur als ausreichend zu bezeichnen. Der IdB-Mitarbeiter bleibt die ganze Zeit im sogenannten großen Raum, der sowohl als Auffangraum, als auch Raum für das nach Bahnhöfen und Haltestellen geordnete Lagern der Postsäcke und der großen Pakete dient. Die drei Beamten arbeiten im kleinen Raum. In diesem befinden sich Paktische, eine Schreibfläche, ein Regal für das Einordnen der Briefe und Postkarten sowie eine Laufschiene, auf der für jedes zu bedienende Abgabepostamt ein geöffneter Sack aufgehängt ist. Auch die Post-Einwurfslitze führen in diesen Raum. Angenommen werden alle gewöhnlichen Briefe und Postkarten. Einschreibsendungen dann, wenn sie entsprechend frankiert sind. Auf alle beim Postwagen angenommenen Sendungen wird sogleich der Poststempel aufgedrückt.

Die Arbeiten der Beamten werden äußerst flott ausgeführt. Ein Sack nach dem anderen wird aus dem Auffangraum in den kleinen Raum geholt, die Verschnürung flugs aufgeschnitten und der Inhalt auf den Paktisch geleert. Sodann erfolgt die Aufteilung dieser Post, wie Päckchen, kleine Zeitungsbündel usw. Mit gekonntem Schwung wandert jedes einzelne Stück in eines der hungrigen Sack-

