

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

10. Stück

Wien, am 1. Oktober 1958

Jahrgang 1958

Inhalt: 40. Das Lied vom braven Mann!
41. Vier schwerste Verkehrsanstände innerhalb von nur 10 Tagen!
42. Kundendienst
43. 13. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

40. Das Lied vom braven Mann!

Während eines ungewöhnlich schweren Gewitters mußte Zug D 313 in den Abendstunden des 12. August 1958 zwischen den Bahnhöfen Bruck a. d. Mur und Pernegg vor einer über die Streckengleise niedergegangenen Mure anhalten. Da kurz darauf auch die hinter dem Zug liegende Strecke durch Baumstämme und Geröll verlegt wurde, konnte der Zug nicht mehr zurückgeschoben werden. Trotz Dunkelheit, starker Überflutung der Streckengleise und unaufhörlich niederprasselnden Sturzregens eilte der Zugführer sofort 1,5 km weit zurück zum nächsten Fernsprecher, um Hilfe zu verlangen. Zum Zug zurückgekehrt, beteiligte er sich ohne Rücksicht auf vorangegangene Anstrengung und Durchnässung an der Bergung der Reisenden. Alle

Schaffner trugen hilfsbedürftige Personen durch knietiefes Wasser zu den am Nachbargleis herangeführten Hilfsgarnituren.

Trotz starker Übermüdung — einzelne Bedienstete waren bis zu 39 Stunden im Dienst — stellte die Zugbegleitmannschaft das gesamte Handgepäck der Reisenden sicher. Der Gepäckschaffner bewachte außerdem noch das Reisegepäck und Expressgut bis zur Abbeförderung. Lokomotivführer, Heizer und ein dienstfreier Fahrdienstleiter waren unterdessen bemüht, bei der Lokomotive gestautes Wasser durch Graben von Rinnen abzuleiten. Sie unterbanden damit weitere schwere Gefährdung.

Durch das äußerst pflichtbewußte Verhalten der gesamten Zugmannschaft konnte jeder Schaden an Personen und Gut vermieden werden!

41. Vier schwerste Verkehrsanstände innerhalb von nur 10 Tagen!

Am 14. August 1958 stießen auf einer eingleisigen Strecke zwei kostbare Elektrolokomotiven zusammen, wobei vier Personen verletzt und an den Lokomotiven Sachschaden von etwa 750.000 Schilling verursacht wurde.

Der Unfall war auf **krasse Mißachtung des Zugmeldeverfahrens** zurückzuführen.

Die Fahrdienstleiter zweier benachbarter Bahnhöfe beabsichtigten, am gleichen Streckengleis je einen Lokomotivzug abzufertigen. Ihre gegenseitige Verständigung war aber so beispiellos mangelhaft, daß jeder fast zur gleichen Zeit wie der andere seine Lokomotive abließ und dann sehr erstaunt war, daß die Triebfahrzeuge auf der Strecke zusammenstießen. Diese Fahrdienstleiter hielten Anbieten und Annehmen sowie Ansagen für überflüssig; Gleiches galt für die Eintragungen im Zugmeldebuch. Die Bedeutung

des Zugmeldeverfahrens erkannten diese beiden Musterknaben des Fahrdienstleiterkorps erst, als es schon viel zu spät war.

Der Unfall reizt zur Frage, inwieweit die beteiligten Fahrdienstleiter durch Kontrollorgane und Vorstände überwacht und zur Anwendung der vorgeschriebenen Wortlaute verhalten worden waren. Es ist unwahrscheinlich, daß zwei Bedienstete, die zur stets strikten Einhaltung der Bestimmungen erzogen wurden, zugleich plötzlich ganz versagen!

Es muß wieder eindringlichst an die Überwachungspflicht der Berufenen erinnert werden. Sie besteht selbstverständlich auch darin, zur Einhaltung der vorgeschriebenen Wortlaute zu verhalten. Nachlässigkeiten dürfen nie überhört oder gar geduldet werden!

Am 22. August 1958 um 0.38 Uhr stieß ein Güterzug bei der Einfahrt in den Bahnhof X mit einer am Einfahrgleis abgestellten unbesetzten

Personenwagengarnitur zusammen. Dabei wurden zwei Wagen zertrümmert; die Zuglokomotive entgleiste und wurde schwer beschädigt. Es entstand Sachschaden in der Höhe von etwa 400.000 Schilling.

Wie kam es zu diesem schweren Unfall?

Einem Güterzug waren in einem Befehlsbahnhof am Zugschluß einige leere Personenwagen beigegeben worden. Der Schlußschaffner des Güterzuges glaubte aus einem Gespräch entnommen zu haben, daß der Wagensatz im Bahnhof X abgestellt werden solle. Der Zugführer war jedoch vom Fahrdienstleiter des Befehlsbahnhofes eindeutig verständigt worden, daß die Wagen bis zum Bahnhof Y zu laufen haben.

Von niemandem hiezu beauftragt, kuppelte der Schlußschaffner nach Ankunft im Bahnhof X kurzerhand den Wagensatz ab. Er fand es nicht für nötig, davon einen Bediensteten des Bahnhofes X zu unterrichten.

Fahrdienstleiter und Stellwerkswärter der Ausfahrseite von X stellten beim ausfahrenden Zug das Vorhandensein des Zugschlußsignales fest. Aber weder Fahrdienstleiter noch der Wärter des Einfahrstellwerkes bemerkten in der Dunkelheit die am Einfahrgleis stehengebliebenen Wagen.

Als kurz nachher ein Güterzug aus der gleichen Richtung zu erwarten war, gab der Fahrdienstleiter die Durchfahrt am gleichen Gleis frei. Der Stellwerkswärter auf der Einfahrseite brachte das Einfahrsignal in Freistellung. Die Fahrwegprüfung wurde derart leichtfertig vollzogen, daß keiner der beiden Bediensteten das Hindernis in seinem Fahrwegprüfbereich sah. Für einen Zusammenstoß wären damit geradezu ideale Voraussetzungen gegeben.

Welche Lehren können aus diesem Unfall gezogen werden?

Der Schlußschaffner

glaubte, gehört zu haben, Bahnhof X sei Bestimmungsbahnhof für den Wagensatz.

Er unterließ es, sich durch Rückfrage beim Zugführer Sicherheit zu verschaffen.

Er kuppelte die Wagengruppe in X gedankenlos eigenmächtig ab und hielt es für überflüssig, davon einem Bahnhofbediensteten oder dem Zugführer Meldung zu machen. Was mit den Wagen am Einfahrgleis eines Zwischenbahnhofes ohne Verschubreserve in der Nacht eigentlich geschehen werde, war ihm völlig gleichgültig.

Fahrdienstleiter und Stellwerkswärter bewiesen, daß es trotz zahlreicher tragischer Vorgänge noch immer zwei Arten der Fahrwegprüfung gibt:

Die gewissenhafte und die oberflächliche.

Beide Bedienstete haben zwar vor Freigabe der Einfahrt und Freistellen des Einfahrsignals nach Hindernissen im Fahrgleis Ausschau gehalten.

Aber sie taten dies nur flüchtig, so daß es mit ihrer Hilfe gelang einen perfekten Zusammenstoß zu produzieren und den Österreichischen Bundesbahnen Schaden von 400.000 Schilling zuzufügen.

Am 22. August 1958, um 20.20 Uhr, fuhr ein internationaler Triebwagenschnellzug in einem Zwischenbahnhof ohne Verständigung auf ein mit vier Güterwagen besetztes Gleis ein. Glücklicherweise konnte der Zug noch 100 m vor der Wagengruppe angehalten werden und setzte nach Überstellung auf ein freies Gleis verspätet die Fahrt fort.

30 Minuten vor dem Ereignis war nach einem Güterzug das Ausfahrgleis — 50 m von der Fahrdienstleitung entfernt — bei Verschubarbeiten wieder mit vier Güterwagen besetzt worden.

Als der Triebwagenschnellzug fällig wurde, gab der Fahrdienstleiter blockmäßig Auftrag an Stellwerk 1, das Ausfahrsignal freizustellen, wobei er die Fahrt irrig auf dem besetzten Gleis anzeigte, weil er es nach Ausfahrt des Güterzuges unterlassen hatte, den Schieber des Schubknopfapparates wieder in die Grundstellung zu bringen. Der Fahrdienstleiter bemerkte seinen Irrtum sofort, wollte aber den Zug nicht verhalten und verständigte daher die beiden Endstellwerke, daß der Zug ausnahmsweise auf dem tatsächlich besetzten Gleis durchzufahren habe; an die Wagengruppe in diesem dachte er nicht mehr; die Fahrwegprüfung hielt er für überflüssig!

Der Wärter des Stellwerkes 1, auf dessen Seite die Wagengruppe ins Gleis gestellt worden war, kam dem Auftrag des Fahrdienstleiters widerspruchslos nach; auch er hatte auf die Besetzung des Gleises vergessen.

Ein Verschieber sowie der Lokomotivführer einer auf einem benachbarten Gleis stehenden Verschubabteilung bemerkten die Einfahrt auf das besetzte Gleis und gaben Halt- und Gefahr signale. Der Führer des Triebwagenschnellzuges befolgte sie sofort und brachte den Zug durch Schnellbremsung zum Stillstand.

Wie oft schon wurde auf die Bedeutung der Hilfssperren hingewiesen. Es scheint, daß für manche Leute alle Mahnungen fruchtlos sind.

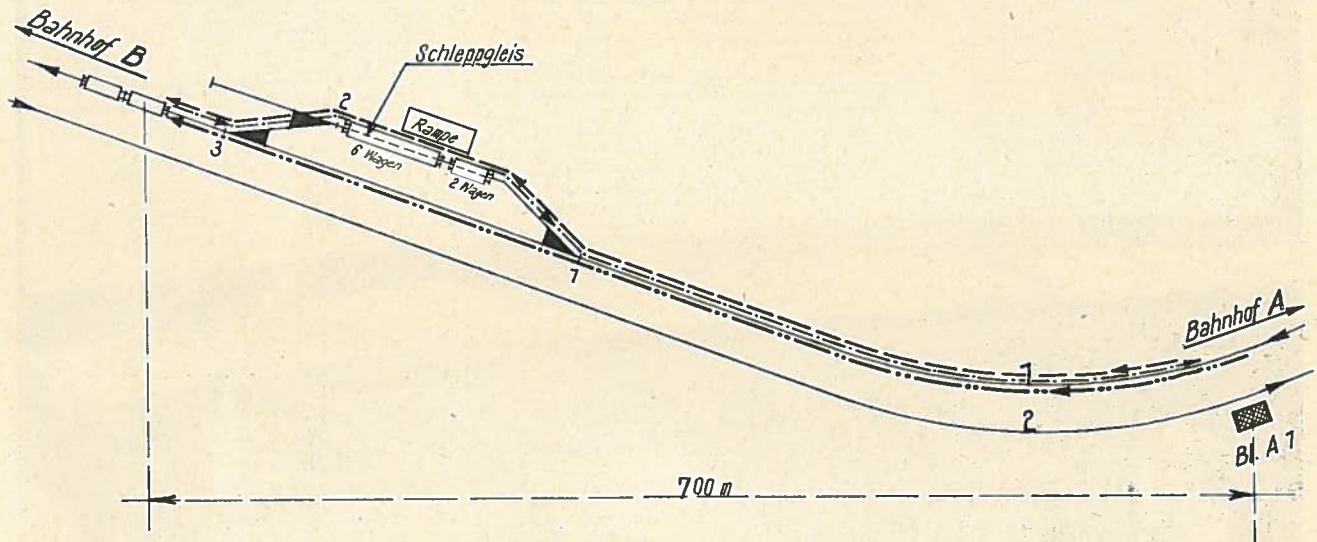
Hätte der Fahrdienstleiter nach Besetzung des Gleises die vorgeschriebenen Hilfssperren angebracht, wäre die Einfahrt auf das besetzte Gleis unterblieben. Sofern er wähnte, auf diese Gedächtnisstütze verzichten zu können, dann hätte er sich unbedingt durch gewissenhafte Fahrwegprüfung vom Freisein des Einfahrgleises überzeugen müssen; auch dies erschien ihm überflüssig!

Der Wärter des Stellwerkes 1 war am Ereignis mitschuldig, da er von der Besetzung des Gleises wußte und die im Prüfbereich des Fahrdienstleiters stehenden Wagen bei gewissenhafter Fahrwegprüfung hätte sehen müssen.

Am 24. August 1958, um 22.30 Uhr, stieß ein Güterzug mit zwei auf freier Strecke abgestellten Güterwagen zusammen. Dabei wurde die Lokomotive des Güterzuges schwer beschädigt; ein Güterwagen entgleiste. Es entstand Sachschaden in der Höhe von etwa 100.000 Schilling.

Auftrag des Zugführers zum Kuppeln aller 8 Wagen gewissenhaft nachzukommen, hatte aber dennoch die Durchführung gemeldet.

Nach Umstellung der Weiche 1 wurde der Zug zwecks Rückgabe der Weichenschlüssel zum Blockposten zurückgeschoben, und sodann die



Der Güterzug war um 22.05 Uhr beim Blockposten A 1 eingetroffen. Dort übernahm der Zugführer vom Blockwärter die Weichenschlüssel für die Anschlußgleisweichen 1—3, worauf die Fahrt bis zum Anschlußgleis fortgesetzt wurde.

Da an der Rampe des Anschlußgleises 8 Wagen in 2 Gruppen (6 + 2) abgestellt waren und aus dem 9. Wagen des Güterzuges auf die Rampe ausgeladen werden sollte, erteilte der Zugführer als Verschieber Auftrag, die 8 Wagen zu kuppeln und sie — nach Umstellung der Weichen 2 und 3 — mit dem Zug auf das Streckengleis 1 zu schieben. Nachdem der mit dem Kuppeln der Wagen beauftragte Bedienstete den Vollzug gemeldet hatte, wurde die angeordnete Verschiebung durchgeführt; es befand sich jedoch kein Bediensteter an der Spitze der Verschiebung, lediglich ein Schaffner stand neben der Weiche 3.

Nach Beendigung der Ausladung wurden die Wagen mit dem Zug wieder vom Streckengleis zurückgezogen, neuerlich in 2 Gruppen an der Rampe aufgestellt und die Weichen 2 und 3 in die Grundstellung gebracht.

Weder der Zugführer noch der Schaffner an der Weiche bemerkten, daß statt 8 nur 6 Wagen zurückgezogen wurden. Der mit dem Kuppeln beauftragte Schaffner hatte es unterlassen, dem

Zugfahrt in Richtung Bahnhof B fortgesetzt, die mit Zusammenstoß mit den stehen gebliebenen Wagen endete. Infolge der Dunkelheit hatte sie der Lokomotivführer erst so spät bemerkt, daß er trotz Schnellbremsung das Anfahren nicht mehr verhindern konnte.

Das Beispiel beweist die große Verantwortung eines Verschiebers; es beweist aber auch, welche schwere Folgen Schlamperei nach sich zieht!

Die Unterlassung des Zugführers, den ersten geschobenen Wagen der Verschiebung mit einem Bediensteten zu besetzen, rächte sich bitter; dieser Bedienstete hätte das Zurückbleiben der beiden nicht an die übrigen 6 angekuppelten Wagen bestimmt nicht hingenommen, weil er sonst zurückgeblieben wäre. Der Zugführer handelte auch dadurch äußerst nachlässig, daß er nicht überprüfte, ob alle Wagen vom Streckengleis zurückgezogen wurden. Er verließ sich auf die unrichtige Meldung eines Schaffners, wonach alle Wagen gekuppelt seien; also mußten demnach auch alle Wagen wieder an der Rampe stehen — so dachte er!

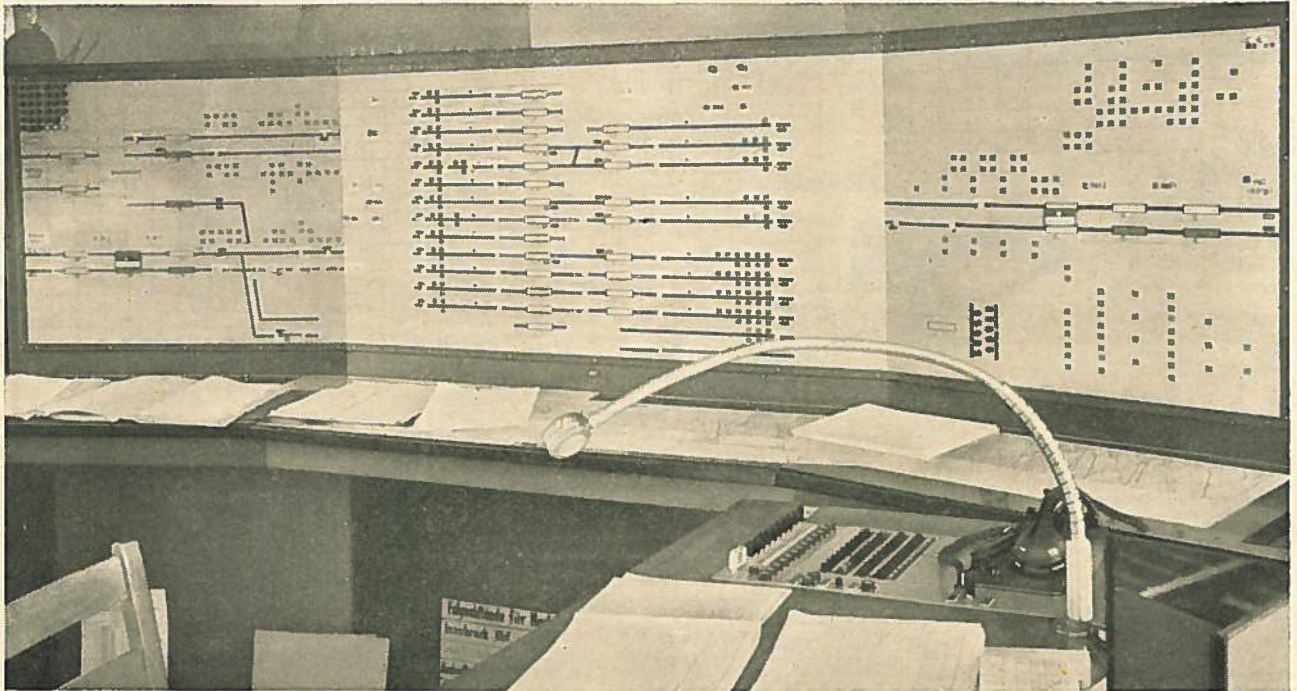
Auch hier hätte „Gewißheit durch persönliches Überzeugen“ den Unfall und hohen Schaden vermieden!

EIGENE VORSICHT —

BESTER UNFALLSCHUTZ!

Das größte und modernste Drucktastenstellwerk Österreichs

Befehlsstellwerk 2, Innsbruck Hauptbahnhof



(siehe auch Nachrichtenblatt der GD., 14. Stück aus 1958)



Im Bahnhof Innsbruck Hauptbahnhof und nunmehr auch im Bahnhof Wien Süd wurde eine neue Ausführung von Vershub- und Vorrücksignalen in Betrieb genommen (Zwergsignale genannt).

Die niedrige Form mußte gewählt werden, weil Mastsignale nicht aufgestellt werden konnten.

Zur Vermeidung von persönlichen Unfällen wurden diese Signale mit weißen Streifen versehen.

Es ist beabsichtigt, auch in anderen Bahnhöfen Zwergsignale in Betrieb zu nehmen.

42. Kundendienst

Aus dem Brief einer Französin: „... Ich mache es mir zur angenehmen Pflicht, Ihnen von der besonderen Liebenswürdigkeit und dem großen Entgegenkommen des Bahnhofvorstandes von G.*) Mitteilung zu machen. Seine vorzüglichen Kenntnisse in der französischen Sprache haben es mir ermöglicht, ihm die heikle Situation zu erklären, in die ich durch den Verlust eines Teiles meines Gepäcks geraten bin. Die beispielhaften Bemühungen zur Auffindung desselben haben bei mir den besten Eindruck von den Österreichischen Bundesbahnen hinterlassen, den ich bei meiner Rückkehr nach Frankreich meinem Bekanntenkreis nicht verhehlen werde. Meine Reisen führten mich viel durch das Ausland, wie auch durch Frankreich, doch selten bin ich solcher Liebenswürdigkeit begegnet.“

Aus einem Schreiben des Bundesministeriums für Unterricht: „... Bei dieser Gelegenheit möchten wir aber auch noch ganz besonders mit Dank und Freude das Verhalten des Bahnhofvorstandes von G.*) vermerken. Sein Entgegenkommen, seine stete ruhige Freundlichkeit und Bescheidenheit, die jeden Dank zurückweist (seine Antwort lautet jedesmal: „Aber dazu bin ich ja da, das ist nur meine Pflicht!“) und seine Sprachkenntnisse, die es ihm erlauben, auch unseren ausländischen Gästen behilflich zu sein, drängten uns, Ihnen das mitzuteilen.“

*) Gleicher Bahnhof.

Am 18. Juni 1958 bemerkte ein in V. Hbf. angekommener Reisender, daß sein Reisegepäck nicht in den Anschlußzug umgeladen worden war. Da nur noch wenige Minuten bis zur Abfahrt des Anschlußzuges zur Verfügung standen, wandte sich der Reisende an den Zugführer um Hilfe. Der am Bahnsteig zufällig anwesende dienstfreie Schaffner Franz H., Bahnhof V. Hbf., hörte die Klage des Reisenden und stellte sich ihm zur Verfügung. Er verständigte den Fahrdienstleiter, der binnen kürzester Frist die Überführung des Reisegepäcks zum Anschlußzug veranlaßte.

Wie sehr erfreut der Reisende über das Entgegenkommen des Schaffners und des Fahrdienstleiters war, geht aus seinem Schreiben an die Generaldirektion hervor, in dem es unter anderem heißt: „... Diese beiden angeführten Beamten haben mehr getan, als sie zu tun verpflichtet gewesen wären (und darüber hinaus auch die Scharte, die jene, die mit der Gepäcksbeförderung betraut waren, verursacht haben, ausgebessert).“

Nicht immer sind es Besonderheiten, die unsere Kunden zu Briefen an die Verwaltung veranlassen. Wie der nachfolgende Auszug aus

einer Zuschrift zeigt, war lediglich das vorchriftsmäßige, tadellose Verhalten eines Schaffners Anlaß, darüber zu berichten: „... Ich möchte auch über eine erfreuliche Feststellung auf meiner Rückreise von I. mit Zug 701/700 berichten. Die Aufmerksamkeit, Höflichkeit, Hilfsbereitschaft und das Entgegenkommen des Schaffners L. M., Bahnhof W. W., den Reisenden gegenüber, z. B. bei der Einweisung der unterwegs zusteigenden Reisenden, ist allgemein aufgefallen. Besonders lobend wurde bemerkt, daß er für die Gefälligkeiten Trinkgelder ablehnte.“

Aus einer Wiener Zeitung:

„... Im Bahnhof W. stieg aus einem Zug aus M. eine etwa 85jährige alte Dame aus, die sich bemühte, so rasch als möglich zu ihrem Anschlußzug nach A. zu kommen. Der Schaffner dieses Zuges war so umsichtig, daß er die alte Dame schon unten auf der Stiege entdeckte! Er lief ihr sofort entgegen, nahm ihr das Kofferchen ab und geleitete sie behutsam, als wäre sie seine eigene Oma, in den Zug.“

Sicher schafft der Dienstplan dem Schaffner solche Arbeit nicht an, aber es ist außer Zweifel, daß er damit sich und der Bahn begeisterte Freunde schaffte!“

Und das Gegenteil:

Am 20. August 1958 ersuchte eine Reisende auf einem Wiener Kopfbahnhof um Auskunft, welche Kurswagenverbindung von einem anderen Wiener Bahnhof nach einem bekannten Kurort bestünde. Der Auskunftsbedienstete erklärte der Reisenden, daß es keine direkte Verbindung gebe, sondern umgestiegen werden müsse. Die Reisende — durch eine frühere Fahrt anders orientiert — wandte daraufhin ein, es müsse sich um einen Irrtum des Beamten handeln und bat ihn, sich telephonisch mit dem anderen Wiener Bahnhof in Verbindung zu setzen. Der Auskunftsbedienstete fühlte sich daraufhin bemüßigt, im schroffen Ton zur Antwort zu geben, daß die Reisende sich eben beschweren möge, wenn sie glaube, es besser zu wissen. Widerwillig rief er dann doch den Kollegen am anderen Wiener Bahnhof an und erfuhr zu seinem Erstaunen, daß die Reisende richtig vermutet hatte.

Ein Auszug aus dem betreffenden Schreiben an die Generaldirektion zeigt, welchen Eindruck eine falsche und unhöfliche Auskunftserteilung vermittelt: „... Daß an einer so wichtigen Stelle ein Beamter mit so mangelhaften Kenntnissen sitzt, ist ja geradezu eine Blamage für uns Wiener. Es könnte doch einmal ein Ausländer dieselbe Auskunft verlangen. Durch das Vorhergesagte will ich keineswegs Kritik an der sonst vorbildlichen Bundesbahn üben, aber solche Vorfälle erregen Ärgernis.“

Dienstvorstände, Verkehrsbedienstete!

Anlässlich von Streckenbereisungen wurde festgestellt, daß in manchen Bahnhöfen die Kenntnisnahme der Verkehrs-Unterrichtsblätter durch Unterschriftsleistung bei der **Auszahlung** erfolgt. Den Bediensteten steht bei dieser Gelegenheit bestimmt nicht Zeit zum Studium dieses wichtigen Belehrungsmittels zur Verfügung.

Der Zweck des Verkehrs-Unterrichtsblattes wird nur erfüllt, wenn sein Inhalt von jedem lernbereit und gründlich aufgenommen wird.

Alle zur Beaufsichtigung und Schulung berufenen Organe sollen den Inhalt des Verkehrs-Unterrichtsblattes bei jeder sich bietenden Gelegenheit mit den ihrer Obsorge anvertrauten Bediensteten eingehend besprechen. Nur wenn dies geschieht, erfüllen die Veröffentlichungen ihren Zweck!

43. 13. Preisausschreiben — *„Kennst Du die Vorschrift?“*

Die Frage lautet:

„Welche verkehrsdienstlichen Maßnahmen sind zu treffen, wenn ein Güterzug, der in einem Bahnhof planmäßig anzuhalten hat, an einer außergewöhnlichen Anhaltestelle vor seinem Haltepunkt zum Stillstand kommen soll?“

Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 23. Oktober 1958 bei der Generaldirektion, Betriebsdirektion, Abt. I/7, eingelangt sein.

Im übrigen gelten die im Verkehrs-Unterrichtsblatt, 11. Stück aus 1955, unter Pkt. 48 veröffentlichten Teilnahmebedingungen.