



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

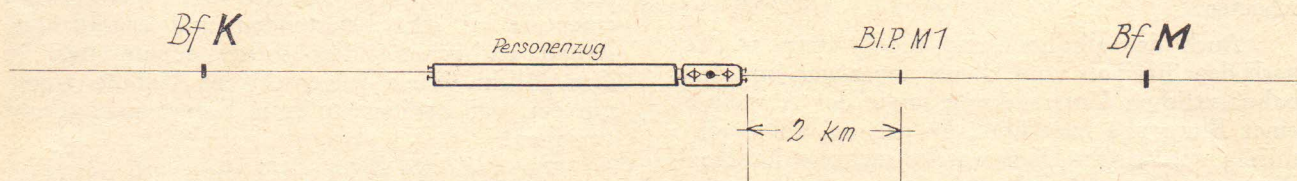
3. Stück

Wien, am 1. März 1966

Jahrgang 1966

- Inhalt: 16. Zwei Vorkommnisse innerhalb von drei Tagen in einem Streckenabschnitt  
 17. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen  
 18. Etwas für jeden  
 19. Unfallverhütung

## 16. Zwei Vorkommnisse innerhalb von drei Tagen in einem Streckenabschnitt



Am 14. Jänner um 20.19 Uhr wurde das Tfz eines mit etwa 20 Fahrgästen besetzten Personenzuges untauglich. Der Zug kam auf der Strecke zwischen den Bf K. und M. — vom Blockposten M 1 noch 2 km entfernt — zu stehen.

Etwa 30 Minuten vorher wollte der Blockwärter des Blockpostens M 1 seinen um 18.30 Uhr beginnenden Nachtdienst in stark alkoholisiertem Zustand antreten.

Sein den Tagdienst versehender Kollege ließ ihn jedoch zum Dienst nicht zu.

Dennoch mengte sich der Alkoholisierte in die Dienstgeschäfte ein und gab in einem unbeobachteten Augenblick fernmündliche Rückmeldung für den liegengebliebenen Personenzug nach Bf K. ab, wiewohl der Zug am Blockposten noch nicht vorbeigefahren war.

Auf Grund der eingelangten Rückmeldung fertigte der Fdl im Bf K. um 20.31 Uhr einen mit zirka 200 Fahrgästen besetzten D-Zug in Richtung Bf M. ab.

Unmittelbar darauf erstattete der Zugführer des Personenzuges von einem Streckenfernsprecher aus Meldung über das Tfz-Gebrechen an den Fdl

in K. und an den Wärter des Blockpostens M 1. Hiedurch wurde bekannt, daß der D-Zug in den mit dem Personenzug besetzten Raumabschnitt eingefahren war.

Zugführer und Schaffner des Personenzuges, die unmittelbar nach Abgabe der Meldung bereits das Zugspitzensignal des mit etwa 70 km/h herannahenden D-Zuges erkennen konnten, handelten sofort umsichtig und folgerichtig, indem sie die Abgabe von Gefahrensignalen mit der Tfz-Pfeife sowie das Aussteigen der Fahrgäste veranlaßten. Überdies liefen sie unter Abgabe von Haltsignalen dem D-Zug entgegen. Dessen Tfz-Führer sah das Zugschlußsignal des Personenzuges, zugleich auch die für ihn abgegebenen Haltsignale und leitete Schnellbremsung ein. Der Zug kam 80 m vor dem Zugende des Personenzuges zum Stillstand.

Bei den Erhebungen über diesen schweren Anstand ergab sich u. a. folgendes:

Der Fdl des Bf K., der Tagdienst versah, erhielt gegen 19.30 Uhr von der Gattin des alkoholisierten Blockwärters die Mitteilung über den Zustand des Bediensteten. Die Frau bat, man möge ihn bei seinem Eintreffen am Blockposten

gestatten, noch einige Stunden zu schlafen! Überdies erwähnte sie, daß ihr Mann im alkoholisierten Zustand sehr reizbar sei.

Anstatt nun sofort dem Bf-Vorstand, Betriebskontrollor und Bahnmeister hierüber Meldung zu erstatten, beschränkte sich der Fdl lediglich darauf, um 19.40 Uhr den Tagdienst versehenden Blockwärter des Blockpostens M 1 zu verständigen und ihn vom Wunsch der Gattin des Alkoholisierten in Kenntnis zu setzen!

Er unterließ es weiters, bei seiner eigenen Ablösung um 20.18 Uhr, den übernehmenden Fdl darüber zu unterrichten, daß der Blockwärter alkoholisiert zum Dienstantritt erschienen war.

Dem Blockwärter vom Tagdienst ist zur Last zu legen, daß er den Handlungen des alkoholisierten Kollegen im Dienstraum nicht genug Aufmerksamkeit schenkte. Dadurch war es diesem möglich, die fernmündliche Rückmeldung für den Personenzug zu geben. Zum Zeitpunkt, als der Blockwärter durch Befragen des Alkoholisierten erfuhr, daß dieser bereits den Personenzug fernmündlich rückgemeldet hatte, wäre noch ausreichend Zeit gewesen, den Fdl des Bf K. zum Zurückhalten des D-Zuges zu veranlassen.

Daß dieser Beamte, der bei pflichtgemäßem Handeln jede Gefährdung verhindern hätte können, sofort vom Dienst abgezogen wurde, wird jedem Einsichtigen selbstverständlich erscheinen.

Auch der alkoholisierte Blockwärter wurde nach dem Ereignis vom Dienst abgezogen und der bahnärztlichen Untersuchung sowie der Abnahme einer Blutprobe zugeführt. Er gab zu, am Nachmittag vor seinem Dienstantritt mehrere Flaschen Bier getrunken zu haben und unausgeruht zum Dienst erschienen zu sein.

Fdl und alkoholisierte Blockwärter sehen einem Dienststrafverfahren entgegen.

Am 16. Jänner um 8.23 Uhr wurde ein D-Zug beim haltzeigenden Deckungssignal des Bf St. angehalten. Der Tfz-Führer (Zugführer am

Zugschluß) begab sich, da sich der Signalfernsprecher nicht aufsperrten ließ, zum 150 m entfernten Stellwerk, um nach der Ursache des Anhaltens zu fragen. Er traf dort den Stellwerkswärter — um 8.27 Uhr — schlafend an und weckte ihn. Erst dann konnte der Zug die Fahrt mit 9 Minuten Verspätung fortsetzen.

Der Stellwerkswärter wurde zwecks Klärung des Sachverhaltes vom Dienst abgelöst; er gab bei der Einvernahme an:

Seine Gattin besitze ein Gasthaus, sei aber derzeit krank. Er habe daher in der vergangenen Nacht die Gäste bis gegen 1.00 Uhr selbst bedient und nur zirka 4 Stunden geschlafen. Infolge seiner Übermüdung hörte er die Weckrufe des Fdl am Fernsprecher bzw. am Blockapparat nicht.

Leider handelt es sich hier um keinen Einzelfall. Immer wieder kann festgestellt werden, daß Bedienstete in ihrer Freizeit sogar schwere körperliche Arbeiten verrichten und dann unausgeruht zum Dienst erscheinen. Es soll hier nichts über eine Freizeitbeschäftigung gesagt werden, soweit sie nicht gegen die Bestimmungen der Dienstordnung verstößt. Es muß aber nachdrücklichst daran erinnert werden, daß jeder Bediensteter seinen Dienst ausgeruht antreten muß! **Der Dienst bei den ÖBB ist keine Nebenbeschäftigung!**

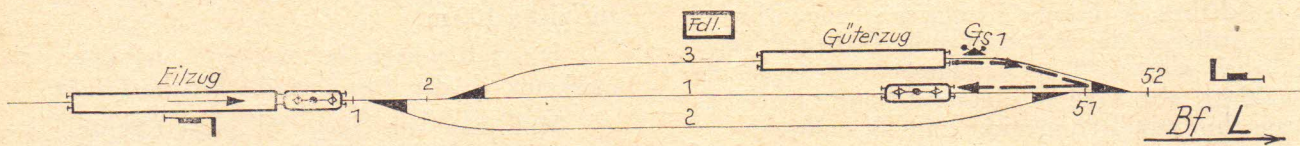
Gerade auf kleinen und mittleren Bf wird es den Bf-Vorständen leicht möglich sein, zu beobachten, ob ihre Untergebenen außer Dienst noch einer sie zu sehr belastenden und ermüdenden Arbeit nachgehen. Hier sofort einzugreifen ist ihre Pflicht. Viele folgenschwere Unfälle traten nur ein, weil Bedienstete ihren Dienst unausgeruht versahen!

Zwangsläufig drängt sich aber auch die Frage auf, ob die Kontrollorgane und Vorstände ihrer Überwachungspflicht immer entsprechend nachkommen oder nicht sträfliche Toleranz üben. Wäre es sonst möglich, daß innerhalb von 3 Tagen zwei derartige Vorkommnisse eintreten, von denen eines sogar in Presse und Rundfunk starken Widerhall fand? Bei gewissenhafter Erfüllung der Kontrollpflicht wären beide Vorkommnisse bestimmt vermeidbar gewesen.

## Kampf dem Lärm!

Ausgangspunkt und Leitsatz der Lärmbekämpfung muß die Erkenntnis sein, daß jeder Lärm, der andere schädigt oder auch nur belästigt, grundsätzlich unerlaubt und widerrechtlich ist. (Aus „Nachrichten des Lärmbekämpfungszentrums LBZ“.)

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



Im skizzierten Bf werden sämtliche Weichen örtlich bedient, sie sind mit „A“ gekennzeichnet und schloßgesperrt. Der auf Gleis 3 befindliche Gleissperrschuh Gs 1 steht mit der Weiche 52 in Abhängigkeit. Weichen und Signale sind voneinander abhängig und zwar mittels eines Zentral Schlosses, in dem die Schlüssel zu den Weichen, dem Gleissperrschuh und den Signalen zusammengefaßt sind. Während der Ein- und Ausfahrten von Zügen der Richtung L. müssen der Gleissperrschuh in der aufgelegten Lage und die Weiche 52 in der Grundstellung gesperrt sein.

Ein um 8.41 Uhr auf Gleis 1 eingefahrener Bezirksgüterzug wurde wegen schwerer Zuladung über die Weiche 52 auf Gleis 3 (Magazinsgleis) umgestellt. Während der Zuladung setzte der Fdl die Zugmannschaft in Kenntnis, daß der als letztes Fahrzeug gereichte leere Güterwagen einem bald erwarteten, in gleicher Richtung verkehrenden Eilzug am Zugschluß beizugeben sei. Er ordnete deshalb an, daß das Tfz des Güterzuges auf Gleis 1 durchfahren und auf Gleis 3 die Einfahrt des Eilzuges nach Gleis 1 abwarten solle. Als der Zugführer vorschlug, die Wagenbeigabe mittels Handverschubes durchzuführen, stimmte der Fdl zu. Die Zugbegleiter schoben daraufhin den letzten Wagen auf Gleis 3 in Richtung Weiche 2, konnten ihn dann aber infolge Schwerganges nicht mehr weiter bewegen. Als der Fdl dies bemerkte, ordnete er in Übereinstimmung mit seinem ursprünglichen Plan die Überstellung des Tfz mit den Worten an: „Macht es mit dem Tfz, da geht's schneller; fährt noch rasch durch Gleis 1, aber schnell!“

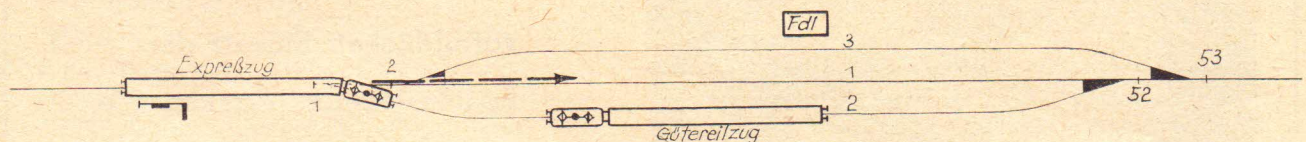
Dann begab er sich in die Fahrdienstleitung, nahm vom Nachbarbf den fälligen Eilzug an, führte die Fahrstraßenprüfung durch und brachte das Einfahrsignal in die Freistellung.

Unterdessen hatte der Verschiebleiter den Tfz-Führer vom geplanten Vershub verständigt und war mit dem Tfz über die Weiche 52 gefahren. Nach deren Umstellung fuhr das Tfz in Richtung zum Aufnahmegebäude.

Als der Fdl auf dem Platz erschien, um den Eilzug zu erwarten, sah er das bereits auf Gleis 1 fahrende Tfz. Er gab sofort Haltsignale, beauftragte den Verschiebleiter, nach Gleis 3 zurückzufahren und stellte das Einfahrsignal für den Eilzug auf „Halt“ zurück.

Der Tfz-Führer des Eilzuges nahm das Zurückstellen des Einfahrsignals noch wahr und leitete Schnellbremsung ein; das Überfahren des Signals konnte er jedoch nicht mehr verhindern. Die Annäherung erfolgte auf etwa 350 m.

Das Handeln des Fdl muß als verantwortungslos bezeichnet werden. Abgesehen von den einander widersprechenden Aufträgen, überwachte er die Vershubdurchführung nur unzureichend. Einen Auftrag zur VershubEinstellung unterließ er überhaupt. Schließlich führte er die Fahrstraßenprüfung für die Ausfahrt nur mangelhaft durch und unterließ die Sicherung, da zu diesem Zeitpunkt der Gleissperrschuh abgelegt und die Weiche 52 unversperrt war. Überdies verabsäumte er die Abgabe der gemäß den „Richtlinien“ vorgeschriebenen Meldungen.



Dieser Bf besitzt ein elektrisches Mittelstellwerk der Bauart Siemens & Halske. Die Weichenschalter (Weichen 1, 2, 52 und 53) am Mittelstellwerk in der Fahrdienstleitung stehen in der Grundstellung nach hinten und zwar für Fahrten in die Gerade (Durchfahrt auf Gleis 1). Bei Stellung in die Ablenkung stehen die Schalter schräg nach vorne zum Bediener.

Um 4.49 Uhr fuhr ein Gütereilzug wegen Abwicklung der Kreuzung mit einem internatio-

nalen Expreszug abweichend vom Zugverzeichnis auf Gleis 2 ein. Nach Stillstand des Zuges wollte der Fdl die Weichen für die bevorstehende Durchfahrt des Expreszuges in die Gerade stellen. Fälschlich stellte er aber nicht die Weichen 1 und 52 in die Gerade sondern die Weichen 2 und 53 in die Ablenkung, so daß die Schalter dieser Weichen wie auch die der noch von der Einfahrt des Gütereilzuges in die Ablenkung stehenden Weichen (1 und 52), alle in dieselbe Richtung und

zwar schräg nach vorne zum Bediener zeigten. Der Fdl war nun der Meinung, die Weichen stünden jetzt für die Durchfahrt auf Gleis 1, da alle Schalter in dieselbe Richtung wiesen. Obwohl das Umlegen des Fahrstraßensignalschalters nicht möglich war, die Überwachungseinrichtungen der Weichen aber die Ordnungsstellung anzeigten, kam ihm sein Irrtum nicht zum Bewußtsein.

In der Meinung, die Unmöglichkeit des Umlegens des Fahrstraßensignalschalters sei trotzdem auf eine Störung der Überwachung zurückzuführen, stellte er die Weichen 1 und 52 neuerlich um und wieder zurück, wobei die Überwachungseinrichtungen in jeder Lage die Ordnungsstellung anzeigten.

Als sich nach diesem Versuch der Fahrstraßensignalschalter wieder nicht umlegen ließ und sich der Tfz-Führer des unterdessen beim Einfahrsignal zum Stillstand gekommenen Expresßzuges am Signalfernsprecher meldete, erteilte der Fdl kurzerhand die Erlaubnis zur Vorbeifahrt am untauglichen Ein- sowie Ausfahrsignal. Dann begab er sich auf den Platz, um dem Zug Signal 30 zu

geben. Der Tfz-Führer des Expresßzuges bemerkte die unrichtige Stellung der Weiche 1 und leitete Schnellbremsung ein. Die Annäherung erfolgte auf zirka 100 m!

Der Fdl wurde auf seinen Fehler erst aufmerksam, als der Zug über die Weiche 1 fuhr.

Muß man von einem Fdl nicht Kenntnis der jeweils erforderlichen Stellung der durch ihn bedienten Weichenschalter verlangen können?

Es muß an Fdl und Stellwerkswärter appelliert werden, bei vermeintlichen Störungen besonders besonnen und überlegt zu handeln!

A m R a n d e b e m e r k t :

Der Zugführer des Expresßzuges gab sofort nach Stillstand des Zuges Auftrag zum Zurückschieben über die Weiche 1. Da nur diese Weiche und zwar nach der Spitze befahren werden mußte, blieb das eigenmächtige Handeln ohne Folgen. Es sei darauf verwiesen, daß das Zurückschieben eines Zuges nur mit Zustimmung bzw. über Auftrag des Fdl erfolgen darf.



Auch der

## Winter 1965/66

stellt an unser Personal  
außerordentliche Anforderungen.  
Daß der Verkehr bisher zum  
großen Teil klaglos abgewickelt  
werden konnte, ist dem  
vorbildlichen Einsatz der  
Bediensteten zu danken. Sie  
alle gaben ein  
vorbildliches Beispiel bester  
Pflichterfüllung!

## 18. Etwas für jeden

Am 21. Jänner konnte neuerlich beobachtet werden, daß der Zugführer eines internationalen Expreszuges, dessen Gepäckwagen am Zugschluß gereiht war, im zweiten Wagen nach dem Zug-Tfz ein Abteil 1. Klasse für sich allein in Anspruch nahm. Dabei hätte er ohne weiteres im ersten Wagen Platz nehmen können, jedoch war dies leider nur ein Wagen 2. Klasse!

Wir erinnern deshalb an unsere Ausführungen im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11/1965.

### Bf-Vorstände!

Die Sicherheit und Pünktlichkeit des Betriebes erfordert unbedingt die laufende Überprüfung der Dienstleistung jedes einzelnen V-Bediensteten.

„Einsichtvermerke“ ohne tatsächlich durchgeführte Prüfung sind zwecklos!

Es darf daher nicht vorkommen, daß bei überprüften Zügen und Kleinwagen im Zugmeldebuch, Fahrstraßenprüfvermerk usw. Eintragungen der Zeit der Annahme, der Rückmeldung, über das Fahren auf dem falschen Gleis, über Kleinwagenfahrten oder das Anordnen der Fahrstraßenprüfung fehlen.

Bf-Vorstände! Bedient Euch bei den Überprüfungen und Kontrollen der DV V 22!

### Fdl, Stellwerkswärter!

Die Bestimmungen der DV V 3, Punkt 260 lassen in Bf mit Ausfahrtsignalen Ausfahrten aus Gleisen, für die keine Ausfahrtsignale vorhanden sind, (z. B. Magazinsgleis) nur zu, wenn hierfür **zwingende** Gründe vorliegen. Solche Fahrten sind auch in den sicherungstechnischen Unterlagen wie Verschußtafeln, Sperrenplänen usw. nicht vorgesehen.

Die Bestimmungen der DV V 3, Punkt 291 gestatten eine Abweichung von dem im Zugverzeichnis festgesetzten Einfahr-(Ausfahr)-gleis nur in **begründeten** Fällen.

Wenn auch Beschleunigung der Betriebsabwicklung anzustreben ist, so darf sie nicht dazu führen, daß auf die sicherungstechnisch zugelassene Fahrstraße verzichtet wird. Bei der Ausfahrt aus Nebengleisen können Weichen und Gleisperrschuhe oft nur bewacht werden, wodurch für die Ausfahrt des Zuges geringere Sicherheit gegeben ist.

Unter Berücksichtigung dieser Gründe ist daher eine Verallgemeinerung solcher Fahrten nicht statthaft!

Am 7. Jänner um 21.38 Uhr wurde vom Wärter des Blockpostens P 1 am hinteren Führerstand des Tfz des Zuges G 57 Feuerschein entdeckt und der Zug im Bf L. angehalten.

### Was war geschehen?

Der Zugführer hatte seine Ledertasche auf der eingeschalteten Kochplatte abgestellt. Da er sich über Ersuchen des Tfz-Führers am vorderen Führerstand des Tfz aufhielt, bemerkte er erst nach dem Anhalten, daß seine Tasche in Brand geraten war.

Wieder ein Fernschreiben, wie es nicht sein soll!

„Samstag, 22. 1. um 9.52 Uhr ersuchte mich Frau K. L., wohnhaft: . . ., ob sie mit ihrer Schwester A. Sch. die Gleisanlagen ohne Benützung der Übergangsbrücke überschreiten dürfen. Da keinerlei Vershub- und Zugfahrten stattfanden, erlaubte ich das Überschreiten des schienengleichen Überganges, fertigte Zug 1413 ab und begab mich in die Fahrdienstleitung. Frau Sch. und noch eine ältere Dame benutzten den schienengleichen Übergang. Frau K. überschritt jedoch 6 m neben dem Übergang die Gleisanlagen, fiel über die Bahnsteigkante des Gleises 1 und stürzte dabei mit dem Kopf auf den Schienenstrang. Frau K. erlitt dabei einen offenen Nasenbeinbruch und wurde vom behandelnden Arzt in das Krankenhaus eingewiesen . . .“

Fernschreiben sind kurz zu fassen. Diese Mahnung sollte im Verkehrs-Unterrichtsblatt schon oft genug veröffentlicht worden sein!

### Aus einem Beschwerdebrief:

„Am 18. 10. 1965 fuhr ich abends von R. nach S. Beim Umsteigen in A. hatte ich das Pech, mir an einem Trittbrett das Bein zu verletzen, lief aber trotzdem zu dem bereits wartenden Zug nach S., Abfahrt 20.30 Uhr. In diesem Zug bat ich den Schaffner, mir zu Verbandzeug zu verhelfen. Drei Schaffner waren anwesend, doch alle drei teilten mir mit, daß sich im Zug **kein** Verbandzeug befände und vertrösteten mich, daß wir sowieso bald in S. wären, wo ich zum Roten Kreuz am Bahnhof gehen könne. Und so konnte ich nur ein gebrauchtes Taschentuch auf die Wunde legen. In S. war aber die betreffende Stelle bereits gesperrt.

Autos, Autobusse etc. müssen einen Verbandkasten mitführen; ist dies bei der Bundesbahn nicht Vorschrift?

Die Sache entwickelte sich für mich sehr böse, es kam eine Beinhautentzündung und die Wunde eitert noch immer. Ob der Verlauf anders gewesen wäre, hätte ich im Zug Verbandmaterial gehabt, kann ich natürlich nicht beurteilen. Aber die Tatsache, im Notfall bei der ÖBB nicht mit Hilfsmitteln rechnen zu können, läßt mir keine Ruhe. Oder war es gerade ein Einzelfall bei diesem Zug? . . .“

