



Verkehrs-Unterrichtsblatt

4. Stück

Wien, am 1. April 1970

Jahrgang 1970

Inhalt: 19. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 20. Etwas für jeden
 21. Die automatische Kupplung in Erprobung auf den Strecken der ÖBB
 22. Aus der Praxis — für die Praxis
 23. Kundendienst

19. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Zusammenstoß eines Eilzuges mit verschiebendem Dampf-Tfz

Im Bf P. war um 18.03 Uhr ein Personenzug auf Gleis 5 eingefahren. Da das Tfz wegen einer schadhafte Dichtung am Kessel untauglich wurde, sollte es, und zwar noch vor Einfahrt eines fälligen Eilzuges aus der Gegenrichtung, von Gleis 5 über Stellwerk 1 nach Gleis 3 überstellt werden. Der Fdl verständigte den Wärter des Stellwerkes 1 fernmündlich sowie den in der Fahrdienstleitung anwesenden Tfz- und Zugführer mündlich von der beabsichtigten Verschiebung.

Nachdem der Tfz-Führer dem Maschinenmeister der zuständigen Zugförderungsstelle die Art des Tfz-Gebrechens fernmündlich gemeldet hatte, ging er zum Tfz und beauftragte den Lokomotivheizer, das Tfz vom Zug abzukuppeln. Dann stieg er auf den Wasserkasten des Tfz, um dieses von dort aus zu bedienen, weil die Bedienung infolge des auf der rechten Seite des Führerstandes austretenden Kesselwassers nicht möglich war.

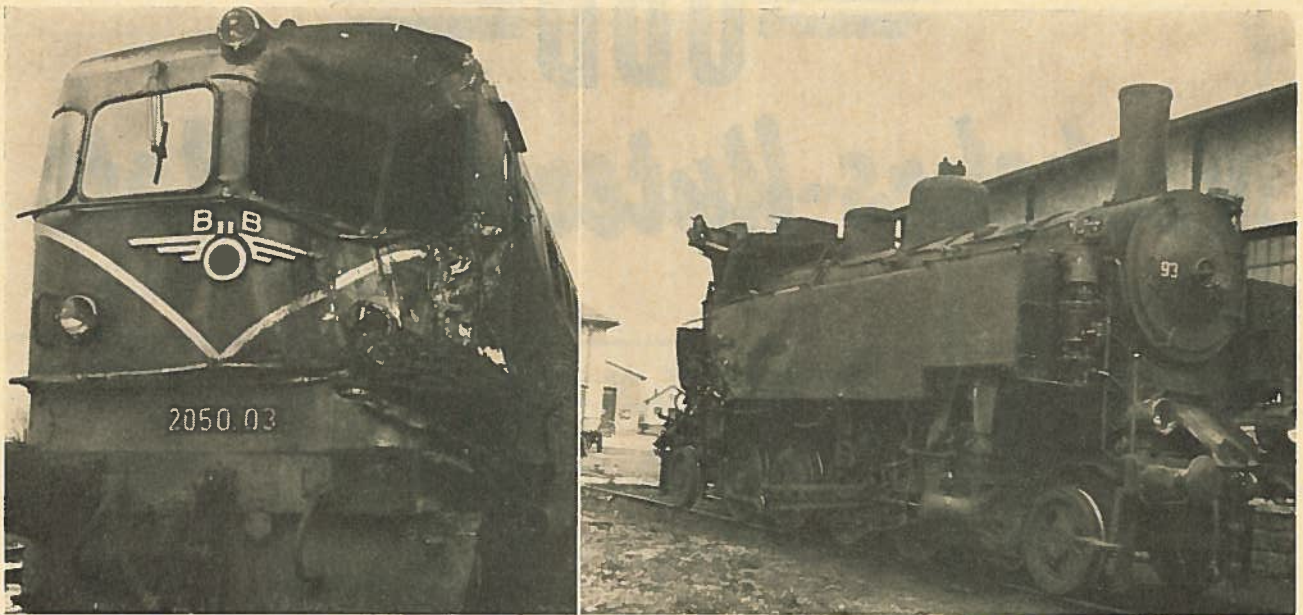
Nachdem der Eilzug um 18.07 Uhr vom Nachbarbf abgefahren war und sich das schadhafte Dampf-Tfz auf Gleis 5 noch nicht in Bewegung gesetzt hatte, verständigte der Fdl den Wärter des Stellwerkes 1, daß die geplante Verschiebung von Gleis 5 nach Gleis 3 erst nach der Einfahrt des Eilzuges durchgeführt werde. Dann gab der Fdl blockmäßig die Einfahrt nach Gleis 1 frei, unterließ es aber, die Verständigung der Tfz-Mannschaft

über das vorläufige Unterbleiben der Verschiebung zu veranlassen. Der Wärter im Stellwerk 1 prüfte vor dem Freistellen des Einfahrtsignals zwar die Fahrstraße, verabsäumte aber für die Einstellung der Verschiebung Signal 40 zu geben.

Als sich der Eilzug dem Bf mit einer Fahrgeschwindigkeit von zirka 70 km/h näherte, zeigte das Einfahrtsignal die Stellung „Hauptsignal frei“ und das Einfahrtsignal die Stellung „Frei“. Indessen fuhr auch der Tfz-Führer mit dem unbegleiteten Schad-Tfz mit Schrittgeschwindigkeit in Richtung Stellwerk 1, obwohl er vom Stellwerkswärter weder Verschiebungs Signale für diese Fahrt noch einen eindeutigen mündlichen Auftrag zum Beginn der Fahrt erhalten hatte.

Als Fdl und Stellwerkswärter das auf Gleis 5 fahrende Tfz wahrnahmen, gaben sie Haltsignale, die jedoch von der Tfz-Mannschaft nicht aufgenommen wurden.

Der Tfz-Führer des sich dem Bf nähernden Eilzuges sah das ihm entgegenkommende Tfz, gab Gefahrensignal und leitete Schnellbremsung ein. Er konnte jedoch den Zusammenstoß mit dem Tfz nicht mehr verhindern. Beim Zusammenstoß wurden 3 Fahrgäste des Eilzuges leicht verletzt. Die beiden Tfz wurden schwer beschädigt. Es entstand Sachschaden in der Höhe von etwa S 400.000,—.



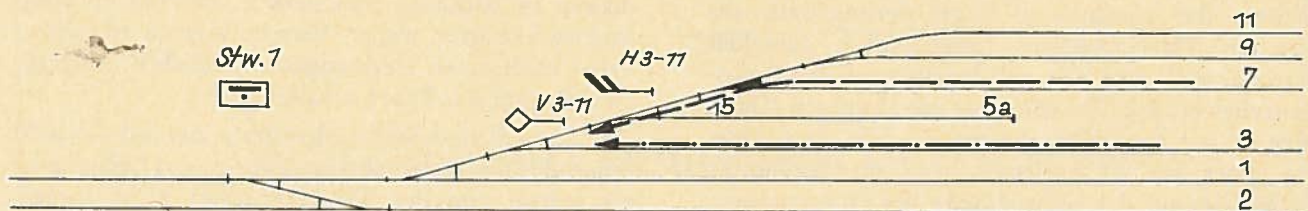
Den Unfall verschuldeten 4 Bedienstete!

Der Fdl, weil er — abgesehen von seiner Fehldisposition, das schadhafte Tfz noch vor dem zu erwartenden Eilzug zu überstellen — nach dem von ihm dem Tfz-Führer erteilten Auftrag zur Überstellung des schadhaften Tfz nach Gleis 3 zwar den Wärter im Stellwerk 1 vom vorläufigen Unterbleiben der beabsichtigten Verschiebung vor der Einfahrt des Eilzuges nach Gleis 3 verständigte, es aber unterlassen hat, die Tfz-Mannschaft vom Widerruf des Auftrages zu benachrichtigen. Weiters hatte er den Zugführer des Personenzuges nicht zur Begleitung des schadhaften Tfz und somit zur Verschiebung beauftragt und es außerdem verabsäumt, sich zum Erwarten des Eilzuges rechtzeitig auf den Platz zu begeben [DV V 3, Punkte 58, 59, 61, 73, 181, (1. Absatz a) und j), 182 und 264 f)].

Der Tfz-Führer des schadhaften Tfz, weil er mit der unbegleiteten Lokomotive in Richtung Stellwerk 1 fuhr, obwohl er hierfür weder einen eindeutigen mündlichen Auftrag zum Beginn der Fahrt, noch entsprechendes Verschiebsignal vom Stellwerkswärter erhalten hatte. Außerdem hatte er während der Fahrt den Verschiebungsweg mangelhaft beobachtet. Letzteres ist auch dem Lokomotivheizer vorzuwerfen, der es überdies unterließ, den Tfz-Führer auf das Fehlen des Handsignals aufmerksam zu machen [DV V 3, Punkte 71 und 132; DV M 22, Teil A, Punkt 6 (1. Absatz)].

Der Stellwerkswärter, der bei der Fahrstraßenprüfung für die Einfahrt des Eilzuges nicht festgestellt hat, ob gefährdende Verschiebungen eingestellt sind [DV V 3, Punkte 61, 62, 73, 261, 264 f)].

b) Zusammenstoß eines ausfahrenden Personenzuges mit Verschieb-Tfz

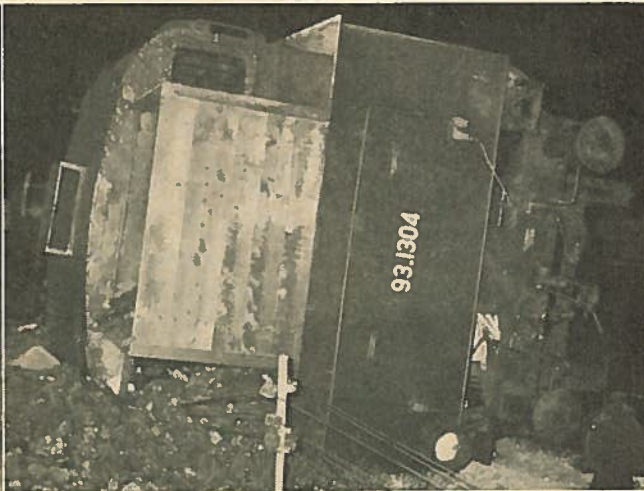
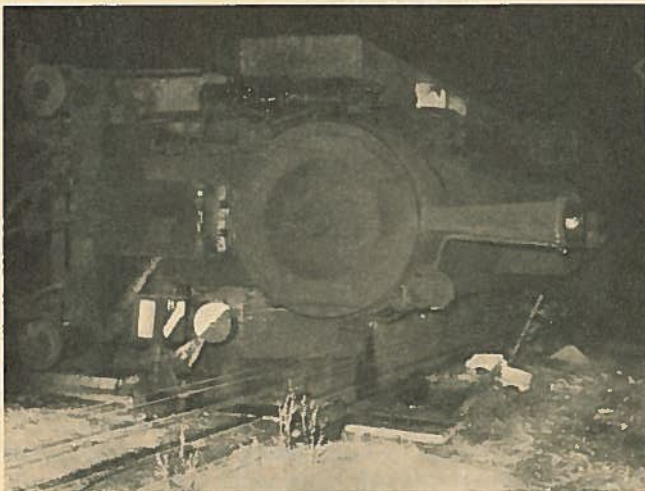


A. 9.

Nach Ankunft eines Personenzuges auf Gleis 7 des dargestellten Bf wurde der Wagensatz mit dem Zug-Tfz nach Gleis 5 a überstellt. Dann fuhr das Tfz wieder nach Gleis 7 zum Wasserkran, um den Wasservorrat zu ergänzen. Zu diesem Zeitpunkt prüfte der Fdl die Fahrstraße für die Ausfahrt eines Personenzuges aus Gleis 3, verabsäumte

dabei aber, die Einstellung des Verschiebes für das in seinen Prüfbereich befindliche Tfz anzuordnen.

Nach dem Wassernehmen fuhr das Tfz auf Gleis 7 in Richtung zum Stellwerk 1 und hielt gegenüber dem Aufnahmegebäude an. Dort teilte der Verschiebleiter dem Tfz-Führer mit, daß nach der Ausfahrt aus Gleis 3 zuerst ein Wagensatz von



Gleis 5 a und dann 3 Güterwagen von Gleis 11 abgeholt werden sollten. Der Tfz-Führer wiederholte die mündliche Weisung nicht, will auch die Worte „Nach Ausfahrt aus der Dritten“ nicht gehört haben, und fuhr an.

Als das Tfz etwa in Höhe des auf Gleis 5 a stehenden Wagensatzes fuhr, sprang der Verschiebleiter ab. Obwohl er wußte, daß die Ausfahrt des Personenzuges aus Gleis 3 zu erwarten und deshalb der Verschiebung auf Gleis 7 verboten war, verabsäumte er es, für das zuverlässige Anhalten des Tfz vor der Grenzmarke der Weiche 15 zu sorgen.

Der Lokomotivheizer des verschiebenden Tfz hatte bereits vor Beginn der Verschiebbewegung erkannt, daß das Ausfahrtsignal H 3-11 in Stellung „Frei“ und damit das Verschiebsignal V 3-11 in Stellung „Verschiebung verboten“ war, es aber unterlassen, den Tfz-Führer darauf aufmerksam zu machen.

Der Fdl nahm unmittelbar vor Erteilung des Abfahrtauftrages für den Personenzug wahr, daß das Tfz auf Gleis 7 in Richtung Stellwerk 1 fuhr. Dennoch fertigte er den Personenzug ab.

Als das Tfz auf Gleis 7 zirka 10 m vor dem Ausfahrtsignal H 3-11 fuhr, erkannte dessen Tfz-Führer, daß sich dieses Signal in der Freistellung und das Verschiebsignal V 3-11 in der Stellung „Verschiebung verboten“ befand, leitete Schnellbremsung ein und gab Gegendampf. Dennoch kam es zum Zusammenstoß mit dem ausfahrenden Personenzug, wobei das Verschieb-Tfz umstürzte und das Dampf-Tfz des Personenzuges entgleiste.

Schuldtragend am Unfall waren:

1. Der Fdl, weil er bei der Fahrstraßenprüfung für die Ausfahrt des Personenzuges aus Gleis 3 nicht die Einstellung des Verschiebes für

das in seinem Prüfbereich befindliche Tfz angeordnet hatte. Außerdem fertigte er den Personenzug ab, wiewohl er vorher das in Richtung Stellwerk 1 fahrende, den ausfahrenden Zug gefährdende Tfz gesehen hatte [DV V 3, Punkte 58, 181 (1. Absatz), 264 f)].

2. Der Tfz-Führer des verschiebenden Tfz, weil er nach Abspringen des Verschiebleiters die Verschiebfahrt fortgesetzt hatte und auch über die Grenzmarke der Weiche 15 hinausgefahren war, wiewohl das Verschiebsignal die Stellung „Verschiebung verboten“ zeigte und keine Handsignale für die Fortsetzung der Verschiebfahrt gegeben worden waren. Außerdem hatte er die vom Verschiebleiter erhaltene mündliche Weisung nicht wiederholt [DV V 2, Punkt 94; DV V 3, Punkte 61, 71, 97; DV M 22, Teil A, Punkt 6 (1. Absatz)].
3. Der Lokomotivheizer, weil er es verabsäumt hat, den Tfz-Führer bei Annäherung an die Grenzmarke der Weiche 15 auf das Anhalten vor dieser aufmerksam zu machen, obwohl ihm schon vor Beginn der Verschiebfahrt auf Grund der Freistellung des Ausfahrtsignals H 3-11 bekannt war, daß das Verschiebsignal V 3-11 „Verschiebung verboten“ zeigte [DV V 2, Punkt 94; DV V 3, Punkt 71; DV M 22, Teil A, (1. Absatz)].
4. Der Verschiebleiter, weil er die Durchführung einer gefährdenden Verschiebbewegung veranlaßt hat. Außerdem hat er das Tfz nicht während der ganzen Fahrt auf Gleis 7 begleitet, den Tfz-Führer unzureichend über die beabsichtigten Verschiebbewegungen verständigt und sich seine Weisungen nicht wiederholen lassen [DV V 3, Punkte 61, 62, 73 (letzter Absatz) und 79].

Bundesbahnbedienstete,

beachtet die Unfallverhütungsvorschriften. Kenntnis derselben und eigene Vorsicht ist der beste Unfallschutz

c) Zusammenprall eines Expresszuges mit Pkw

Am 10. Februar 1970 um 23.00 Uhr kam es im Bf E. auf einer abgeschränkten EK bei offenem Schranken zum Zusammenprall eines mit zirka 120 km/h durchfahrenden Expresszuges mit einem Pkw. Dabei wurde das Kraftfahrzeug zur Seite nach Gleis 4 geschleudert und total zertrümmert.



Der Kfz-Lenker erlitt schwere und seine mitfahrende Gattin leichte Verletzungen. Der Expresszug wurde durch das Ereignis 38 Minuten verspätet.

Der gegenständliche Schranken befindet sich unmittelbar neben dem Aufnahmegebäude und ist ortsbedient. Die Bedienung obliegt dem Wärter des Weichenpostens 2, dessen Dienstplatz sich in der Fahrdienstleitung befindet. Um zirka 22.30 Uhr erbat sich der Wärter des Stellwerkes 1 vom Fdl die Erlaubnis, sich im benachbarten Gasthaus ein Nachtstuhl kaufen zu dürfen. Der Fdl beauftragte daraufhin den Wärter des Weichenpostens 2 zur Ablösung des Stellwerkswärters; dieser erschien kurz darauf in der Fahrdienstleitung und nahm dort das eingekaufte Essen ein.

Nach Abmeldung des Expresszuges vom Nachbarbf gab der Fdl dies dem neben ihm sitzenden Stellwerkswärter bekannt, bedachte aber nicht, daß der nur für den Dienst am Stellwerk 1 eingeschulte

Bedienstete keine Kenntnis der Obliegenheiten des Weichenpostens 2 hatte.

Laut Bf-Do obliegt dem Fdl die Aufsicht über die rechtzeitige Bedienung des Schrankens durch den Weichenwärter bzw. die Bedienung des Schrankens während der Abwesenheit des Weichenwärters. Da der Fdl dieser Verpflichtung nicht nachkam, blieb der Schranken bei Vorbeifahrt des Expresszuges offen und die EK unbewacht. Der Bedienstete bemerkte seine Unterlassung erst, als er sich — zu spät — für die Durchfahrt des Zuges auf den Platz begab.

Der Tzf-Führer des Expresszuges sah den Pkw erst auf zirka 30 m Entfernung und konnte daher den Unfall trotz Einleitung einer Schnellbremsung nicht mehr verhindern. Der Zug kam zirka 800 m nach der Unfallstelle zum Stillstand.

Die Verfehlung des Fdl ist eindeutig und bedarf keiner weiteren Erläuterung. Was aber wesentlich ist und die Einstellung des Bediensteten zum Dienst beleuchtet, war während dessen Einvernahme durch einen Erhebungsbeamten der zuständigen BDDion im Beisein eines GD-Organs festzustellen:

Auf den Vorhalt des Erhebungsbeamten, warum sich der Fdl nicht zeitgerecht auf den Platz begeben habe, um den Zug zu erwarten, wobei ihm die Möglichkeit gegeben gewesen wäre, den Pkw noch am Befahren der EK zu hindern, antwortete der Fdl etwa: „Was soll ich am Platz tun, soll ich vielleicht nasenbohren?“

Abgesehen davon, daß diese Bemerkung in Anwesenheit von Vorgesetzten ganz und gar unangehörig war, zeigt sie überdies, wie wenig der Bedienstete die Bedeutung der Bestimmung erfaßt hatte, wonach der Zug am Platz zu erwarten ist. Denn gerade bei rechtzeitigem Anwesendsein am Platz kann u. U. noch eingegriffen und — wie hier — z. B. ein Unfall vermieden werden.

Der schuldtragende Fdl wurde vom Verkehrsdienst abgezogen. Die Ahndung seiner Verfehlung erfolgt im Wege eines Dienststrafverfahrens!

d) Tödlicher Starkstromunfall eines Firmenarbeiters

Am 9. Februar 1970 um 19.23 Uhr traf im Bf S. ein Lz auf Gleis 1 ein. Der vom Lz mitgeführte mit Holz beladene Wagen sollte über Auftrag des Fdl auf das abgeschaltete Ladegleis 3 abgestellt werden. In diesem Gleis stand ein mit Koks beladener Talbotwagen, der von einem Firmenarbeiter entladen wurde.

Der Fdl nahm die Einschaltung des Ladegleisschalters — zwecks Durchführung der Verschiebewegung — nicht selbst vor, sondern beauftragte hierzu den beim Lz anwesenden Schaffner, der — wiewohl nicht schaltbefugt — dagegen keinen Einspruch erhob. Der Schaffner schaltete — ohne auf etwaige Ladearbeiten zu achten — die Fahrleitung ein. Unmittelbar danach kam es zu einem

Überschlag, wobei der Arbeiter vom Wagen geschleudert wurde und so schwere Verletzungen erlitt, daß er noch während des Transportes in das Krankenhaus verstarb. Schwere Verstöße gegen die Bestimmungen der DV V 3 und El 52 führten zum Unfall:

Ladegleisschalter dürfen nur vom Fdl oder von einem anderen, im Besonderen Anhang (Tafel B 16 b) bezeichneten Bediensteten geschaltet werden. Da der Schaffner hiezu nicht berechtigt war, hätte der Fdl die Schaltung selbst vornehmen müssen.

Überdies hätte der zuständige Schaltbefugte — hier der Fdl — vor dem Einschalten des Ladegleisschalters für die Einstellung der Ladearbeiten sorgen und Personen, die sich noch am Ladeplatz

befanden, von der beabsichtigten Einschaltung verständigen müssen. Diese Bestimmungen (DV El 52, Punkt 159) mußten aber auch dem Schaffner bekannt sein. Da er zugleich als Verschiebler fungierte, hätte er vor Verschiebbeginn gemäß den

Punkten 63 h) und 133 c) der DV V 3 darauf achten müssen, daß auf dem Ladegleis die Lademannschaft den Wagen verlassen hat. Außerdem durfte er die Fahrleitung schon deshalb nicht einschalten, weil er dadurch Ladearbeiter gefährdete.

20. Etwas für jeden

Unglaublich — aber wahr!

Am 16. Jänner 1970 traf im Bf Wien Nordwestbf der zweiachsige Flachwagen 01 87 3316972-8 ein. Laut Frachtbrief war darauf ein Container verladen, der von Rotterdam Waalhaven mit Film- und Photomaterial für Bf Wien Nordwestbf bestimmt war. Der Container fehlte jedoch, der Wagen war leer.

Auf dem Begleitpapier waren folgende Übergangsstempel:

Kaldenkirchen	14. 1. 1970,
Köln	15. 1. 1970,
Nürnberg	15. 1. 1970,
Passau	16. 1. 1970,
Passau übergeben	16. 1. 1970,
Penzing Vbf	16. 1. 1970.

Der vom Fehlen des Containers verständigte Ausforschungsdienst stellte in Zusammenarbeit mit der DB und den Niederländischen Staatsbahnen fest, daß der Container in Rotterdam gar nicht verladen sondern zurückgeblieben war. Niemandem war während der weiten Fahrt des Wagens aufgefallen, daß dieser — ein Flachwagen — obwohl als Wagenladung bezettelt, leer war!

Aufmerksame Zugbeobachtung

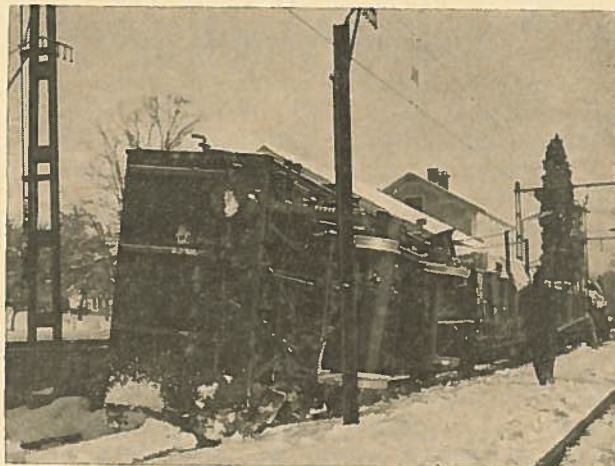
Am 29. Jänner 1970 um 18.20 Uhr wurde im Bf Frankenmarkt Zug G 27 vom Fdl durch Zurückstellen des Ausfahrtsignals angehalten. Der Bedienstete hatte bei aufmerksamer Zugbeobachtung an einem Wagen eine Unregelmäßigkeit wahrgenommen. Die Untersuchung ergab einen Achsstummelbruch beim beladenen Wagen 21 83 0702180-6.

Am 1. Februar 1970 um 2.10 Uhr wurde Nz G 67 über Veranlassung des Wärters der Hst. Pöling, der bei Vorbeifahrt des Zuges an einem Wagen eine Unregelmäßigkeit beobachtet hatte, vom Stellwerkswärter mit Handsignalen im Einfahrweichenbereich des Bf Launsdorf-H. angehalten. Bei Wagen 21 54 5020306-6, beladen mit Eisenträgern, wurde ein Achsstummelbruch festgestellt. Der Wagen wurde mit Hilfszugeinsatz vom Einfahrgleis abgezogen.

Zugzusammenstoß verhütet!

Am 11. Februar 1970 um 21.27 Uhr kam es beim Verschieben im Bf Altmünster am Traunsee zum Entrollen von 4 mit Eisenrohren beladenen Güterwagen in Richtung Bf Traunkirchen, wo der Bezirksgüterzug 5386 bereits um 21.26 Uhr durchgefahren war.

Nach sofortiger Verständigung des Fdl Adjunkt Erich Hartl des Bf Traunkirchen vom Vorfall wurde Zug 5386 nach 1,5 km Fahrt beim Schrankenposten 70 angehalten, die Zugmannschaft vom Entrollen der Wagen verständigt und zum sofortigen Zurückschieben nach Bf Traunkirchen beauftragt. Der Zug fuhr in diesem Bf um 21.33 Uhr auf Gleis 2 ein, worauf Hartl die Weiche 51 nach Gleis 1 umstellte und die unmittelbar darauf mit zirka 60 km/h anrollende Wagengruppe durch Halbstellung der Weiche 31 anhalten konnte. Dabei entgleiste einer der Wagen und stürzte um. Es entstand Sachschaden in Höhe von etwa S 150.000,—.



Fdl Hartl hat durch seine rasche und umsichtige Handlungsweise einen folgeschweren Zusammenstoß verhütet und wahrscheinlich auch das Leben des Tzf-Führers des Zuges 5386 gerettet. Denn sicherlich hätten die Eisenrohre mit einem Gesamtgewicht von 177 t die Tzf-Brust durchstoßen.



Fdl Hartl wurde für seine Tat von der Dion Linz belobt und belohnt.

Probealarm

Anlässlich des letzten Probealarms am 25. Februar 1970 wurde neuerlich bestätigt gefunden, daß vielen Fdl die Handhabung des Einsatzplanes nicht geläufig oder sogar fast völlig fremd ist. Manche Fdl nehmen die Verständigungen wahllos vor, mißachten dadurch die zeitliche Reihenfolge und übersehen auch die eine oder andere zu verständigende Stelle. Auch bedienen sich die wenigsten des im Einsatzplan angeführten Vermittlungsbf, der dem Fdl im Ernstfall eine wichtige Unterstützung sein soll.

Aufgabe der Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst wird es daher sein, beim Dienstunterricht bei Behandlung der DV V 26 die Fdl an Hand von Beispielen in der Handhabung des Einsatzplanes ihres Bf neuerlich zu unterweisen, um für den Ernstfall rascheste Verständigung aller erforderlichen Stellen zu gewährleisten.

Neuerliche Beschwerde der PTV

„ . . . Wir bedauern, Ihnen eine neue schwere

Beschädigung eines Bahnpostwagens zur Kenntnis bringen zu müssen.

Am 16. Februar 1970 um 11.30 Uhr wurde der noch unter Werksgarantie stehende vierachsige Bahnpostwagen 50 81 0043111-5 im Bf K. vermutlich durch falsche Weichenstellung und durch Zusammenstoß mit einer abgestellten Garnitur beschädigt, wobei der Wagen mit einer Achse entgleiste . . .“

„ . . . Uns wurde gemeldet, daß der Bahnpostwagen 50 81 0013614-4 am 7. Februar 1970 um 11.40 Uhr im Bf V. schwer beschädigt wurde. Bei diesem Unfall wurde einer unserer Bediensteten so schwer verletzt, daß er in ein Krankenhaus eingeliefert werden mußte . . .“

Abschließend bemerken wir, daß durch mehrere schwere Beschädigungen von Bahnpostwagen die ordnungsgemäße Abwicklung des Betriebes bereits gefährdet ist. Da aber unsere Möglichkeiten, durch längere Zeit Ersatz zu stellen, beschränkt sind, ersuchen wir alles zu unternehmen, daß derart schwere Unfälle, die auch die Sicherheit unseres Personals gefährden, nach Möglichkeit vermieden werden . . .“

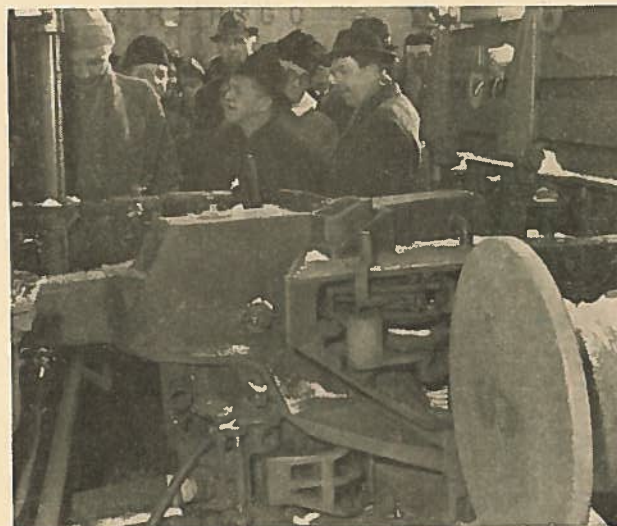
21. Die automatische Kupplung in Erprobung auf den Strecken der Österreichischen Bundesbahnen

Seit dem 28. November 1969 bis zum 19. März 1970 befuhr ein Versuchszug mit automatischer Kupplung bestimmte Strecken der Österreichischen Bundesbahnen. Der Versuchszug bestand aus einem ÖBB-Tfz, einem ÖBB-Begleitwagen und aus je acht Güterwagen der DB, der SNCF und der FS, wobei nur die Güterwagen mit der automatischen Mittelpufferkupplung ausgerüstet waren. Die bei diesen Wagen verwendete Kupplung entspricht — abgesehen von einigen Details — den letzten Planungen der UIC und OSSHD (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen, Sitz Warschau). Sie soll ab 1976 bei den europäischen Eisenbahnen eingeführt werden.

Die Österreichischen Bundesbahnen wurden vom Forschungs- und Versuchsamt der UIC (Office de Recherches et d'Essais) — kurz „ORE“ genannt — gebeten, die Betriebstauglichkeit dieser Kupplungsbauart besonders in Hinblick auf die Dichtheit der Kupplungen für die Druckluftleitung im rauen Winterbetrieb zu erproben. Diese Fahrten wurden von Wien Matzleinsdorf bzw. Leobersdorf über Bruck a. d. Mur—Selzthal—Bischofshofen—Saalfelden nach Bregenz bzw. Hochfilzen und umgekehrt durchgeführt.

Am 12. Februar 1970 erfolgte in Bischofshofen eine Besichtigung des Probezuges durch Beamte der Dionen Linz, Innsbruck und Villach und am 16. Februar 1970 eine solche im Bf Wien Matzleinsdorf für Beamte der Sektion II des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, der Generaldirektion und der

Dion Wien. An der letzteren nahmen auch Vertreter der Gewerkschaft und der Personalvertretung teil.



Besichtigung der automatischen Kupplung im Bf Wien Matzleinsdorf am 16. Februar 1970 durch Herrn Betriebsdirektor.

Ergänzt wurde diese praktische Vorführung durch eine Farbfilmvorführung des Filmes „Die europäische automatische Kupplung“, die am 20. Februar 1970 im Filmsaal der Generaldirektion stattfand. Der Film wurde unter der Schirmherrschaft des internationalen Filmbüros (BFC) und unter Mitwirkung der DB, der FS, der CNR

(Canadian National Railways), der JNR (Japanese National Railways) und der SZD (Eisenbahnen der UdSSR) von den SNCF fertiggestellt.

In den USA, in denen die Einführung der automatischen Kupplung bereits im Jahre 1893 gesetzlich angeordnet worden war, begann man drei Jahre später mit der Umstellung und konnte sie schon im Jahre 1900 abschließen. In Japan wurde die automatische Kupplung (Kettengliederkupplung) am 27. Juli 1925 eingeführt. Die UdSSR hat diese Umstellung schrittweise, unterbrochen durch den 2. Weltkrieg, in den Jahren 1935—1957 vollzogen.

Wie wichtig diese Arbeiten sind, wird durch die vielen schweren Unfälle unterstrichen, die sich im Eisenbahnbetrieb bekanntlich gerade beim Kuppeln von Fahrzeugen laufend ereignen. In der Zeit vom 1. Jänner 1959 bis einschließlich 30. Juni 1968 haben sich bei den Österreichischen Bundesbahnen allein 1374 Unfälle beim Kuppeln ereignet und zwar 21 mit tödlichem Ausgang, 692 schwere und 661 leichte Unfälle. Es kann jedoch bereits jetzt festgestellt werden, daß die Gesamtzahl aller im Jahre 1969 eingetretenen Unfälle erfreulicherweise gegenüber der für das Jahr 1968 ermittelten Unfälle um etwa 100 abgesunken ist; es ist daher zu erwarten, daß sich dadurch auch die Zahl der Unfälle beim Kuppeln verringert hat. Die UIC führt seit dem Jahre 1929 Statistiken über Unfälle beim Kuppeln. Daraus ergibt sich, daß bei den europäischen Eisenbahnverwaltungen in den letzten 10 Jahren die jährliche Zahl der Toten, auf 10.000 Bedienstete bezogen, in der Größenordnung von 0,4 liegt, während die Zahl der Verletzten pro Jahr, bezogen auf die gleiche Anzahl der Bediensteten, rund 15 beträgt. Sowohl in den USA als auch in Japan liegt die Vergleichszahl der Unfälle, auf die gleiche Größenordnung bezogen, bei den tödlich Verletzten bei 0,1. Dabei ist aber zu bedenken, daß die von der UIC geplante Kupplung wesentlich zweckmäßiger und moderner sein wird, als die in den USA und Japan verwendete, welche mehrere schwerwiegende Nachteile aufweist und die mitunter trotzdem ein Eingreifen des Vershubpersonals erforderlich macht.

In Europa ist der Gedanke der Einführung der automatischen Kupplung nach der Jahrhundertwende wiederholt — im Jahre 1925 sogar durch die Internationale Arbeitsorganisation — geprüft worden. Im Jahre 1956 hat die UIC, die sich schon in den Jahren 1927—1939 eingehend damit beschäftigt hatte, dieses Problem erneut aufgegriffen und ab dem Jahre 1960 in Zusammenarbeit mit der einschlägigen Industrie diesbezüglich zahlreiche Versuche durchgeführt und Studien vorgenommen.

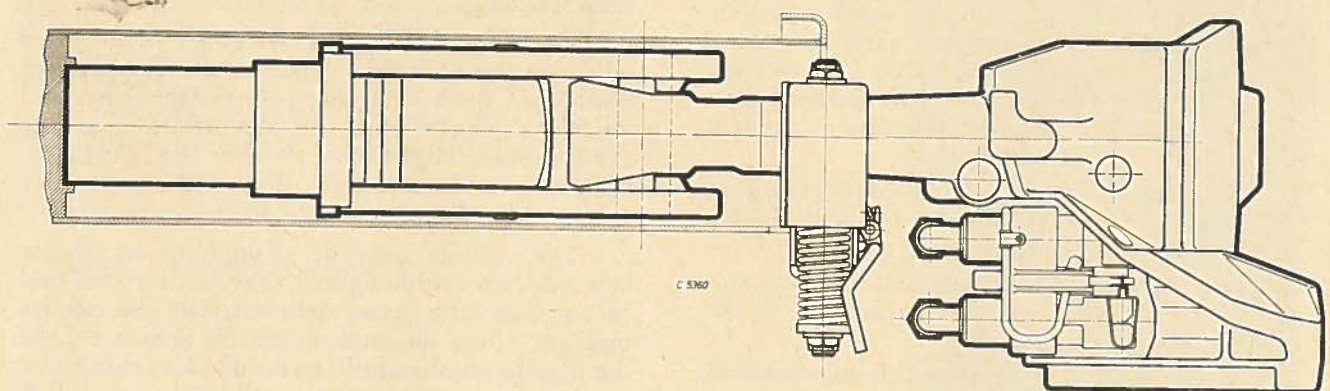
Nach vorsichtigen Schätzungen wird innerhalb der UIC und der OSShD in den nächsten acht Jahren für die Vorbereitung zur Umstellung auf die automatische Mittelpufferkupplung noch ein Betrag von rund 50 Milliarden Schilling erforderlich sein. Den Österreichischen Bundesbahnen werden durch die Einführung der automatischen Kupplung bei den Neubauwagen und durch die vorzusehende Ausrüstung der vorhandenen Wagen und Triebfahrzeuge bis zum Jahre 1975 Kosten von rund einer Milliarde Schilling erwachsen. Die Kosten zwischen dem Jahre 1976, in dem mit der Umstellung begonnen werden soll, und 1980, dem Zeitpunkt, bis zu dem sie abgeschlossen sein muß, können mit dem gleichen Betrag geschätzt werden. Es versteht sich daher von selbst, wie sorgfältig die beabsichtigte Umstellung international geplant und aufeinander abgestimmt werden muß.

In Kreisen der UIC glaubte man ursprünglich, im Jahre 1975 oder ein Jahr später, und zwar um die Osterzeit des betreffenden Jahres, die Umstellungen durchführen zu können. Nunmehr ist ein anpassungsfähiger Modus gefunden worden, der zunächst die Umstellung eines ersten Teiles des rollenden Materials innerhalb einiger Tage in der Osterwoche des Jahres 1976 vorsieht, da erfahrungsgemäß in dieser der Güterverkehr gering ist. Von diesem Zeitpunkt an sollen die einzelnen Verwaltungen sicherstellen, daß im internationalen Verkehr alle Wagen mit der automatischen Kupplung ausgerüstet sind. Die Umrüstung des restlichen Teiles der Fahrzeuge bleibt den Verwaltungen überlassen, doch soll diese Maßnahme spätestens zum Jahre 1980 beendet sein.

Zug- und Druckvorrichtung

Gelenk

Kupplungskopf



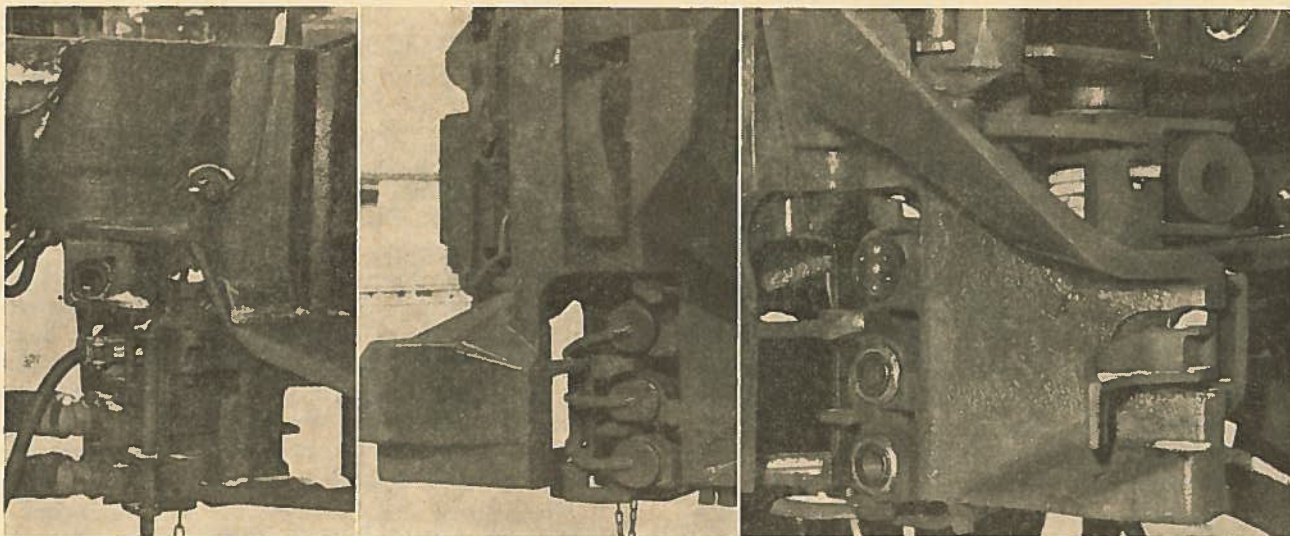
Abstützung Doppelte Luftkupplung mit Elektrokontakten

Schema der automatischen Kupplung eines früheren Vorschlages, aber noch ohne Kupplung für die elektrischen Leitungen.

Wie eingehend diese Frage behandelt wurde, geht aus der Tatsache hervor, daß im Rahmen der UIC gegenwärtig auch die Ergebnisse von Rentabilitätsberechnungen geprüft werden. Solche Berechnungen wurden bereits von der SNCF, der DB, den SBB und der FS vorgenommen.

Im Juni 1968 hat die UIC einen umfassenden Bericht über die Einführung der automatischen Kupplung fertiggestellt, welcher der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) vorgelegt wurde.

Der Vershubdienst stellt allgemein an eine automatische Kupplung die Forderung, daß sich alle notwendigen Vershubtätigkeiten weitgehend ohne manuelle Verrichtungen durchführen lassen müssen. Für das Aneinanderkuppeln zweier Wagen ist eine Stellung notwendig, die beim Auftreffen zweier Wagen zu einer selbsttätigen Verbindung führt. Nach einem vollzogenen Entkuppeln muß sich die Kuppelbereitschaft wieder einstellen, wenn sich die Kupplungsköpfe getrennt haben. Die kuppelbereite Stellung ist jedoch



Automatische Kupplung mit den Verbindungsstellen der elektrischen Leitungen, Bremsleitung und Druckluftspeiseleitung.

Die Aufgabe, die der automatischen Kupplung im Rahmen der Bemühungen um eine weitgehende Automation der Arbeitsvorgänge bei der Zugbildung und Zugauflösung zufällt, ist dann vollkommen erfüllt, wenn alle mit dem Verbinden und Trennen zusammenhängenden Vorgänge selbsttätig vor sich gehen, u. zw. nicht nur beschränkt auf das Kuppeln und Entkuppeln der Zug- und Stoßeinrichtungen, sondern auch ausgedehnt auf das Trennen und Verbinden der Brems- und Steuerleitungen.

Die heute in den USA, in der UdSSR und in Japan verwendeten Kupplungen erfüllen diese Vollautomation nicht, da Brems- und Steuerleitungen noch von Hand gekuppelt werden müssen. Um eine einheitliche Lösung für ganz Europa zu gewährleisten, wurde von der ORE und von der OSSHD ein gemeinsames Lastenheft ausgearbeitet, in dem folgende Hauptforderungen gestellt wurden:

1. Mit dem mechanischen Kupplungsvorgang müssen gleichzeitig luftführende und elektrische Leitungen mitgekuppelt werden.
2. Die unmittelbare Kuppelbarkeit mit der automatischen Kupplung der Bauart SA 3 der Eisenbahnen der UdSSR.

Diese Forderungen ergaben sich aus dem einheitlichen Bestreben der Eisenbahnverwaltungen, den Übergang der Schienenfahrzeuge von Land zu Land in ganz Europa zu erleichtern.

beim Anschieben von Wagen unzuverlässig bzw. beim Abstoßbetrieb in besonderen Fällen unbrauchbar, wenn sich die Wagen nach dem Entkuppeln, z. B. durch Zerrungen des Vershubteiles am Tzf oder bedingt durch die Neigungsverhältnisse, kurzfristig trennen, bevor sie endgültig abgestoßen werden, da diesfalls nochmals an sie angefahren und gekuppelt wird. In diesem Fall muß daher — um ein ungewolltes Wiederkuppeln zu vermeiden — die Kupplung eine Pufferstellung haben, in der sich die Wagen beim Zusammentreffen nicht verbinden. Das Lastenheft fordert daher für die Kupplung drei Arbeitsstellungen: Die Kuppelstellung, die kuppelbereite Stellung und die Pufferstellung.

Der wirtschaftliche Einsatz der Züge wird u. a. von der Leistungsfähigkeit ihrer Kupplungen bestimmt, d. h. Zuglänge, Gesamtgewicht und Beschleunigung müssen auf die Belastungsgrenze der Kupplung abgestimmt werden. Die Schraubenkupplung in ihrer jetzigen Form konnte die hier auftretenden Probleme nicht lösen.

Die richtige Lage der Kupplung im Wagen läßt sich rein zeichnungsmäßig genau festlegen und ist zur Zeit auch genau definiert. Um die richtige und vor allem die funktionsmäßig günstige Lage der Betätigungshandgriffe für die Kupplung und die Luftabsperrhähne festzustellen, war es jedoch notwendig Probemontagen an verschiedenen Wagenbauarten durchzuführen. So zeigten die im Bf

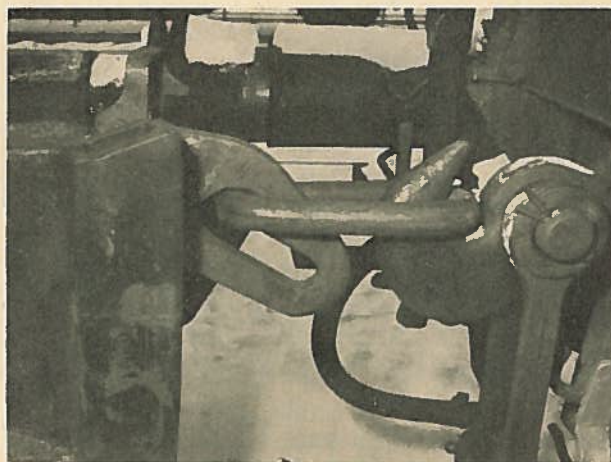
Wien Matzleinsdorf bzw. Bischofshofen vorgeführten Wagen auch unterschiedliche Ausführungen. Es wird notwendig sein, auf internationaler Ebene eine einheitliche Ausführung vorzuschreiben, so wie dies auch zur Zeit für die Bremsabsperrhähne an den Pufferträgern bzw. für die sonstigen Betätigungshandgriffe der Bremse der Fall ist.

Für den Einbau der selbsttätigen Mittelpufferkupplung in Triebfahrzeuge werden ebenfalls von den verschiedenen Verwaltungen Versuchs-ausführungen erprobt.

Wie erfolgt nun das gemischte Kuppeln?

Einrichtungen zum mechanischen Gemischtkuppeln, also zum Herstellen der Verbindung zur Übertragung der Zugkräfte zwischen einem Fahrzeug mit Schraubenkupplung und einem Fahrzeug mit der automatischen Kupplung sind der „Unitendeur“ und die Gemischtkupplungseinrichtung „DB“. Der Unitendeur gehört jeweils zu den Fahrzeugen mit Schraubenkupplung; die Gemischtkupplungseinrichtung „DB“ ist transportabel. Letztere wurde bei den Vorführungen am 12. Februar und am 16. Februar 1970 gezeigt und besitzt ein Zwischenstück mit 2 Rasten und 1 Bügel, der

in den Zughaken des Fahrzeuges mit Schraubenkupplung eingehängt wird.



Gemischtkupplungseinrichtung „DB“.

Um die Unfallgefahren beim Gemischtkuppeln herabzusetzen, werden noch verschiedene Änderungen an den bisher bekannten Einrichtungen erprobt.

Schrankenbediener!

Es vergeht kein Tag, an dem nicht im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen mehrere Schranken bei Zugfahrten offen und unbewacht bleiben oder zu spät geschlossen werden!

Nur allzu häufig kommt es dabei zum Zusammenprall zwischen Schienen- und Straßenfahrzeugen.

Die Folgen

für den Straßenbenützer: Tötung oder Verletzung, meist großer Sachschaden;
 für den Schrankenbediener: Abzug vom Wärterdienst, Gerichtsstrafe, Dienststrafe;
 für die Verwaltung: Ersatzleistungen, Rentenzahlungen usw.

Nur dauernder Vergleich des Zugverkehrs mit den Angaben des Fahrplanes für Schrankenposten ermöglichen es, die Schranken zur richtigen Zeit zu schließen!

Bedenkt immer, wieviel für Euch und für andere davon abhängt!

22. Aus der Praxis — für die Praxis

(Beitrag eines Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst der BBDion Wien)

In der Praxis zeigt es sich immer wieder, daß besonders unter erschwerten Bedingungen auf die Dauer nur der unfallfrei arbeiten kann, der die Vorschriften kennt und richtig anzuwenden versteht. Aus langjähriger Erfahrung, die unter besonders erschwerten Bedingungen gesammelt wurde, sollen nun einige Schwerpunkte aufgezeigt werden. Die Beachtung dieser Punkte ist unumgänglich notwendig und trotzdem wird in der Praxis leicht dagegen verstoßen. Diese Verstöße sind dann die Ursache für folgenschwere Unfälle.

Die angeführten Schwerpunkte können selbstverständlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, hat es sich doch immer wieder gezeigt, daß selbst „kleine“ Verstöße gegen die Dienstvorschriften zu folgenschweren Unfällen führen können. Leider verläßt sich meist ein Bediensteter auf den anderen. Nun einige Beispiele.

A. Vor Dienstantritt

Kommst du erstmals auf einen Bahnhof, dann studiere die Bahnhofdienstordnung eingehend, sie sagt dir alles, was du vom Bf, der Strecke und den Nachbarbahnhöfen wissen muß. Präge dir besonders die Bestimmungen über die Prüfung und Sicherung der Fahrstraße, die Einstellung gefährdender Verschiebewegungen und die Maßnahmen zur Sicherung stillstehender Fahrzeuge gut ein. Mache dich auch mit den Maßnahmen, die du bei außergewöhnlichen Ereignissen, Fahren auf dem falschen Gleis und bei gestörten Schranken- und Blinklichtanlagen zu treffen hast, vertraut.

Schließlich sieh dich gut um, damit du die örtlichen Verhältnisse gut kennst und im Bedarfsfalle alles ohne langes Suchen findest. So kannst du in kurzer Zeit sicher deinen Dienst im neuen Bahnhof versehen. Gewöhne dir eine Reihenfolge nach der Wichtigkeit der Arbeiten an, wobei die Betriebssicherheit unbedingt den Vorrang haben muß.

B. Fahren auf dem falschen Gleis!

Beachte besonders Punkte 364 und 365!

Durch die richtige Durchführung des Zugmeldeverfahrens (Wortlaute) stellen beide beteiligten Fdl das Freisein des zu befahrenden Streckengleises für die bevorstehende Zugfahrt fest. Beide Fdl sind verantwortlich, daß der zuletzt angenommene Gegenzug eingetroffen ist. Erst dann darf angeboten und angenommen werden. Die Feststellung dieses Eintreffens geschieht auf Strecken ohne Blockposten durch die Rückmeldung, auf Strecken mit Blockposten durch die richtige Form des Anbietens [Zug (Nr. des letzten Gegenzuges) . . . in (eigener Bf) . . . wird . . .]. Dies gilt natürlich auch für Züge, die beim Fahren auf dem falschen Gleis das richtige Gleis befahren (siehe Punkt 214).

Ein Kleinwagen kann auch auf das falsche Gleis abgefertigt werden. Hier sind beide Fdl verantwortlich, daß nicht gleichzeitig eine Gegenfahrt

stattfindet. Bei der Ankündigung einer Kl-Fahrt ist das befahrene Gleis bekanntzugeben. Vor nicht allzulanger Zeit hätte es einem Kl-Führer vielleicht das Leben gerettet, wenn der Nachbar-Fdl Hilfssperren angebracht hätte. — Gewöhne dir an, die Hilfssperren und Schilder immer sofort anzubringen und lasse dich durch nichts davon abhalten (s. Punkte 218 und 539).

Vergiß niemals, wenn du einen ungeprüften Bediensteten als Signalgeber bekommst, diesen laut Merkblatt für die zur Abgabe des Signals 29 a „Vorbeifahrt erlaubt“ besonders bestimmten Bediensteten so zu unterweisen, daß er mit dem Inhalt des Merkblattes vertraut ist.

Beachte genau die Bestimmungen des Punktes 368, daß mit dem Lichtsignal 29 b nur dann die Erlaubnis zur Vorbeifahrt gegeben werden darf, wenn sich auf dem richtigen Gleis kein Zug gleicher Fahrtrichtung befindet.

Vergiß nicht auf die Beigabe eines V-Befehles, wenn vom Beginn bzw. vom Ende des Fahrens auf dem falschen Gleis folgende Bedienstete nicht verständigt werden konnten (DV V 3, Punkt 373): Schrankenwärter, Bewacher von Eisenbahnkreuzungen, Führer von Gln, Arbeiterrotten und Haltestellenwärter.

C. Zugbeobachtung

Scheue dich nie, einen Zug auch nur bei dem Verdacht einer Gefahr sofort anzuhalten [Zugbeobachtung ZSV 14, Unfälle oder Verkehrsstörungen (Punkt 559)]. Auf dem Nachbargleis darf erst eine Fahrt zugelassen werden, wenn einwandfrei festgestellt ist, daß dieses frei ist und keine Streifung möglich ist, z. B. bei Entgleisungen oder verschobener Ladung. Durch rechtzeitiges und richtiges Handeln in solchen Fällen konnte schon oft ein noch größerer Unfall vermieden werden.

D. Gleissperren

Beachte bei Gleissperren die wichtige Funktion des „Aufsichtsführenden“ (Punkt 562) und vergiß nicht nach Beendigung der Arbeiten auf die Meldung über das Freisein und die Befahrbarkeit des Gleises [Punkt 564 b)]. Dieses betriebswichtige Gespräch ist natürlich im Fernsprechvorkommern einzutragen.

Beachte bei Gleissperren die Bestimmungen der Bf-Do (Bedienungsfahrten). Studiere die VBA rechtzeitig und eingehend und besprich diese Bestimmungen mit den beteiligten Bediensteten. Beachte besonders auch Fplo (LÜ) und diesbezügliche DA.

E. Allgemeines

Fasse dich am Fernsprecher kurz, verwende immer die vorgeschriebenen Wortlaute, das geht schneller und sicherer.

Sei auch als Vorgesetzter ein guter Kollege, unterstütze und fördere deine Mitarbeiter, lasse jedoch keine Vorschriftswidrigkeiten einreißen. Dies zu deinem und, wenn es auch manche nicht verstehen, zum Nutzen deiner Mitarbeiter.

23. Kundendienst

Am 21. Februar 1970 abends fielen im Westen Österreichs enorme Schneemengen, die in kürzester Zeit zur Unbefahrbarkeit vieler Straßen führten. Der auch im Gebiet von Bad Aussee überaus ergiebige Schneefall in Verbindung mit stürmischen Winden führte auch dort zu Schneeverwehungen und äußersten Verkehrsbehinderungen auf der Straße.

An diesem Abend erschien nach Ankunft eines Personenzuges im Bf Kainisch ein Fahrgast beim Fdl und bat ihn, ihm ein Taxi zu besorgen, um in Richtung Bad Aussee fahren zu können. Wiewohl sich der Bedienstete sehr bemühte, war es ihm nicht möglich, den Wunsch des Fahrgastes zu erfüllen, da keiner der Taxifahrer auf Grund des Straßenzustandes die Ortschaft verlassen wollte.



In dieser Situation — Schneesturm, die Bundesstraße verweht — entschloß sich Fdl Adjunkt

Harald Peter Feldhammer des Bf Kainisch, nach seiner Ablösung den Fahrgast mit dem eigenen Pkw nach Bad Aussee zu bringen! Er brachte die Schneeketten am Fahrzeug an, fuhr den Fahrgast die 7 km lange Strecke bis an sein Fahrziel und kehrte wieder nach Kainisch zurück. Die Annahme eines Entgeltes lehnte er selbstverständlich ab!

Das war Kundendienst in höchstem Maße!

Man schrieb uns:

„. . . Dem jungen Schaffner, der am Montag, 19. Jänner 1970, mit dem Zug 2004 um zirka 14.53 Uhr nach Wien fuhr, spreche ich die höchste Anerkennung aus. Der junge Schaffner half mir in Neulengbach beim Einsteigen und in Hütteldorf-Hacking war es wieder er, der mir beim Aussteigen half. So etwas findet man heutzutage selten . . .“

Der Inhalt dieser Zuschrift bestätigt unsere Feststellung, daß guter Kundendienst immer auch überall Anerkennung findet.

Aus den Ober-Österr. Nachrichten vom 4. Februar 1970:

„GUT

für einen Beamten des Bahnhofes Kirchdorf a. d. Krems.

Ein Reisender war nicht abgeholt worden. Der Beamte versuchte zunächst, das einzige Taxi des Ortes zu erreichen, und veranlaßte dann telefonisch einen autofahrenden Kollegen, den Reisenden an sein Ziel zu bringen.“

Schwerpunktprogramm April—Juni 1970

Bf-Vorstände und Fdl;
Zugführer und Reisezugschaffner: Ausreichende Unterrichtung unserer Fahrgäste —
Ein Gebot des Kundendienstes

Verschubbedienstete: Abbremsung der Fahrzeuge
Sicherung stillstehender Fahrzeuge

Kl-Führer: Lagerung der Ladung auf Kl

Alkohol ist ein Gehirngift!

Er begünstigt:

Herabsetzung des Bewußtseins, der Selbsteinschätzung, der Selbstkritik.

Umschlagen der Aufmerksamkeit in Sorglosigkeit und Abnahme des Urteilsvermögens.

Überschätzung der eigenen Fähigkeiten und Unterschätzung der Gefahren.

Verlangsamung von komplizierten Reflexen und Reaktionen . . .

Darum, Bedienstete des ausübenden Verkehrsdienstes, meide den Alkohol! Dir ist die Sicherheit tausender Bahnbenützer überantwortet; diese Aufgabe kann nur ein vollkommen nüchterner Eisenbahner lösen.