

Fdl



Bahnhof Vöcklamarkt
Eing. - 5. MAI 1971
Zl. Bsp.

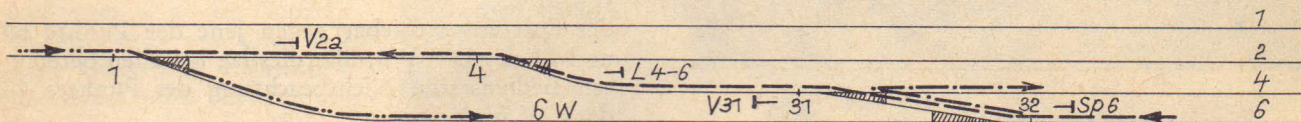
Verkehrs-Unterrichtsblatt

5. Stück	Wien, am 1. Mai 1971	Jahrgang 1971
----------	----------------------	---------------

Inhalt: 21. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
22. Etwas für jeden
23. Kundendienst
24. Unfallverhütung

21. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Zusammenstoß eines einfahrenden Zuges mit Vershubteil



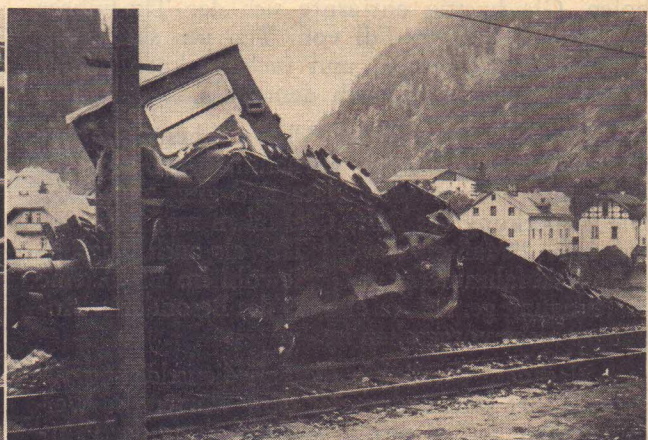
Im skizzierten Bf sind gemäß Bf-Do auch während einer Einfahrt eines Zuges auf Gleis 6 w Vershubbewegungen auf Gleis 2 bis zum Vershubsignal V 2 a (Lichtsignal) zugelassen. Der Bf besitzt ein elektrisches Mittelstellwerk (Gleisbildstellwerk) Bauart Siemens & Halske. Das Gleis 6 mündet bei der Einfahrweiche 1 in das Gleis 2.

Nach beendeter Aus- und Zuladung beim Magazin schob der um 15.22 Uhr angekommene Bezirksgüterzug unter Leitung eines hiezu beauftragten Schaffners vom Einfahrgleis 6 in Richtung des Vershubsignales V 31 (Lichtsignal) zwecks vorgesehener Überstellung nach Gleis 4 zurück; der Vershubteil sollte nach dem Zurückschieben über den Standort des V 31 anhalten und nach Be-

dienung dieses Signals auf Gleis 4 vorziehen. Der Fdl brachte das Gleissperrlichtsignal Sp 6 in die Stellung „Fahrt erlaubt“ und das Vershubsignal L 4-6 in die Stellung „Vershub erlaubt“ und hatte so dieser Vershubbewegung zugestimmt.

Nachdem der Vershubteil Gleis 6 geräumt hatte, stellte der Fdl vorerst das Vershubsignal V 31 auf „Vershub erlaubt“ und stellte anschließend das Einfahrsignal für die Einfahrt eines Zuges auf Gleis 6 w frei.

Nach Vorbeifahrt des geschobenen Vershubteiles am Vershubsignal V 31 stellte der Spitzenschieber die Abgabe des Signals „Herkommen“ ein. Der Vershubleiter — am Gepäckwagen hinter





dem schiebenden Tfz befindlich — versuchte vorerst auf der Beimann- und dann auf der Tfz-Führer-Seite den Vershubteil mit Haltsignalen anzuhalten. Er unterließ es aber — ebenso wie der nunmehr Haltsignal gebende Spitzenverschieber — die Notbremseinrichtung zu betätigen.

Während des weiteren nicht erlaubten Zurückschiebens beachtete die beteiligte Tfz- und Vershubmannschaft das in Verbotstellung befindliche Vershublichtsignal V 2 a nicht bzw. zu spät, wodurch der Vershubteil in den Gefahrenbereich des auf Gleis 6 w einfahrenden Zuges geriet und in der Folge mit diesem zusammenstieß. Dabei wurden 6 Personen schwer und 12 leicht verletzt. Es entstand Sachschaden in Höhe von S 2,138.000 !

Der durchgehende Verkehr war von 15.31 Uhr bis 21.08 Uhr unterbrochen. Reisezüge erlitten bis zu 350 Minuten Verspätung. 16 Güterzüge mußten umgeleitet werden.

Dem Unfall lag sorglose Durchführung des Vershubes infolge unzureichender Beobachtung des Vershubweges und unterlassene Befolgung des „Vershub verboten“ zeigenden Vershubsignals durch die beteiligte Vershubmannschaft zugrunde.

Der **Vershubleiter** verstieß gegen die Bestimmungen der Punkte 57, 62, 63 a) sowie 71 der DV V 3, der **Beimann** gegen jene der Punkte 71 und 88 der DV V 3 sowie des Punktes 6 der DV M 22, Teil A, der **Tfz-Führer** gegen jene des Punktes 71 der DV V 3 und ebenfalls des schon erwähnten Punktes der DV M 22, der **Spitzenverschieber** gegen jene der Punkte 64 und 71 der DV V 3; überdies lag bei allen beteiligten Bediensteten Nichtbeachtung des Punktes 10 der DV V 2 vor.

Die beteiligten Bediensteten wurden im Wege eines Gerichts- und Dienststrafverfahrens bzw. im Ordnungsstrafwege streng zu Verantwortung gezogen. Sie haben überdies Heranziehung zur teilweisen Schadenersatzleistung gemäß DO § 33 zu gewärtigen.

b) Abfahrt eines Personenwagenleerzuges ohne Abfahrauftrag

Am Ereignistag fuhr um 7.44 Uhr ein endender Personenzug im Bf G. ein und kam beim planmäßigen Haltepunkt bzw. mit dem letzten Wagen in Höhe der Fahrdienstleitung zum Stillstand. Anschließend begab sich der Zugführer in die Fahrdienstleitung, um die für die Weiterfahrt als Personenwagenleerzug notwendigen Auskünfte einzuholen. Gleichzeitig entfernte sich der Tfz-Führer mit Bewilligung des Fdl vom Tfz, um sich etwas zum Essen zu kaufen, und meldete kurz darauf seine Rückkehr persönlich dem Fdl.

Um 7.53 Uhr, als der Fdl die Fahrstraßenprüfung für seinen Bereich vornahm, begab sich die Zugmannschaft auf den Platz und ging zum Zug. Die Bemerkung des Fdl: „Glei fahrn ma, wann ma frei habn!“ faßten sowohl Tfz- als auch Zugführer als Abfahrauftrag auf, wiewohl im Bf G. eine Abfertigung gemäß Tafel B 15 des Besonderen Anhangs nicht vorgesehen ist.

Nachdem der Fdl in die Fahrdienstleitung zurückgekehrt war, ordnete er dem Wärter des Weichenpostens 1 die Prüfung und Sicherung der Fahr-

straße für die Ausfahrt des Personenwagenleerzuges auf Gleis 2 an und stellte nach Erhalt der Meldung über die Durchführung das Ausfahrtsignal auf „Frei“. Unmittelbar danach setzte der Tfz-Führer, der glaubte, den Abfahrauftrag des Fdl bereits mündlich erhalten zu haben, von diesem unbemerkt und ohne Einspruch des Zugführers den Zug in Bewegung.

Da zu diesem Zeitpunkt die im Ausfahrweg befindliche EK infolge der zu spät angeordneten Fahrstraßenprüfung (7.53 Uhr, Abfahrt 7.55 Uhr) durch den Wärter des Weichenpostens 1 noch nicht bewacht war, kam es zur Gefährdung eines die EK überquerenden Pkw durch den ausfahrenden Zug.

Das folgenlose Ereignis haben der Fdl sowie Tfz- und Zugführer des Personenwagenleerzuges verschuldet:

Der **Fdl**, weil er die Zugmannschaft durch seine unvorschriftsmäßige Äußerung zur Abfahrt ohne Abfahrauftrag verleitet und darüber hinaus die Fahrstraßenprüfung für die Ausfahrt nicht rechtzeitig angeordnet hatte.

DV V 3, Punkt 21: „... Aufträge an Unterbene sind knapp, aber so klar zu erteilen, daß jedes Mißverständnis ausgeschlossen ist...“.

DV V 3, Punkt 266: „Vor jeder Zugfahrt ist die Fahrstraßenprüfung vom Fdl **rechtzeitig** blockmäßig, fernmündlich, mündlich oder schriftlich anzuordnen...“.

Der Tfz-Führer, weil er den Zug ohne Abfahrtauftrag in Bewegung gesetzt hatte (DV V 2, Punkt 74, DV V 3, Punkte 284 und 470).

Der Zgf, weil er die Abfahrt des Zuges ohne Abfahrtauftrag widerspruchslos zugelassen hat. (Verstöße wie Tfz-Führer.)

c) Zusammenpralleines Kl mit Pkw

Im Bf St. befindet sich im Bereich des Stellwerkes 1 eine abgeschränkte EK, die als **nicht eingesehen** gilt (Entfernung 182 m, leichter Rechtsbogen).

Am Ereignistag wurde vom Fdl des Bf St. ein Kl mit einem geschobenen Anhänger zur Fahrt nach Bf K. abgefertigt. Der Wärter im Stellwerk 1 hatte vom Fdl den Auftrag erhalten, den Kl nochmals anzuhalten, um eine Auskunft einzuholen. Der im Kl mitfahrende Gleismeister gab dem Stellwerkswärter die gewünschte Information, worauf der Stellwerkswärter, der den elektrischen Antrieb des Schranken der o. a. EK bereits eingeschaltet hatte, dem Gleismeister zurief: „Der Schranken geht zu, **dann** könnt ihr weiterfahren.“ Der Gleismeister verstand aber nur „Ihr könnt fahren“ und gab die Erlaubnis dem Kl-Führer und -Fahrer weiter, worauf der Kl in Bewegung gesetzt wurde. Bei Annäherung an die EK sah der Kl-Führer, daß der Schranken nicht geschlossen war, befuhr aber unter Abgabe von Signal 47, anstatt vor dieser anzuhalten, dennoch die EK. Dabei kam es zum Zusammenprall mit einem die EK überquerenden Pkw, wobei ein im Kraftwagen mitfahrendes Kleinkind Verletzungen erlitt.

Der Unfall wurde durch den Stellwerkswärter und den Kleinwagenführer verschuldet.

Der Stellwerkswärter hatte den Schranken für die Kl-Fahrt zu spät geschlossen.

DV V 3, Punkt 316: „... Können EK von der Bedienungsstelle aus nicht eingesehen werden, so sind Schranken 5 Minuten vor der zu gewärtigenden Fahrt zu schließen...“.

Der Kl-Führer hatte die Erlaubnis zur Weiterfahrt nicht persönlich vom Wärter des Stellwerkes 1 eingeholt, den Kl nicht vor der ungesicherten EK angehalten und war überdies nach dem Zusammenprall ohne sofortige Meldung an den Unfallbereichsbf St. bis Bf K. weitergefahren.

DV V 3, Punkt 548: „Vor EK mit gestörten Schranken- und Blinklichtanlagen (siehe ZSV) hat der Kl-Führer anzuhalten, das Signal 47 „Achtung“ zu geben und, wenn es der Straßenverkehr zuläßt, die Fahrt vorsichtig fortzusetzen.“

Weiters lag hier ein Verstoß gegen die Bestimmungen des Punktes 37 der DV V 26 vor, worin es u. a. heißt: „... Weiters ist in jedem Fall raschestens der Fdl oder Bf-Vorstand (Stellvertreter) des Unfallbereichsbf zu verständigen oder die Verständigung verläßlich zu veranlassen...“.

d) Zusammenstoß einer Sperrfahrt mit liegengebliebenem Personenzug

Am 2. März um 9.22 Uhr kam der Schaffner eines um 9.00 Uhr wegen Untauglichkeit des Tfz auf der Strecke liegengebliebenen Personenzuges zum Fdl des Bf P., meldete das Ereignis und gab als Standort des Zuges den Fahrleitungsmast 62/21 an (die Abteilungszeichen waren infolge der Schneehöhe von zirka 1,00 m nicht sichtbar).

Der Fdl fertigte hierauf das Tfz eines um 9.47 Uhr angekommenen Eilzuges als Sperrfahrt 1 (Hilfs-Tfz) ab, wobei in den Befehlen statt der Kilometerangabe der Fahrleitungsmast 62/21 als Standort des Zuges angeführt war.

Der Tfz-Führer des Hilfs-Tfz sah bei einer Fahrgeschwindigkeit von zirka 15 km/h und heftigem Schneetreiben erst auf eine Entfernung von zirka 20 m, daß der liegengebliebene Zug nicht beim Fahrleitungsmast 62/21, sondern bereits zirka 400 m davor beim Fahrleitungsmast 62/12 stand.

Natürlich konnte er trotz sofortiger Schnellbremsung den Zusammenstoß mit dem Personenzug nicht mehr verhindern, wobei das Hilfs-Tfz beschädigt wurde und der letzte Wagen des Personenzuges mit einer Achse entgleiste.

Der Unfall wäre trotz der unrichtigen Angabe des Standortes des liegengebliebenen Zuges nicht eingetreten, wenn der **Zugführer** dieses Zuges die vorgeschriebene Deckung vorgenommen hätte; doch darauf— das Naheliegendste — hatte der Bedienstete vergessen!

DV V 3, Punkt 490: „... Wenn für Züge Hilfe oder für zurückgelassene Zugteile Abholung verlangt wurde, so ist der Zug (Zugteil) in der Richtung gegen den Bf, der Hilfe leistet, auf 50 m zu decken...“.

22. Etwas für jeden

Maßnahmen zur Erleichterung des Reisens mit der Eisenbahn

Seit Jahren wird von der UIC an den Maßnahmen zur Erleichterung des Reisens mit der Eisenbahn gearbeitet. Am 1. Jänner 1968 wurde bereits die 5. Ausgabe des UIC-Blattes 413 VE herausgebracht, das sich mit diesen Maßnahmen beschäftigt. Gerade der starke Wettbewerb veranlaßt die Eisenbahnen, einen möglichst hohen Stand des „Dienstes am Reisenden“ anzustreben. Hiezu ist auch notwendig, das Personal laufend zu schulen und auf die Bedeutung dieses Dienstes hinzuweisen.

In diesem UIC-Merkblatt wird u. a. auch den Eisenbahnen empfohlen, den Reisenden die Orientierung in den Bahnhöfen — eventuell auch außer-

halb dieser — dadurch zu erleichtern, daß sie die für den Reisenden gültigen Dienste und Dienststellen sowie bestimmte Einrichtungen und Hinweise an und in Reisezugwagen durch symbolische Zeichen (Piktogramme) kennzeichnen. Das Übereinkommen über die gegenseitige Benützung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC) hat schon einige der vorgesehenen Piktogramme bei den Reisezugwagen für verbindlich erklärt bzw. die Anbringung weiterer empfohlen. Andere bereits seit langem angebrachte Piktogramme (z. B.: WC) sind schon Allgemeingut geworden. Da Piktogramme immer mehr — speziell in neu errichteten Verkehrsstellen z. B. in der künftigen Haltestelle „Rennweg“ der Wiener Schnellbahn — Verwendung finden, werden die bei den ÖBB bis jetzt vorgesehenen Symbole (Piktogramme) erstmals im Kursbuch, Teil I, Sommerabschnitt 1971, allgemein veröffentlicht.

Um die Bedeutung der Symbole allgemein zu erläutern, bringen wir nebenstehend eine Aufstellung der zur Zeit zum Teil in Verwendung befindlichen bzw. vorgesehenen Piktogramme mit Text:

 INFORMATION Auskunftsbüro	 RESERVATION Platzkartenschalter	 Fundbüro	 Geldwechsel	 Gepäckaufbewahrung
 Gepäck im Schließfach	 Gepäckabfertigung	 Gepäckträger-Rufanlage und Gepäckträgeraufenthaltsraum	 Auto im Reisezug	 Postamt
 Öffentlicher Fernsprecher	 Telegrammannahme	 Bahnhofsrestaurant	 Bahnhofsbuffet	 Trinkwasser
 Toiletten (allgemein)	 Toiletten (Damen)	 Toiletten (Herren)	 RESERVATION Bettkartenschalter	 RESERVATION Liegekartenschalter
 RESERVATION Bett- und Liegekartenschalter	 Wartesaal	 Bad	 Dusche	 Friseur
 Krankenbetreuung	 Taxi-Haltestellen	 Bus-Haltestelle	 Gesperrter Durchgang	 Fahrkartenverkaufsstellen
 Ausgang	 Eingang	 Unterführung unter Bahnsteigen oder Straßen	 Überführung über Gleise oder Straßen	 Zollabfertigungsstellen und Zollbüros in den Bahnhöfen
 Reisegepäckausgabe bzw. Abholung	 Kofferkuli	 Nichtraucher	 Waschraum	 Kein Trinkwasser
 Lüftungsschalter	 Nichts hinauswerfen	 Nicht öffnen bevor der Zughalt	 Behälter für Abfälle	 Lichtschalter

Den Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst und den Zugbegleiter-Heimatbahnhöfen Sonderdrucke dieser Piktogrammzusammenstellung durch die BB-Ditionen ohne Anforderung zu.

Bewachung unnötig?

Am 9. März um 9.25 Uhr wurde im Bf E. beim Verschub eines Bezirksgüterzuges in einer Anschlußbahn auf einer unabgeschränkten EK eine Bahnfremde von einem geschobenen Verschubteil (Tfz + 3 Wagen) niedergestoßen und schwer verletzt (Abtrennung der Zehen des rechten Fußes).

Der als Verschubleiter eingeteilte Schaffner befand sich als Spitzenverschieber am **rechten** vorderen Verschiebertrittbrett des vordersten Wagens; er gab zu, auf die vorgeschriebene Bewachung der EK verzichtet zu haben.

Auf Grund der örtlichen Verhältnisse (Linksbogen $R = 200$ m), in einer Steigung von 23‰, konnte er die von **links** sich nähernde Frau nicht rechtzeitig wahrnehmen, weshalb das Anhalten des Verschubteiles unterblieb. Wäre die EK bewacht gewesen, wäre der Unfall vermieden worden!

Haben wir das nötig?

(Auszug aus einer Wiener Wochenzeitung vom 17. März 1971)

„Donnerwetter!“

Journalisten fahren selten mit der Bahn. Anders ist nicht erklärbar, warum nicht jeden Tag eine geharnischte Glosse gegen die oft haarsträubenden Zustände in einzelnen — internationalen! — Zügen erscheint: Überfüllte Waggons (obwohl die ÖBB von der Überfrequenz bestimmter Garnituren längst Kenntnis genommen haben müßten), eiskalte Wagen, nicht etwa nur als Ausnahmefall (arglose Frage des geschäftig hin und her eilenden Schaffners: „Ist Ihnen wirklich kalt?“), Verspätungsansagen häufig nur einmal (wer's nicht gehört hat, soll's schmecken), weiterhin kaum je eine Begründung für Verspätungen, und „selbstverständlich“ wie immer die skandalösen Zustände in den Waschräumen und Toiletten: Alles das spricht dem Bemühen um neue Bahnkunden, wie man ihn in allen Ländern begegnet, in Österreich hohn.

Dennoch hat man es eben jetzt wieder auch hierzulande plakatiert: „Nebelwetter, Tauwetter, Regenwetter — Bahnwetter!“ Zu so viel kühner Selbstgefälligkeit kann man nur „Donnerwetter!“ sagen.“

Aussetzung von ÖBB-Kurswagen wegen Schadens an den elektrischen Zugheizkupplungen

(DA. 33622-1-1971 vom 22. März 1971)

In letzter Zeit werden sehr häufig Kurswagen wegen Schäden an den elektrischen Zugheizkupplungen (Kurzschlüsse in den E-Heizleitungen, -steckern und -kupplungsdosen, Brüche von E-Heizsteckern sowie abgerissene Heizsteckerleitungen) ausgesetzt.

Als Ursache dieser Schäden muß größtenteils unsachgemäße und oberflächliche Bedienung der elektrischen Heizkupplungen beim Verbinden und Trennen der Wagen angesehen werden (nicht ordnungsgemäß hergestellter Verschluß der nicht benützten Heizkupplungsdosen, Fallenlassen der Heizstecker in den Schnee bzw. auf die Schienen, nicht durchgeführte Trennung der Heizkupplungen vor Verschubfahrten und dgl.).

Solche vermeidbare Schäden verursachen nicht nur unnötige Reparaturkosten, sondern bei internat. Kurswagenläufen auch ein Ansteigen der Achskilometerschulden, da zufolge des äußerst knappen Standes an RIC-Wagen nicht immer Ersatzstellung durch eigene Fahrzeuge erfolgen kann und fremde Verwaltungen um Deckung von Planläufen ersucht werden müssen.

Zur Vermeidung der genannten Unzukömmlichkeiten wolle sofortige Unterrichtung der in Betracht kommenden Bediensteten über die einschlägigen Vorschriften vorgenommen werden.

Aufstellungsorte von Bremsschlitten

Gemäß DV B 25 — Dienstvorschrift für Bahnwärter — obliegt den Bahnwärtern u. a. auch die Verwendung von besonderen Bremsmitteln. In der Beilage 2 dieser DV befindet sich eine Anleitung für den Gebrauch des Bremsschlittens „Bauart Schön“. In dieser Beilage wird auch festgelegt, daß die Dion den Aufstellungsort des Schön'schen Bremsschlittens bestimmt. Nunmehr wurde mit Dienstanweisung Z. 61095-28/71 vom 12. März 1971 bekanntgegeben, daß Bremsschlitten nur mehr in den Bahnhöfen Waldegg, Pernitz-Muggendorf, Loich, Winterbach, Annaberg und auf der Erzbahn Verwendung finden.

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 3. Stück aus 1971 haben wir unter Punkt 12. „Etwas für jeden“ u. a. über die Behandlung von Diebstählen geschrieben. Auf Grund verschiedener Anfragen geben wir ergänzend hiezu bekannt, daß derartige Vorkommnisse unabhängig von der im Artikel veröffentlichten DA. 5746/2-70 vom 28. Dezember 1970 selbstverständlich auch wie bisher nach den Bestimmungen der DV V 26 zu melden und zu behandeln sind.

