

# Verkehrs-Unterrichtsblatt

6. Stück

Wien, am 1. Juni 1958

Jahrgang 1958

Inhalt: 19. Immer wieder Zugzusammenstöße!  
20. Betriebsmängel  
21. Bekanntgabe von Zugverspätungen und Betriebsstörungen  
22. 12. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

## *Fahrdienstleiter, Fernschreiber!*

Lautsprecheransagen sind deutlich, in dialektfreier, mäßig schneller Sprache zu geben!  
Nur dann werden sie gut verstanden und erfüllen damit den Zweck, das Reisepublikum über die Verkehrsverhältnisse zu unterrichten!

### 19. Immer wieder Zugzusammenstöße!

Vier schwere Verkehrsanstände der letzten Zeit beweisen neuerlich, daß den wichtigsten Grundbegriffen zur Wahrung der Verkehrssicherheit — hier Fahrwegprüfung und Rückmeldung — insbesondere von den jungen Bediensteten nicht die unbedingt notwendige Bedeutung beigemessen wird.

Der Fahrdienstleiter eines Abzweigbahnhofes einer zweigleisigen Hauptbahn läßt um 8.20 Uhr sieben Güterwagen auf Gleis 4 im Prüfbereich des Stellwerkes 3 abstellen; die Besetzung des Einfahrgleises kennzeichnet er vorschriftsmäßig auf der Gleisbesetzungstafel. Als drei Stunden später ein Güterzug fällig ist, der auf Gleis 4 durchfahren soll, nimmt der Fahrdienstleiter die „Fahrwegprüfung“ vor, denkt jedoch nicht mehr daran, daß er der Besetzung dieses Gleises mit 7 Wagen zugestimmt hat. Die Gleisbesetzungstafel als Gedächtnisstütze beachtet er nicht, die Wagengruppe übersieht er.

Der Wärter des Stellwerkes 3, der es nach Besetzung des Gleises 4 mit der Wagengruppe verabsäumt hatte, Hilfssperren anzubringen, nimmt die Fahrwegprüfung ebenso oberflächlich wie der Fahrdienstleiter vor; auch er übersieht die Wagengruppe und kommt dem Auftrag des

Fahrdienstleiters, das Einfahrsignal für den Güterzug in die Freistellung zu bringen, nach.

Die Folgen: Der einfahrende Güterzug stößt mit der Wagengruppe zusammen, wobei die Lokomotive und ein Wagen schwer beschädigt werden; zwei weitere Wagen entgleisen.

Die schuldtragenden Bediensteten wurden abgezogen und gegen sie ein Dienststrafverfahren eingeleitet. Die Staatsanwaltschaft griff den Fall auf und klagte Fahrdienstleiter und Stellwerkswärter wegen Gefährdung der Sicherheit des Lebens an.

In einem Zwischenbahnhof einer zweigleisigen Hauptbahn wird Gleis 4 wegen Oberbauarbeiten auf die Dauer von 4 Stunden gesperrt. Kurz vor Aufhebung der Gleissperre stimmt der Wärter des Stellwerkes 2 der Fahrt eines Bahnwagens zur Materialverladung vom Stumpfgleis 4 b nach Gleis 4 zu. Eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Benützung des Gleises 4 einzuholen, erachtet er als überflüssig.

Nach Beendigung der Oberbauarbeiten wird die Gleissperre vom Fahrdienstleiter aufgehoben und die Einfahrt für einen Güterzug nach Gleis 4 freigegeben. Der Wärter des Stellwerkes 2 übersieht bei der „Fahrwegprüfung“ den unmittelbar beim Stellwerk auf Gleis 4 stehenden Bahnwagen und bringt die Weichen in die erforderliche Stel-

lung; dies ist ihm deshalb ohne weiteres möglich, da er bei der Besetzung des Gleises durch den Bahnwagen keine Hilfssperren angebracht hat.

Der Lokomotivführer des auf Gleis 4 einfahrenden Güterzuges bemerkt den im Gleis stehenden Bahnwagen, kann aber den Zusammenstoß trotz Schnellbremsung nicht mehr verhindern.

Der schuldtragende Stellwerkswärter wurde vom Dienst abgezogen und ein Dienststrafverfahren gegen ihn eingeleitet.

In einem Zwischenbahnhof einer eingleisigen Hauptbahn fährt ein Güterzug ein. Da der Zug nicht grenzfrei zu stehen kommt und die Signalzugschlußstelle noch nicht überfahren hat, ordnet der Fahrdienstleiter das Vorziehen des Zuges an; das Einfahrtsignal bleibt daher noch in der Freistellung. In der Meinung, das Vorziehen sei bereits beendet und das Einfahrtsignal auf „Halt“, gibt der Fahrdienstleiter kurze Zeit später die Rückmeldung für den Güterzug ab. Ein im Folgeabstand nachfahrender Güterzug kann daher in den Bahnhof, dessen Einfahrtsignal sich noch in der Freistellung befindet, einfahren. Der Stellwerkswärter, der von der vorzeitigen Abgabe der Rückmeldung keine Kenntnis hat, bemerkt den anrollenden Zug und gibt, ebenso wie der Schlußschaffner des zuerst eingefahrenen Güterzuges, Haltsignale. Trotz Schnellbremsung kann der Zusammenstoß nicht mehr verhindert werden. Es entgleist die Zuglokomotive mit allen Achsen; ein Güterwagen wird zertrümmert, ein weiterer schwer beschädigt. Die Schadenssumme beträgt annähernd S 135.000,—.

Der schuldtragende Fahrdienstleiter wurde vom Dienst abgezogen und ein Dienststrafverfahren gegen ihn eingeleitet. Gemäß § 33 der DO

hat er Heranziehung zum teilweisen Schadenersatz zu gewärtigen.

Einen Tag nach dem eben geschilderten Unfall begeht ein Fahrdienstleiter in einem anderen Zwischenbahnhof einer eingleisigen Hauptbahn genau die gleichen Verfehlungen. Es kommt auch hier zum Zusammenstoß, wobei die Lokomotive entgleist, ein Wagen zertrümmert und ein leerer Erzwagen schwer beschädigt wird. Da die Unfallstelle nicht umfahren werden kann, muß Schienenersatzverkehr auf die Dauer von 14 Stunden eingerichtet werden.

Die geschilderten vier Unfälle ereigneten sich innerhalb von 11 Tagen! Es besteht wohl kein Zweifel, daß sie auf grobfahrlässiges Verhalten der schuldtragenden Bediensteten zurückzuführen waren. Welche Lehren können daraus gezogen werden?

Schon bei der praktischen Einschulung eines Bediensteten ist besonders auf gewissenhafte Beachtung der Bestimmungen bei Durchführung der Fahrwegprüfung und Abgabe der Rückmeldung durch den Einschüler zu achten. Es gibt keinen stichhaltigen Grund, der einen Fahrdienstleiter oder Stellwerkswärter von der Fahrwegprüfung abhalten könnte. Vor Abgabe einer Rückmeldung muß Gewißheit bestehen, daß der Zug die Signalzugschlußstelle mit Schlußsignal überfahren hat und das Einfahrtsignal auf „Halt“ zurückgestellt ist.

Bedienstete, die die Fahrwegprüfung vom Schreibtisch aus vornehmen und sich auf „Annahmen“ verlassen, handeln unverantwortlich; ebenso aber auch jene Vorgesetzten, die solches Tun ohne einzuschreiten zulassen!

#### Fahrdienstleiter!

Warum bringt Ihr nicht die nötige Autorität auf, die Anwesenheit in der Fahrdienstleitung nur den dort dienstlich Beschäftigten zu gestatten? Bedenkt, daß Ihr sonst von Euren Dienstesobliegenheiten abgelenkt werdet und dies Anlaß zu Fehlhandlungen sein kann.





Wie wenig Beachtung findet doch der Reisende! Sind nicht außer dem telefonierenden Fahrdienstleiter noch genügend Bedienstete anwesend, die sich nach seinen Wünschen erkundigen könnten?

#### Kontrollorgane, Bahnhofsvorstände?

Dringt auf Einhaltung der Bestimmungen des

Punktes 36 der DV V 3 sowie auf kundenfreundliches Verhalten aller Bediensteten!

#### 20. Betriebsmängel

Ein Güterzug schneidet bei einer Fehlauflauf eine unrichtig stehende Weiche auf und hält auf dieser an.

Weder der Fahrdienstleiter, der bereits ein Jahr selbständig Dienst versieht, noch der Stellwerkswärter — ein alter Bediensteter — sind in der Lage, die Störung zu beheben bzw. eine Entscheidung über die Möglichkeit der Weiterfahrt des Zuges zu fällen! Sie verständigen daher den zum Tagdienst zu erwartenden Fahrdienstleiter in dessen Wohnung und ersuchen ihn, sofort den Dienst anzutreten. Dieser endlich erteilt nach Eintreffen am Bahnhof und Untersuchung der Weiche den Auftrag zur Weiterfahrt des Zuges, der durch den Vorfall 43 Minuten verspätet wird.

Es erscheint notwendig, den in Betracht kommenden Bediensteten im Dienstunterricht neuerlich das richtige Verhalten nach Aufschneiden einer Weiche in Erinnerung zu rufen!

Einem Fahrdienstleiter wird auffallend starkes Funkensprühen bei einem Wagen eines anrollenden Güterzuges vorgemeldet. Was veranlaßt der Bedienstete? Er beauftragt den Stellwerkswärter sowie den vorgelegenen Blockposten zur Beobachtung des Zuges und nimmt diese auch selbst vom Befehlsstellwerk aus vor. Da bei der Durchfahrt des Zuges im Bahnhof nur mehr geringes Funkensprühen am betreffenden Wagen festzustellen ist, wird die Abgabe von Haltsignalen unterlassen.

Kurz nach dem Bahnhof entgleist der Wagen (ein beladener ZZ-Wagen) und rollt im entgleisten Zustand bis zum Blockposten, dessen Wärter die polternden Geräusche wahrnimmt und dem Zug Haltsignale gibt.

Durch die Entgleisung, deren Ursache in Achsstummelbruch nach Heißlaufen gelegen war, werden 700 Schwellen beschädigt, von denen etwa 300 sofort ausgetauscht werden müssen. Bis zur Wiederbefahrbarkeit des Streckengleises nach 23 Stunden muß Schienenersatzverkehr eingerichtet werden.

Das starke Funkensprühen an dem später entgleisten Wagen wurde sicherlich deshalb vorgemeldet, weil es besonders auffallend war. Der Fahrdienstleiter hätte daraus auf eine Betriebsgefahr schließen und den Zug im Bahnhof anhalten und untersuchen lassen müssen. Die Entgleisung des Zuges wäre dadurch vermieden worden.

Bei Überprüfung einiger Fahrplananweisungen für Gleismeßgeräte konnte festgestellt werden, daß viele Fahrdienstleiter die während der Geltungsdauer verkehrenden Regelzüge nicht in die Spalte „Bemerkungen“ eingetragen hatten.

Fahrdienstleiter! Welche Antwort gibt Ihr dem Richter, vor dem Ihr Euch rechtfertigen müßt, wenn den Begleitern des Gleismeßgerätes etwas zustößt, auf die Frage: „Warum wurden — entgegen den Bestimmungen des Punktes 856 der DV V 3 — in der Fahrplananweisung nicht alle während der Geltungsdauer auf dem befahrenen Gleis verkehrenden Züge vermerkt?“

Falsch!

Zugbegleiter, Verschieber!

Falsch!



Vermeidet Verletzungen Eurer Füße, indem Ihr das Kuppeln der Schmalspurfahrzeuge vorschriftsmäßig vornehmt!

Hiezu ist das Vorhandensein eines entsprechend langen **Kupplungsstabes** erforderlich, mit dem das Kuppelleisen des anrollenden Fahrzeuges angehoben und in die Pufferöffnung des stillstehenden Fahrzeuges eingeführt wird.

Vergeßt nicht darauf, daß vor dem Kuppeln



der Kupplungsbolzen des stillstehenden Fahrzeuges durch Heben und Schrägstellen im Bolzenloch in die Bereitschaftsstellung zu bringen ist und daß die Bremsschläuche vor dem Zusammenschieben der Wagen von den Blindmuffen abzuheben sind! (Besonders beim Kuppeln im Gleisbogen darauf achten!)

Beim Kuppeln nur die Schmalseite des Körpers dem Gleis zuwenden!

## 21. Bekanntgabe von Zugverspätungen und Betriebsstörungen

Die Eisenbahn ist gemäß § 24 der Eisenbahn-Verkehrsordnung **gesetzlich** verpflichtet, Zugverspätungen und Betriebsstörungen bekanntzugeben.

Manche Fahrdienstleiter, Zugführer und Schaffner glauben, sich über diese Bestimmung noch immer hinwegsetzen zu können.

Aus einem Beschwerdebrief:

„ . . . Meine Frau und ich erwarteten unseren Sohn, der mit dem Schnellzug um 22.00 Uhr eintreffen sollte. Da an der schwarzen Tafel eine Verspätung von 30 Minuten angeschrieben war, begaben wir uns in die Bahnhofrestauration. Kurz vor 22.30 Uhr wurde durch den Lautsprecher die Abfahrt eines Zuges bekanntgegeben, jedoch keine Mitteilung über den um 22.00 Uhr fälligen Schnellzug gemacht. Wir gingen sodann neuerlich zur schwarzen Tafel, auf

der nunmehr eine Verspätung von 50 Minuten vermerkt war.

Um 23.12 Uhr — eine Lautsprecheransage war auch bis dahin noch nicht erfolgt — korrigierte ein Beamter die Verspätungsangabe auf 75 Minuten. Endlich um 23.25 Uhr rollte der erwartete Schnellzug ein. Erst nachdem der ganze Strom der Reisenden an uns vorbeigekommen war, konnten wir die Feststellung machen, daß unser Sohn nicht angekommen war.

Zu Hause angelangt, riefen wir die Zugauskunft an, da wir die Vermutung hegten, es käme noch ein zweiter Teil des erwähnten Schnellzuges. Nach zweimaliger Rückfrage des Auskunftsbekannteten beim Bahnhof, bestätigte dieser unsere Vermutung und teilte mit, daß der zweite Teil des Schnellzuges mit größerer Verspätung eintreffen werde. Tatsächlich kam mein Sohn um 2.30 Uhr an.

Ich finde, es ist eine unerhörte Rücksichtslosigkeit, die Wartenden in Ungewißheit am Bahn-

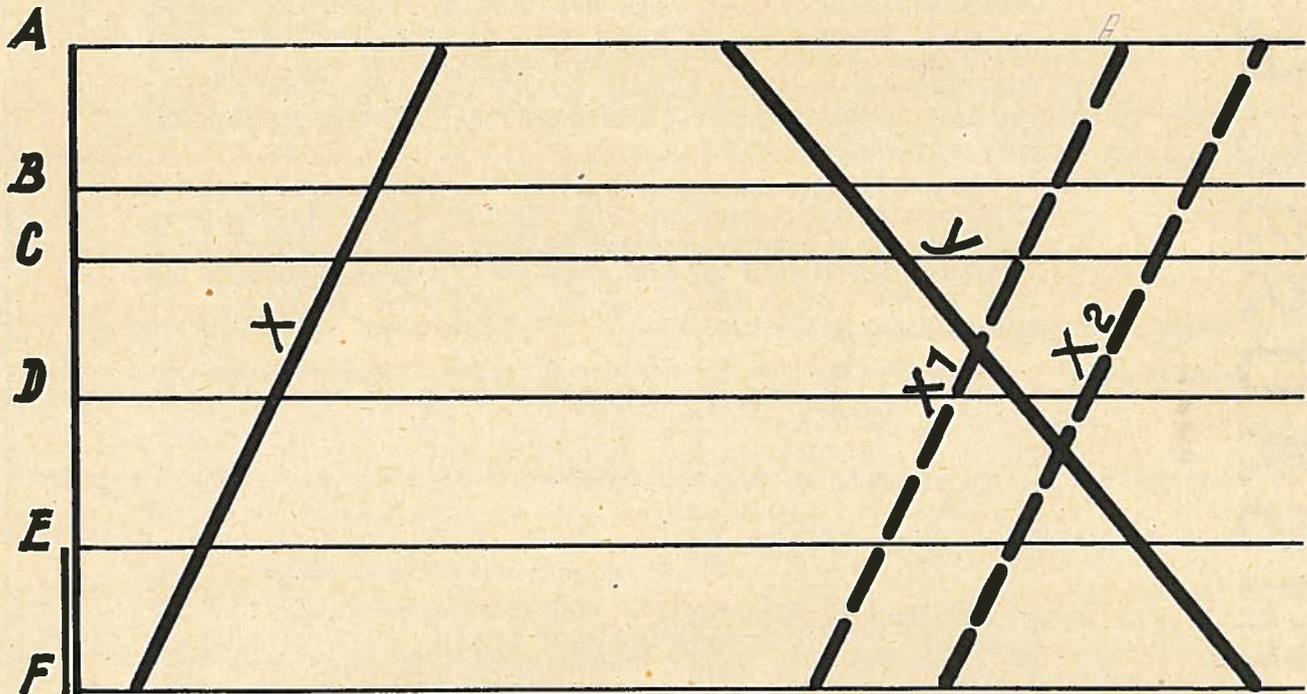
hof stehen zu lassen. Wozu wurden die Lautsprecheranlagen errichtet, wenn davon kein Gebrauch gemacht wird. Man läßt die Leute lieber am Bahnsteig herumlaufen und von Zeit zu Zeit auf die schwarze Tafel schauen, an der noch dazu immer viel zu spät angeschrieben wird!“

In einem anderen Fall wurde ein Schnellzug in einem Befehlsbahnhof infolge Stromausfalles längere Zeit verhalten. Fahrdienstleiter und Schaffner erachteten es jedoch nicht für nötig, die Reisenden über die Ursache des verlängerten Aufenthaltes in Kenntnis zu setzen. Die Folge: Beschwerdebriefe an die Verwaltung.

Die beiden Vorfälle seien Anlaß, neuerlich darauf hinzuweisen, daß Verspätungen personenbezogener Züge von 10 Minuten und mehr gemäß Punkt 545 der DV V 3 den Reisenden unbedingt durch Anschreiben an die Verspätungstafel und — wenn vorhanden — durch Lautsprecher anzusagen sind (siehe auch ZSV, II, 20)!

Ähnliches gilt für Bekanntgabe von Betriebsstörungen. Es sollte für Fahrdienstleiter und Zugbegleitmannschaften selbstverständlich sein, den Grund für Aufenthaltsüberschreitungen und längere außerplanmäßige Aufenthalte auf der Strecke den Reisenden unaufgefordert mitzuteilen.

22. 12. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“



Zeichenerklärung zu obigem Bildfahrplan:

A, F = Befehlsbahnhöfe  
 E = Übergangsbahnhof von eingleisigem zu zweigleisigem Betrieb  
 B, C, D, E = Zwischenbahnhöfe  
 Strecke E - F = zweigleisige Strecke  
 Zug x und y = Regelzüge

Zug x<sub>1</sub> = Zug x verspätet  
 Zug x<sub>2</sub> = a) Bedarfzug (eingeleitet vom Bahnhof F nach Abfahrt des Zuges y vom Bahnhof A)  
 b) Sonderzug ohne eigens erstellten Fahrplan (eingeleitet vom Bahnhof F nach Abfahrt des Zuges y vom Bahnhof A).

Die Fragen lauten:

1. Welcher Bahnhof ist bei Verkehr des Zuges x<sub>1</sub> zur Kreuzungsfeststellung verpflichtet? (Kurze Begründung angeben.)
2. Welcher Bahnhof ist bei Verkehr des Zuges x<sub>2</sub> a) = als Bedarfzug b) = als Sonderzug zur Kreuzungsfeststellung verpflichtet? (Kurze Begründung angeben.)

Die Lösungen sind — ohne Einhaltung des sonst vorgeschriebenen Dienstweges — mit Dienstpost in verschlossenem Umschlag, der den Vermerk „Preisausschreiben — Verkehrs-Unterrichtsbblatt“ zu tragen hat, an die Generaldirektion, Betriebsdirektion, Abt. I/7, zu senden; die Einsendungen haben Vor- und Zuname, Diensttitel,

Dienstverwendung sowie Dienststelle des Einsenders zu enthalten.

Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 30. Juni 1958 bei der Generaldirektion, Abt. I/7, eingelangt sein.

Aus den termingerecht eingetroffenen richtigen Lösungen werden — unter Ausschluß jedes Rechtsweges — folgende Gewinne verlost:

- |                         |          |
|-------------------------|----------|
| 1. Preis . . . . .      | S 300,—  |
| 2. Preis . . . . .      | S 200,—  |
| 3. Preis . . . . .      | S 100,—  |
| 5 Trostpreise . . . . . | à S 50,— |

Die Lösung der Preisfragen sowie die Namen der Preisträger werden im Verkehrs-Unterrichtsbblatt 8. Stk. aus 1958 veröffentlicht.

## *20.000-Schilling-Plakatpreisausschreiben des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen*

Rund 10.000 Bedienstete der Österreichischen Bundesbahnen und der Privatbahnunternehmungen haben sich an der I. Gruppe dieses Preisausschreibens beteiligt. Diese hohe Zahl an Einsendungen beweist das große Interesse der Bediensteten an der Unfallverhütung. Diese 10.000 Einsender haben erkannt, daß Unfallverhütung nicht allein von einer zentralen Stelle aus gemacht werden kann. Sie haben erkannt, daß eine tatsächlich wirksame Unfallverhütung organisch aus dem Betrieb herauswachsen muß.

Diesen Kollegen möchten wir auf diesem Wege unseren Dank für die Mitarbeit aussprechen und ihnen für eine weitere Beteiligung an den folgenden Gruppen dieses Preisausschreibens noch viel Erfolg wünschen. Die Namen der Preisträger der I. Gruppe werden in der Folge 6/1958 unseres Mitteilungsblattes „Sicherheit zuerst“ und im Eisenbahner veröffentlicht.

Den Kollegen, die sich noch nicht an unserem Preisausschreiben beteiligt haben, möchten wir nochmals in Erinnerung rufen, daß Unfallverhütung der Zusammenarbeit aller bedarf. Unfallverhütung ist eine Pflicht für jeden Bediensteten. Jeder Bedienstete hat sowohl für seine eigene Sicherheit, als auch für die Sicherheit seiner Kollegen zu sorgen. Nur dann, wenn sich alle diesen Leitsatz für ihre weitere Tätigkeit im Betrieb zugrunde legen, wird es möglich sein, die erschreckend hohe Anzahl der Betriebsunfälle auf ein erträgliches Maß zu senken.

Beteiligen Sie sich daher an unserem Preisausschreiben! Mit der Einsendung Ihrer Meinung helfen auch Sie mit, Unfälle zu verhüten. Die Antwortschreiben sind im Mitteilungsblatt „Sicherheit zuerst“ enthalten und dieses liegt auch bei Ihrer Dienststelle auf.

In der Gruppe IV werden nachstehende Themen in den Unfallverhütungsbildern behandelt:

- Zahnräder verdecken!**
- Schutzhaube — Spaltkeil!**
- Warnsignal beachten — Arbeitsgleis sofort räumen!**
- Vorsicht — kein Sicherungsposten!**
- Sicherungsposten — warne rechtzeitig!**

Versäumen Sie nicht den letzten Einsendetermin für die Gruppe IV. Nur wenn Ihre Einsendung bis spätestens 30. Juni 1958 in unserer Anstalt eingelangt ist, kommt sie zur Verlosung.

Wir wünschen viel Erfolg!

Der Unfallverhütungsdienst  
der Versicherungsanstalt der österreichischen  
Eisenbahnen.