

Verkehrs-Unterrichtsblatt

1. Stück

Wien, am 1. Jänner 1959

Jahrgang 1959

Inhalt: 1. Rasches und entschlossenes Handeln verhütet Unfälle!
2. Eintragung gemischt gebremster Züge in Wagenausweis und Fahrtbericht
3. Betriebsmängel
4. War das nötig?
5. Kundendienst

1. Rasches und entschlossenes Handeln verhütet Unfälle!

Am 2. Dezember 1958, 21.12 Uhr, entgleiste bei Einfahrt eines Güterschnellzuges in einem Zwischenbahnhof einer zweigleisigen Hauptbahn der viertletzte Wagen mit einer Achse. Ursache: Achsstummelbruch nach Heißlaufen.

Der Güterschnellzug war um 20.50 Uhr von einem Befehlsbahnhof ausgefahren. Der Wärter des Stellwerkes auf der Ausfahrseite hatte den Zug genau beobachtet und stärkeres Funkensprühen an einem der letzten Wagen festgestellt. Er verständigte hievon sofort den Fahrdienstleiter seines Bahnhofes, der die Streckenbediensteten — einen Schrankenwärter, zwei Blockwärter und einen Haltestellenwärter — sowie den Fahrdienstleiter des Nachbarbahnhofes zur besonders genauen Zugbeobachtung aufforderte.

Der Schrankenwärter bemerkte ebenfalls die Unregelmäßigkeit am Zug und meldete sie dem Fahrdienstleiter (im Befehlsstellwerk) des nächsten Bahnhofes vor. Da weitere Meldungen der übrigen Streckenbediensteten nicht mehr einlangten, gab dieser ohne weiteres die Durchfahrt für den Güterschnellzug frei. Er unterließ es aber, den Fahrdienstleiter im Aufnahmegebäude zur besonderen Zugbeobachtung aufzufordern und gab lediglich die Meldung an die Streckenbediensteten — einen Schrankenwärter und einen Haltestellenwärter — und den nächsten Bahnhof weiter.

Wieder wurde vom Schrankenwärter starkes Funkensprühen beim Zug festgestellt und dem Fahrdienstleiter vorgemeldet; dennoch gab auch dieser die Durchfahrt für den Güterschnellzug frei. Erst als der Wärter des Stellwerkes auf der Einfahrseite beim viertletzten Wagen Räder schleifen meldete, nahm endlich der Fahrdienstleiter die Ausfahrt zurück und gab Halt-signale. Unterdessen war jedoch der Wagen bereits entgleist.

Diese Zugentgleisung wäre auf jeden Fall zu verhindern gewesen!

Obwohl drei Bedienstete eine Unregelmäßigkeit am Zug festgestellt hatten, wurde selbst von den Fahrdienstleitern der Zug nicht angehalten. Erst die Meldung eines vierten Bediensteten führte zu einer, zu diesem Zeitpunkt viel zu späten Maßnahme, die die Entgleisung nicht mehr verhindern, sondern lediglich deren Folgen mildern konnte.

Der Vorfall bietet Anlaß — wie schon im Verkehrs-Unterrichtsblatt 6. Stück aus 1958 unter Punkt 20 ausgeführt — darauf hinzuweisen, daß es nicht ausreichend ist, die gemäß den Punkten 468, 594 und 596 der DV V 3 bzw. Punkt 23 der DV B 25 abgegebene Meldung z. B. eines Streckenbediensteten nur entgegenzunehmen, ohne sogleich Maßnahmen zu treffen, um eine weitere Gefährdung des Zuges zu unterbinden. Die erwähnten Bestimmungen wurden ja mit der Absicht geschaffen, Betriebsgefahren, die z. B. durch Heißlaufen, Räder mit starken Flachstellen, fehlende Puffer usw., drohen, raschest abzuwenden. Es geht daher nicht an, eine festgestellte Unregelmäßigkeit von Stelle zu Stelle so lange vorzumelden, bis es zu spät ist.

Nur rasches Handeln kann hier Unfälle verhüten. Lieber einmal einen Zug umsonst anhalten, als durch Zögern Menschenleben und Sachwerte schwerstens zu gefährden.

Dem Einwand, daß es nicht vertretbar sei, einen schweren Zug nur wegen eines leicht verbremsten Wagens anzuhalten, muß entgegnet werden, daß es für einen erfahrenen Bediensteten bei genauer Zugbeobachtung zumeist möglich ist, Verbremmung eines Wagens von einem rauchenden Achslager zu unterscheiden.

Für das jeweilige Handeln hat als oberster Grundsatz zu gelten:

SICHERHEIT ZUERST!

Fahrtbericht

(Rückseire)

1 Verkehrsstelle oder Kilometer	2 Ankunft		3 Abfahrt		4 Ab- wei- chung + - 	5a 5b Achsen		6 Zug- ge- wicht	7a 7b 8a 8b 8c Bremsgewicht					9 Minderbrems- gewicht für Handbremsen	10 Verspätungs- begründung u. dgl.
	Uhr	Min	Uhr	Min		be- laden	leer		erforderlich		vorhanden				
									s	l	s	l			
												d	h		
Passau Hof			19	40		34	284	159	237						
Schärding	20	00	20	12	+7	34	286	160	237					Anschluß 3437	
Andorf	20	35	20	39	+9									30 Stück Bäume geladen	
Riedau	20	57	20	52	+6										
Neumarkt-K	21	08	21	12	+6	34	284	159	237						
Grieskirchen-G	21	22	21	23	+2										
Wels	21	52													

Erläuterung:

Im Wagenausweis:

Gesamtgewicht:

- s-gebremste Fahrzeuge unter s (Spalte 6 a)
- l-gebremste Fahrzeuge unter l (Spalte 6 b)

vorhandenes Bremsgewicht:

- s-gebremste Fahrzeuge unter s (Spalte 7 a)
- l-gebremste Fahrzeuge unter l/d (Spalte 7 b)

handgebremste Fahrzeuge unter l/h
(Spalte 7 c)
eintragen;

die Werte in den Spalten 7 b und 7 c leser-
lich durchstreichen,

die 0,8-Werte davon in der Spalte 7 a ein-
tragen,

Spalte 7 a zusammenzählen und die Summe
in den Fahrtbericht
in Spalte 8 a übertragen.

3. Betriebsmängel

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter, Stell-
werkswärter!

Noch immer wird oft darauf vergessen, die
bei Lichtsignalen notwendige Einstellung auf Tag-
oder Nachtschaltung durchzuführen. Da die Tag-
schaltung wesentlich stärkeres Leuchten bewirkt,
kann es bei ihrer Belassung bei Dunkelheit zu
Blendungen und Augenschädigungen der die
Signale beobachtenden Bediensteten kommen.

Die bei Tag belassene Nachtschaltung ver-
mindert dagegen die Erkennbarkeit der Signale
ganz erheblich.

Es ist unbedingt notwendig, die jeweils er-
forderliche Umschaltung nach dem Beleuchtungs-
kalender vorzunehmen. Bei unsichtigem Wetter
(z. B. Nebel, Schneetreiben) ist stets die Tag-
schaltung anzuwenden.

Jedes Überfahren eines haltzeigenden Haupt-
signals ist ein außergewöhnliches Ereignis und
nach den „Richtlinien für die Meldung und
Behandlung von außergewöhnlichen Ereignissen
im Verkehr“, Nr. 8 a), zu melden und zu be-
handeln.

Es herrscht manchmal die Ansicht, daß z. B.
dann kein außergewöhnliches Ereignis vorliegt,
wenn das Hauptsignal bei Vorbeifahrt des Trieb-
fahrzeuges noch auf „Frei“ stand und erst nach-
her vorzeitig — insbesondere vor Vorbeifahrt des
Zugschlusses am Hauptsignal — zurückgestellt
wurde oder auf „Halt“ zurückfiel.

Diese Auffassung ist falsch. Es ist gleich, ob
das Signal infolge Störung vorzeitig auf „Halt“
fiel, wegen drohender Gefahr oder durch einen
Irrtum des Signalbedieners vorzeitig auf „Halt“
zurückgestellt wurde; auch in diesen Fällen liegt
Überfahren eines haltzeigenden Hauptsignals vor.

Achtung!

Der im Verkehrs-Unterrichtsblatt 12. Stück aus 1958 eingelegte Sonderdruck betreffend die Behandlung von Wagen mit „Eilbedürftigen Frachten“ und der auf Karton geklebte Aushang gleichen Inhalts kann bei Bedarf fernmündlich bei der Generaldirektion, Apparat 5336, nachbestellt werden.

4. War das nötig?

Um 4.20 Uhr sollen Fahrdienstleiter und Stellwerkswärter eines Zwischenbahnhofes einer eingleisigen Strecke ihren Dienst antreten. Der Fahrdienstleiter wohnt im ersten Stock des Bahnhofgebäudes, der Weichenwärter in Bahnhofnähe. Eines Tages verschlafen beide Bedienstete!

Um 4.30 Uhr versucht der Fahrdienstleiter des Nachbarbahnhofes vergebens, den ersten Zug nach der Nachtsperre — einen Personenzug — anzubieten. Um ihn nicht zu verhalten, entschließt sich der Beamte, den Nachbarbahnhof als weiterhin gesperrt anzusehen und bietet den Zug dem übernächsten Bahnhof an. Nach der Annahme verständigt er die Zugmannschaft mittels V-Befehles vom Offenstehen jener Schranken, die der noch unbesetzte Bahnhof zu bedienen gehabt hätte. Er vergißt jedoch, den Zug mit Allgemeinem Befehl von der Verlängerung der Nachtsperre in diesem Bahnhof zu verständigen. Die Folge davon ist, daß der Personenzug beim haltzeigenden Einfahrsignal anhält.

Da trotz wiederholter Achtungssignale des Lokomotivführers keine Freistellung des Signals erfolgt, begibt sich der Zugführer zu dem 356 m entfernt gelegenen Stellwerk; er findet es versperrt vor und eilt in der Richtung zum Aufnahmegebäude weiter. Am Wege begegnet er einem dienstfreien Weichenwärter, der die Achtungssignale gehört hatte und nur notdürftig bekleidet zum Stellwerk läuft, um — nachdem er den Fahrdienstleiter geweckt hatte — auch das Einfahrsignal freizustellen. Da der Bedienstete in der Eile darauf vergessen hat, den Schlüssel zum Nachtsperreschloß des Stellwerkes mitzunehmen, ist es ihm nicht möglich, den Blockapparat zu bedienen und das Einfahrsignal auf „Frei“ zu stellen. Er holt daher vom Stellwerk aus fernmündlich die Erlaubnis zur Abgabe des Signals 29 am Standort des haltzeigenden Einfahrsignals ein.

Der Personenzug erleidet durch den Vorfall eine Verspätung von 28 Minuten! Was werden die Fahrgäste gesagt haben?

5. Kundendienst

Aus der Zuschrift einer Reisenden:

„Ich fuhr am 30. Oktober 1958 mit Zug 928 von Hegyeshalom nach Wien Westbahnhof und fühle es als meine Pflicht, meine Beobachtungen auf dieser Fahrt Ihnen mitzuteilen.

Mein Wagen war mit Repatriierten aus Rumänien besetzt. Als der österreichische Schaffner — es war M. K. — einstieg, hatte jeder Anfragen an ihn. Ich bewunderte die Geduld, mit welcher der Schaffner die vielen Fragen beantwortete, im Kursbuch die verschiedensten An-

schlüsse herausuchte und dabei zu jedem freundlich und hilfsbereit war.

Unter den Repatriierten war auch eine 88jährige kranke Frau. Der Schaffner hob die alte Frau in W. vom Wagen herunter und half den Reisenden beim Ausladen des Gepäcks. Die Leute wollten den Schaffner belohnen, er aber nahm nichts an, sondern wies mit der Bemerkung ab: „Ich habe ein anständiges Gehalt und tue alles aus menschlicher Pflicht und nicht um Trinkgeld.“

Ich mußte Ihnen dies alles mitteilen, denn ich war stolz auf unsere Bundesbahner und bin sicher, daß es auch Ihnen Freude macht, solche Angestellte zu haben.“

Beförderungsverzögerungen

verärgern die Kunden, führen zu Reklamationen wegen Lieferfristüberschreitungen und sind in vielen Fällen die

unmittelbare

***Ursache der Abwanderung
von Transporten auf die Straße***