



Verkehrs-Unterrichtsblatt

3. Stück

Wien, am 1. März 1968

Jahrgang 1968

Inhalt: 14. Schneller und bequemer reisen — Städteschnellzüge auch im internationalen Verkehr
 15. Das ist das Ergebnis
 16. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 17. 4 Zugentgleisungen durch vereiste Spurrillen!
 18. Maschinell ausgefertigter Wagenausweis
 19. Etwas zum Nachdenken
 20. Nimm Urlaub vom Auto?
 21. Das war Kundendienst!

14. Schneller und bequemer reisen — Städteschnellzüge auch im internationalen Verkehr

Von Herrn Generaldirektor-Stellvertreter, Hofrat Dr. Karl Kalz

Die Eisenbahnen werden in der Zukunft nur dann ihren Platz gegenüber dem Flug- und Straßenverkehr behaupten können, wenn sie schneller und bequemere Reisemöglichkeiten schaffen. Dies war die übereinstimmende Meinung aller Teilnehmer an einer Konferenz der Betriebsdirektoren europäischer Eisenbahnverwaltungen, die am 5. und 6. Dezember 1967 in Bern stattfand.

Marktforschungen ergaben, daß selbst im Fernreiseverkehr 25 % der Reisenden der Eisenbahn den Vorzug gegenüber dem Flugzeug geben. Der Verkehr auf Entfernungen bis etwa 500 km muß auch in Zukunft eine Domäne der Bahn bleiben.

Die Eisenbahnverwaltungen werden alle Anstrengungen unternehmen, um ihre Monopolstellung in diesem Verkehrsbereich zu halten. Voraussetzungen hierfür sind höhere Reisegeschwindigkeiten sowie größtmöglicher Reisekomfort.

Die Deutsche Bundesbahn wird Fernschnellzüge in naher Zukunft bereits mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit zwischen 160 und 200 km pro Stunde verkehren lassen. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen die hierfür in Frage kommenden Eisenbahnstrecken entsprechend ausgebaut bzw. die Lauffähigkeit der Reisezugwagen entsprechend technisch gestaltet werden. Dieser Entwicklung werden sich auch die anderen Eisenbahnverwaltungen nicht verschließen können.

Zwischen den größeren europäischen Städten sollen internationale Städteschnellverbindungen

(Intercity-Züge) in ähnlicher Form ins Leben gerufen werden, wie sie bereits zwischen den österreichischen Städten verkehren. Ab Mai 1968 werden die ÖBB und die Deutsche Bundesbahn eine solche Intercity-Verbindung zwischen Wien und Frankfurt aufnehmen, die mit einer Städtetriebwagengarnitur Reihe 4010 der ÖBB gefahren werden wird. Ab 1969 sollen solche Verbindungen in größerer Anzahl zwischen einzelnen europäischen Städten hergestellt werden.

Die in solchen Verbindungen eingesetzten Reisezugwagen sollen eine größere Platzbequemlichkeit (größere Kniefreiheit der gegenüberliegenden Sitze) aufweisen und tunlichst mit Klimaanlage und besserer Schallisolierung ausgestattet sein. Der Reinhaltung während der Fahrt wird größte Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Aber auch der übrige internationale Reiseverkehr wird ständig auf Verbesserungen hin geprüft werden. Die notwendigen Aufenthalte, insbesondere an den Grenzen, werden so kurz wie möglich bemessen. Die „Jagd nach den toten Minuten“ (Stehzeiten der Züge) soll energisch in Angriff genommen werden.

In einem ausreichenden Speisewagen- und Buffetedienst, der wegen seiner defizitären Gebahrung in den letzten Jahren zusehends vernachlässigt wurde, wird ein wichtiger Schritt zur Verbesserung des Reisekomforts erblickt.

Ebenso muß der Gepäckträgerdienst in Zukunft ausgebaut werden, der infolge personeller Schwierigkeiten nicht immer und überall klaglos funktionierte. Auch auf diesem Gebiet muß nach neuen und wirksamen Lösungen gesucht

werden, um dem Reisenden die Sorge für den Gepäcktransfer weitgehendst abzunehmen.

Eine Verbesserung des Platzreservierungsverfahrens wird sich mit der Einführung der elektronischen Arbeitsweise ergeben. Die Vorarbeiten hiefür sind bei einzelnen Verwaltungen bereits so weit gediehen, daß in 3 bis 4 Jahren mit der Aufnahme des elektronischen Platzreservierungsverfahrens gerechnet werden kann. Es wird

dann möglich sein, in jedem Bahnhof für jeden internationalen Zug Platzbestellungen vorzunehmen.

Schließlich werden die Eisenbahnen, soweit wie möglich, in der Zukunft auch für Parkplätze ihrer Kunden in der Nähe der Bahnhöfe sorgen. Bei künftigen Bahnhofsumbauten wird daher auch diesem Problem die notwendige Beachtung geschenkt werden.

Kundendienst wird in der Zukunft auch bei den Eisenbahnen ganz groß geschrieben werden!

15. Das ist das Ergebnis

(Fehlausfahrt eines Lokz, wobei dieser in ein Stumpfgleis geriet, den Gleisabschluß zertrümmerte, das Gleisende zur Gänze überrollte und im anschließenden Erdreich bis an die Radachsen versank:
Schaden: Zirka S 80.000,—!),



wenn

es ein Fahrdienstleiter unterläßt, die Ausfahrt aus dem dazu vorgesehenen Gleis durchzuführen und den Zug vorschriftswidrig „ohne Ausfahrtsignal“ — noch dazu ohne Fahrstraßenprüfung — abfertigt!

EIGENE VORSICHT —

BESTER UNFALLSCHUTZ!

16. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Zusammenstoß eines Personenzuges mit auf der Strecke stehendem Zugteil

Im Bf N. hat laut Besonderem Anhang, Tafel B 11, und laut Bf-Do der Schlußschaffner bei Güterzügen die grenzfreie Zugeinfahrt durch Abgabe des Signals 60 „Grenzfrei“ dem Fdl zu melden.

Am Ereignistag hatte der Fdl des Bf N. um 15.25 Uhr einen Bezirksgüterzug vom Nachbarbf M. angenommen und nach Abfahrt des Zuges im dazwischenliegenden Geschäftsführerbf B. um 16.49 Uhr das Einfahrtsignal für die Einfahrt nach Gleis 3 — nach Prüfung und Sicherung der Fahrstraße — in die Freistellung gebracht.

Der sich dem Bf N. nähernde Bezirksgüterzug (443 t, 68 Achsen) blieb jedoch infolge des herrschenden Sturmes in einer Steigung von 10‰ zwischen Einfahrtsignal und Einfahrtsignal des Bf N. liegen und konnte die Fahrt nur in Teilen fortsetzen. Nach Anordnung der Zugteilung durch den Zugführer fuhr der vordere Zugteil (18 Wagen) mit Zugführer und 3 Schaffnern ohne Verständigung des Fdl und ohne Einholung einer Weisung desselben in den Bf N. ein.

Während der Vorbeifahrt am Aufnahmegebäude rief der Fdl der Zugmannschaft zu, den Zug auf das Magazinsgleis umzustellen. Nachdem etwa 8 Wagen am Fdl vorbeigefahren waren, begab sich dieser wieder in seinen Dienstraum, stellte Einfahrtsignal und Einfahrtsignal zurück und gab die Rückmeldung an den Nachbarbf M. ab. Darauf wurde — nach Anbieten und Annehmen — ein Personenzug vom Bf M. abgefertigt, der um 17.13 Uhr von dem zwischen Bf N. und M. liegenden Geschäftsführerbf B. abfuhr.

Erst nach der Abfahrt des Personenzuges vom Geschäftsführerbf B. erfuhr der Fdl des Bf N. von der Zugteilung und dem noch zwischen Einfahrtsignal und Einfahrtsignal stehenden Zugteil durch den Zugführer des Bezirksgüterzuges. Obwohl nun die Gefahr eines Zusammenstoßes erkannt wurde, konnten vom Bf aus keinerlei Anhaltmaßnahmen mehr getroffen

werden. Der nachfolgende Personenzug fuhr um 17.17 Uhr auf den auf der Strecke stehenden Zugteil auf, wobei 6 Fahrgäste leicht verletzt wurden.

Der Unfall beweist die Wichtigkeit der Bestimmungen hinsichtlich Abgabe der Rückmeldung, Fahrt in Teilen und Deckung des zurückgelassenen Zugteiles. Ihm lagen Verschulden des Fdl (im Bf N.), des Zugführers und des Schlußschaffners zugrunde.

Der Fdl gab ein typisches Beispiel für äußerst nachlässige Dienstleistung. Er hatte sicherlich schon viele Male die grenzfreie Einfahrt des Bezirksgüterzuges beobachtet und daher angenommen, es könnte auch diesmal nicht anders sein. Deshalb erachtete er es nicht für notwendig, das Signal 60 des Schlußschaffners abzuwarten bzw. sich selbst vom Vorhandensein des Zugschlußsignals während der Vorbeifahrt des Bezirksgüterzuges zu überzeugen. Dennoch gab er die Rückmeldung für diesen Zug ab!

Der Zusammenstoß hätte aber trotz der Fehler des Fdl und des bereits angeführten Zugführers vermieden werden können, wenn der Schlußschaffner sich richtig verhalten hätte. Dieser hielt sich nicht etwa an jenem Ende des Zugteiles auf, das dem Nachbarbf M. zugewendet war und von wo aus eventuell eine Zugfahrt zu erwarten war, sondern stand an dem dem Bf N. zugewendeten Ende. Eine Deckung nach hinten unterblieb somit.

Der Tzf-Führer des nachfolgenden Personenzuges konnte den Zugteil, bei dem das Zugschlußsignal verlöscht war, wegen eines Gleisbogens und der ungünstigen Witterungsverhältnisse erst auf kürzeste Entfernung wahrnehmen und trotz sofort eingeleiteter Bremsung den Zusammenstoß nicht mehr verhindern.

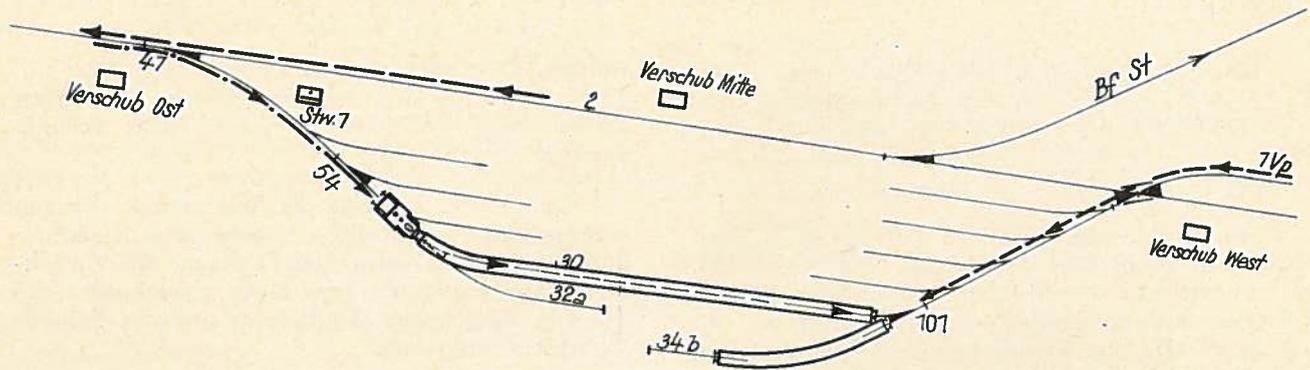
Es lagen somit Verstöße gegen die Bestimmungen der DV V 2, Punkt 12 c) sowie der DV V 3, Punkte 215, 229, 235, 282, 309, 310, 313, 418, 493, 494 und 499 vor.

Bf-Vorstände!

Der im vorliegenden Verkehrs-Unterrichtsblatt unter Punkt 18 veröffentlichte Artikel „Maschinell ausgefertigter Wagenausweis“ wird auch als Sonderdruck aufgelegt. Mit diesem sind alle als Zugführer verwendeten Bediensteten **persönlich** zu beteiligen!

Die erforderliche Anzahl von Sonderdrucken wird den Bf am 1. März 1968 ohne Anforderung zugeteilt.

b) Verschiebungszusammenstoß



Im dargestellten Bf ist der Dienstposten „Verschub-Mitte“ planmäßig mit einem Verschiebungsaufseher und einem Verschieber besetzt. Infolge plötzlicher Erkrankung des Verschiebungsaufsehers war dies in der Ereignisnacht nicht möglich. Der Dienstregler des Bf teilte nunmehr einen nicht als Verschiebleiter geprüften Verschieber zum Dienst ein, der Posten eines Verschiebers blieb unbesetzt. Der eingeteilte Verschieber erhob gegen den Auftrag keinen Einwand. Eine Rückfrage des Verschiebemeisters beim Dienstregler, ob der Bedienstete eine Verwendungsprüfung als Verschiebleiter abgelegt habe, wurde bejaht.

Um 0.10 Uhr traf vom Bf St. kommend ein Bezirksgüterzug (822 t, 68 Achsen) auf Gleis 2 ein. Der Zug sollte anschließend von „Verschub-Mitte“ mit dem Zug-Tfz über Stellwerk 1 nach Gleis 30 umgestellt werden. Der eingangs erwähnte Verschieber verständigte den Tfz-Führer von der vorzunehmenden Verschiebungsbewegung und gab nach Überfahren der Weiche 41 Signal „Herkommen“ zum Zurückschieben, wobei er sich etwa in der Mitte des Verschiebeteiles aufhielt. Bei Weiche 54 kam der Verschiebeteil zum Stillstand, da der Tfz-Führer infolge des leichten Gleisbogens keine Verschiebesignale mehr erkennen konnte und deshalb der Vorschrift entsprechend anhalt. Der Verschieber stieg nunmehr ab, ging in Richtung Tfz und leitete die Verschiebungsbewegung neuerlich ein.

Zur gleichen Zeit wurden vom „Verschub-West“ 4 Wagen von Gleis 1 Vp nach Stumpfgleis 34b abgestoßen und von einem Verschieber mittels Handbremse angehalten. Dabei kam der letzte Wagen (Dghs) auf Weiche 101 nicht grenzfrei zum Stillstand. Der Bremsenfahrer verständigte hievon zwar sofort seinen Verschiebleiter, jedoch erfolgte unmittelbar darauf der Zusammenstoß des auf Gleis 30 zurückschiebenden Verschiebeteiles mit dem Gepäckwagen. Letzterer entgleiste mit beiden Achsen und wurde leicht be-

schädigt. Der gegen den Gepäckwagen stoßende, erste geschobene vierachsige Kesselwagen — beladen mit 46.800 kg Heizöl — wurde ebenfalls nur leicht beschädigt, jedoch waren dabei im unteren Drittel des Kessels zwei etwa 5 cm² große Öffnungen, aus denen unter starkem Druck Heizöl ausfloß, entstanden.

Der Verschieber H. W. stellte als erster das Ausfließen des Ladegutes fest und dichtete beide Öffnungen sofort mit 2 Holzkeilen provisorisch ab. Er achtete dabei weder auf die mögliche Explosionsgefahr, noch auf die starke Verschmutzung seines Dienstkleides.

Die anschließend verständigte Feuerwehr pumpte das Heizöl um.

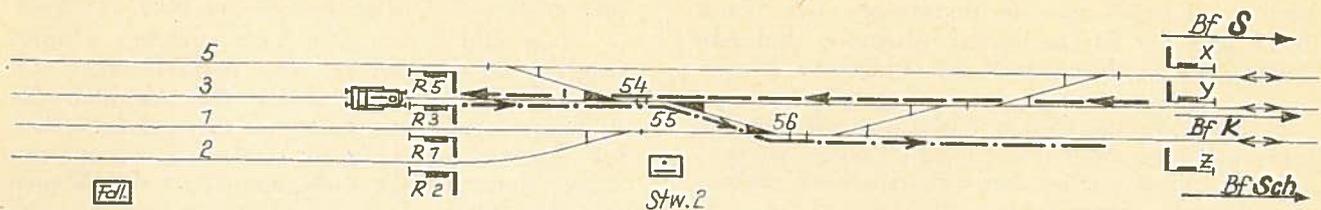
Der Unfall, der im Hinblick auf das Ladegut des Kesselwagens mit wesentlich schwereren Folgen verbunden hätte sein können, muß auf Verschulden des Dienstreglers und des Verschiebers zurückgeführt werden.

Dem Verschieber ist anzulasten, daß er den Auftrag, als Verschiebleiter zu fungieren, widerspruchslos annahm und vom Verschiebemeister keinen zweiten Mann für die Umstellung des Bezirksgüterzuges nach Gleis 30 anforderte (1 Bediensteter wäre vorhanden gewesen!). Weiters fuhr er in den Bereich des „Verschub-West“ ohne Verständigung des zuständigen Verschiebleiters und führte diese Verschiebungsbewegung ohne Beachtung des Verschiebweges und ohne Spitzenverschieber durch.

Dagegen war das Verhalten jenes Verschiebers, der die beiden Lecks im Kesselwagen sofort abdichtete, einer Würdigung wert. Die zuständige Dion wird es nicht verabsäumen, den Bediensteten hiefür zu belohnen und zu belohnen.

Wir aber erinnern in diesem Zusammenhang an unsere Ausführungen im Verkehrs-Unterrichtsblatt 3/1967, Punkt 20.

c) Ungesicherte Ausfahrt eines Lokz



Der dargestellte Bf besitzt eine aus dem Befehlsblockwerk und 2 Endstellwerken bestehende behelfsmäßige Sicherungsanlage, wobei die fernmündliche Anordnung der Fahrstraßenprüfung vorgeschrieben ist. Dem Wärter des Stellwerkes 2 ist ein Schlüsselträger zugeteilt. Die Signal- und Fahrstraßenzugschlußstelle für aus Richtung K. auf Gleis 3 einfallende Züge ist die Grenzmarke der Weiche 54. Gemäß Tafel B 15 b erfolgt für aus Gleis 3 in Richtung Sch. ausfallende Dienstzüge die Erteilung der Abfahrterlaubnis durch Freistellung des Ausfahrtsignals R 3.

Nachdem der Fdl um 6.55 Uhr die Fahrstraßenprüfung in seinem Bereich für einen aus Richtung K. zu erwartenden Lokz (Einfahrt nach Gleis 3) durchgeführt hatte, rief er auf der Fo-Linie mittels Rundaufrufes die Wärter der Stellwerke 1 und 2, um die Fahrstraßenprüfung für die bevorstehende Einfahrt nach Gleis 3 anzuordnen. Als sich der Wärter des Stellwerkes 2 trotz mehrmaliger Rufe nicht am Fernsprecher meldete, gab der Fdl die Einfahrt nach Gleis 3 blockmäßig frei; dann erwartete er den Lokz am Platz.

Nachdem der Lokz mit Zugschlußsignal die Signal- und Fahrstraßenzugschlußstelle überfahren hatte, gab der Wärter des Stellwerkes 2 Haltsignale, worauf der Tfz-Führer den Lokz etwa in Höhe des Ausfahrtsignals R 3 zum Stillstand brachte. Anschließend wurde das Einfahrtsignal vom Stellwerkswärter auf „Halt“ gestellt und das Be-Feld geblockt.

Da alle Voraussetzungen für die Ausfahrt des Lokz nach Bf Sch. gegeben waren, rief der Fdl auf der Fo-Linie den Wärter des Stellwerkes 2, um ihm die Fahrstraßenprüfung für die Ausfahrt des Lokz aus Gleis 3 nach Bf Sch. anzuordnen. Da sich der Bedienstete neuerlich nicht am Fernsprecher meldete, gab der Fdl nur blockmäßigen Auftrag zur Freigabe der Ausfahrt.

Hierauf übergab der Wärter im Stellwerk 2 dem Schlüsselträger die Schlüssel der Weichen 55 und 56 mit dem Auftrag, diese für die Ausfahrt des Lokz nach Bf Sch. in ablenkende Stellung zu sperren. Nachdem dies durchgeführt war und sich die Weichenschlüssel wieder im Stellwerk befanden, gab der Stellwerkswärter — ohne Fest-

legung einer Fahrstraße und ohne Freistellung des Ausfahrtsignals — dem Tfz-Führer Signal „Herkommen“, um ihn zur Fahrt in Richtung Stellwerk 2 zu veranlassen. Dann rief der Wärter der Tfz-Mannschaft den Wortlaut: „Ausfahrtsignal untauglich, Vorbeifahrt erlaubt! Signal 29 a entfällt! Abfahrt!“ zu, worauf der Tfz-Führer die Fahrt fortsetzte.

Dies beobachtete der am Platz befindliche Fdl, eilte sofort in die Fahrdienstleitung, gab nachträglich das Fahrsignal und meldete den Lokz mit 7.02 Uhr ab. Dann machte er dem Stellwerkswärter wegen dessen eigenmächtiger Handlungsweise Vorhaltungen und meldete den Vorfall entsprechend den „Richtlinien“. Als der Fdl dem Stellwerkswärter den Auftrag des Erhebungsbeamten, sich am nächsten Tag zur Einvernahme bei der Dion zu melden, fernmündlich übermittelte, beschimpfte der Wärter den Fdl in ausfälligster Weise!

Wir stellen hiezu fest, daß der Stellwerkswärter ohne Erhalt eines Auftrages den Lokz vor dem planmäßigen Haltepunkt (Fahrdienstleitung) angehalten, der blockmäßig erteilten Anordnung zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Ausfahrt des Lokz keine Folge geleistet und die ungesicherte Ausfahrt dieses Zuges bei haltzeigendem Ausfahrtsignal eigenmächtig veranlaßt hat.

Überdies hat er durch mehrmaliges Nichtmelden am Fernsprecher trotz Anwesenheit am Dienstposten sowie durch sein unbotmäßiges Verhalten gegenüber dem Fdl ein äußerst ungebührliches Benehmen an den Tag gelegt.

Es lagen somit Verstöße gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 8, 9, 21, 242, 244, 261, 266, 267, 277 c) und 284, der DV V 50, Punkt 18 (1) sowie der DO §§ 21 und 22 vor.

Die über den Bediensteten verhängte Ordnungsstrafe von 4% erscheint im Hinblick auf seine Handlungsweise, die auf das Schärfste zu verurteilen ist, angemessen. Der zuständige Betriebskontrollor wird es nicht verabsäumen, die Dienstleistung des Stellwerkswärters hinkünftig strengere zu überwachen.

d) Schwere Verletzung eines Firmenarbeiters beim Verschub

Im Bf H. liegt das Ladegleis 6 a teils in einem Gefälle von 2,5‰ und teils in der Waag-rechten. Gemäß den Bestimmungen der Tafel B 13 und der Bf-Do ist das Abstoßen und Abrollen in das Stumpfgleis 6 a verboten.

Am Unfalltag sollten 2 beladene Güterwagen zur Entladung auf Gleis 6 a bereitgestellt werden. Da aus einem nächst dem Gleisabschluß stehenden Wagen Kunstdünger auf einen Lkw verladen wurde, der mit dem Wagen durch ein Ladeblech verbunden war, beauftragte der Verschubleiter einen Verschieber, die Lademannschaft zum Einstellen der Arbeit aufzufordern. Der Verschieber verständigte die Lademannschaft jedoch nur darüber, daß 2 Güterwagen in das Ladegleis gestellt werden würden.

Weder der Verschubleiter noch der Verschieber achteten darauf, ob die Lademannschaft den Wagen verlassen und das Ladeblech entfernt hatte. Der Verschubleiter ließ vielmehr die beiden Güterwagen nach Gleis 6 a abrollen. Sie sollten vom Verschieber durch Auflegen eines Hemmschuhes vor dem im Gleis stehenden Wagen zum Stillstand gebracht werden. Da der Verschieber den Hemmschuh in zu geringem Abstand auflegte, prallten die abgerollten Wagen heftig an den abgestellten, wodurch dieser weiterbewegt und das den Wagen mit dem Lkw verbindende Ladeblech verschoben wurde.

Ein Firmenarbeiter, der eben mit einer Sack-rodel das Ladeblech befuhr, wurde eingeklemmt und erlitt eine Quetschung des rechten Vorfußes.

Am Unfall war der Verschubleiter schuldtragend, da er entgegen den Bestimmungen der Tafel B 13 bzw. der Bf-Do das Abrollen der 2 Wagen nach Gleis 6 a veranlaßt und außerdem vor Beginn dieses Verschubes nicht darauf geachtet hatte, ob die Lademannschaft den Wagen verließ, dessen Türen geschlossen wurden und Ladegeräte nicht beschädigt werden konnten.

Der Verschieber war mitschuldig, weil er als Hemmschuhleger nach der von ihm durchgeführten Verständigung der Lademannschaft nicht darauf geachtet hatte, ob diese den Wagen verließ, das Ladeblech entfernte und die Türen schloß. Außerdem hat er den Hemmschuh zum Auffangen der abgerollten Wagen nicht in einem den Neigungs- und Witterungsverhältnissen sowie der Geschwindigkeit der anrollenden Wagen angepaßten Abstand aufgelegt.

Es lagen somit Verstöße gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 57, 62, 63 h), 98 c), f), 100 und 111 vor.

Es wird hier noch darauf hingewiesen, daß die Verfehlungen der beiden Bediensteten, die schwere Körperverletzung eines Bahnfremden zur Folge hatten, nicht nur im Ordnungsstrafwege sondern auch im Wege eines Gerichtsverfahrens behandelt werden.

Zugführer!

Der „Auszug aus dem Fahrtbericht“ ist nicht nur für alle planmäßig verkehrenden Reisezüge sondern auch für Bedarfs- und Sonderzüge zu führen! Sagt doch die DV V 23 im Punkt 10, daß der Auszug für alle Expres-, Schnell-, Eil- und TEEM-Züge durch den Zugführer zu führen ist!

Wir erinnern in diesem Zusammenhang an unsere Ausführungen im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stück aus 1967 hinsichtlich der Bedeutung des Auszuges aus dem Fahrtbericht für die Erstellung des Fahrplanes und als Hilfsmittel zur Verspätungsbekämpfung.

17. 4 Zugentgleisungen durch vereiste Spurrillen!

Wiewohl sich der Winter seinem Ende zuneigt, sei hier nochmals eindringlich auf jene Gefahren hingewiesen, die durch vereiste Spurrillen hervorgerufen werden!

Zum Beweis diene:

„Am 8. Jänner um 3.52 Uhr entgleiste im km 24,195 auf einer unabgeschränkten EK zwischen den Bf G. und M. Lokz M 51 mit einer Laufachse. Ursache: Vereiste Spurrille.“

„Am 8. Jänner um 5.25 Uhr entgleiste bei Einfahrt des Zuges 6080 in den Bf B. auf der unabgeschränkten EK im km 39,734 das Tzf mit einer Laufachse. Ursache: Vereiste Spurrille . . .“

„Am 8. Jänner um 9.34 Uhr entgleisten bei der Sperrfahrt Lb 1 zwischen den Bf B. und P. auf der unabgeschränkten EK im km 0,852 zwei geschobene Wagen mit allen Achsen. Ursache: Vereiste Spurrille . . .“

„Am 8. Jänner um 9.38 Uhr entgleiste zwischen den Bf L. und R. auf der unabgeschränkten EK im km 1,184 das Tzf des Zuges LK 61 mit einer Achse. Ursache: Vereiste Spurrille . . .“

Beweisen diese 4 Zugentgleisungen innerhalb von nur wenigen Stunden nicht sehr deutlich die Wichtigkeit der diesbezüglichen Bestimmungen in der DV B 29 und DV V 3.

18. Maschinell ausgefertigter Wagenausweis

Mit Inbetriebnahme einer Datenverarbeitungsanlage im Bahnhof Klein Schwechat wird der gemäß DV V 3, Punkte 522 und 523 auszufertigende Wagenausweis maschinell angefertigt.

Muster eines maschinell angefertigten Wagenausweises

DION : WIEN WAGENAUSWEIS

AM 12.12.67/20

FUER ZUG	G 884 /885	VON KL SCHWECHAT	BIS SALZBURG GNIGL
FUER ZUG	VON	BIS
ZUGFUEHRER	HEIMATBF	VON BIS
ZUGFUEHRER	HEIMATBF	VON BIS

WAGENKENNZEICHNUNG	AX	GEW	GES	BRS	VERSAND	BESTIMMUNGS	RI	BEMERKUNG
	BL	LDG	GEW	GEW	BF	BF	BF	
===== L = G =====								
KW OEBB P 535608	20	25	35	21	GR SCHWE	BLUDENZ		96
KW OEBB P 502073	20	15	27	17	GR SCHWE	LUSTENAU		96
KW OEBB P 528566	20	26	38	23	GR SCHWE	SEEFELD		94
KW OEBB P 535604	02	00	10	10	GR SCHWE	INNSBR W		94
KW OEBB P 534757	20	22	35	21	GR SCHWE	INNSBR HBF		93
TO RENFE O 435289	20	20	32	24	GR SCHWE	INNSBR HBF		93
KW OEBB P 502060	20	15	26	16	GR SCHWE	SALZBURG		60
O1 81 1234576-5	02	00	11	11	GR SCHWE	SALZBURG		60
21 81 0721264-1	40	40	58	42	KL SCHWE	LIENZ		89

SUMME :	ACHSZAHL	GEW	GES	BRS
	B L	LDG	GEW	GEW

0016,0004	,0163,0272	,0185
-----------	------------	-------

Erläuterung:

Die Spaltenbezeichnung „Wagenkennzeichnung“ beinhaltet „Eigenschaftsmerkmal, Gattung und Nummer des Wagens“. Entgegen der Bestimmung des Punktes 523 der DV V 3 ist die bei Privatwagen in Spalte 11 anzugebende Art des Wagens für Kesselwagen und Topfwagen vor dem Eigenschaftsmerkmal mit der Abkürzung „KW“ für Kesselwagen und „To“ für Topfwagen vermerkt.

AX } bedeutet Achsen beladen oder leer, wobei die Achsenzahl beladener Wagen als erste Ziffer mit nach-
BL } folgender „0“, die Achsenzahl leerer Wagen als zweite Ziffer mit voranstehender „0“ angegeben ist

z. B. 20 = 2 Ax beladen,
04 = 4 Ax leer.

Fehlt in der Spalte BRS GEW (vorhandenes Bremsgewicht) die maschinelle Eintragung, so ist der fehlende Wert durch den Zugführer anlässlich der Überprüfung des Wagenausweises beim Zug zu ergänzen.

Die nach erfolgter Zugaufnahme zu bildenden Summen sind im maschinell angefertigten Wagenausweis neben dem Wort „Summe“: in einer Zeile nebeneinander ausgeworfen, stehen aber nicht unter den betreffenden Spalten.

19. Etwas zum Nachdenken

Wäre es möglich, daß ein Tfz-Führer z. B. einen Zug auf der Strecke nur deshalb anhält und nicht mehr weiterfährt, weil dichter Nebel oder starker Schneefall ihm die Sicht teilweise nehmen?

Ist es nicht eher selbstverständlich, daß der Tfz-Führer trachten wird, seinen Zug trotz der schlechten Witterungsverhältnisse möglichst pünktlich an sein Ziel zu bringen?

Wäre es denkbar, daß ein Erhebungsbeamter, der die Ursache einer während der Nachtstunden erfolgten Zugentgleisung feststellen soll, seine Arbeit erst nach Eintritt der vollen Tageshelle aufnimmt?

Wird der Bedienstete nicht eher versuchen, mit dem ihm in der Regel nur zur Verfügung stehenden Mittel — einer Taschenlampe! — alle Spuren zu sichern?

Wäre es möglich, daß Bedienstete einer Fahrleitungsmeisterstelle einen Fahrleitungsriß erst am nächsten Morgen beheben, weil sie sonst in der Dunkelheit arbeiten müßten?

Ist nicht eher anzunehmen, daß diese Bediensteten ihren Ehrgeiz darin setzen, und die Störung so rasch als möglich beheben, damit der Zugverkehr nicht weiter behindert wird.

Hält man es für möglich, daß ein Fdl, in dessen Bf der Netzstrom ausfällt, keine Züge mehr abfertigt?

Sicher wird auch dieser Bedienstete in seinem vielleicht nur mit einer Kerze beleuchteten Dienstraum alles daran setzen, die Züge trotz des Stromausfalles planmäßig abzufertigen?

Jeder wird sich nun fragen, warum hier die für fast alle Eisenbahner an sich selbstverständliche Haltung einer näheren Betrachtung unterzogen wurde.

Unsere Antwort:

Weil jüngst der **Bf-Vorstand** eines kleinen Bf beim Verschub eines Bezirksgüterzuges das **Kuppeln der Wagen selbst besorgte**, da es die Schaffner eines Bezirksgüterzuges ablehnten; die Stelle, an der zu kuppeln war, hatte nämlich keine Platzbeleuchtung!

Sieht denn die Vorschrift nicht alle erdenklichen Sicherheitsmaßnahmen beim Verschub-

dienst vor, wodurch es ermöglicht wird, auch bei Dunkelheit zu arbeiten.

So sagt Punkt 89 der DV V 3:

„Nach dem Kuppeln dürfen Signale zum Ingangsetzen des Verschubteiles erst dann gegeben werden, wenn einwandfrei wahrgenommen wurde, daß alle Kuppler aus dem Gleis getreten sind. Sie haben dies bei **Dunkelheit** durch Hochhalten der Handlaterne anzuzeigen.“

Und Punkt 92 f):

„Zum Ankuppeln langsam anrollender Fahrzeuge darf sich der Verschubbedienstete zwischen den Puffern des stillstehenden Fahrzeuges aufstellen. In aufrechter Haltung darf er nur dann in das Gleis und aus demselben treten, wenn die Fahrzeuge mindestens eine Wagenlänge voneinander entfernt sind, ansonsten nur in gebückter Stellung, wobei Kupplerhandgriffe zu benutzen sind.“

Und Punkt 92 i):

„Neben dem Fahrzeug, an das anzukuppeln ist, soll ein Verschubbediensteter zur Signalabgabe stehen.“

Und Punkt 97:

„Die Fahrgeschwindigkeit beim Verschub ist so zu bemessen, daß an der beabsichtigten Stelle sicher angehalten werden kann; sie soll in der Regel 25 km/h nicht übersteigen und bei ungünstigen Verhältnissen noch 15 km/h betragen, sofern nicht zwingende Gründe, z. B. unsichtiges Wetter weitere Einschränkungen der Geschwindigkeit erfordern“

Aber auch in den Unfallverhütungsvorschriften sind zahlreiche Bestimmungen zur Wahrung der persönlichen Sicherheit enthalten.

Selbstverständlich wird angestrebt, die Arbeitsbedingungen so gut als möglich zu gestalten. Ist dies aber — aus welchen Gründen immer — noch nicht oder nicht überall durchführbar, so muß der Dienst vorsichtig, den jeweiligen Verhältnissen angepaßt verrichtet werden. Und dazu verhilft eben die Vorschrift mit den erwähnten Bestimmungen.

20. Nimm Urlaub vom Auto?

Man schrieb uns:

„. . . Ich bin der Ansicht, daß es vielfach bei den Bediensteten der ÖBB an Verständnis für das fehlt, was man im Geschäftsleben **Kundendienst** nennt; ein Wort, das Beamte anscheinend nicht kennen!

So werden Verspätungen kaum mehr in Bahnhöfen angeschrieben. In einem so wichtigen Knotenpunkt im Westen unseres Landes wie Bahnhof A. ist überhaupt keine Tafel mehr vorhanden. Auftretende Verspätungen werden erst zur planmäßigen Ankunftszeit des Zuges — wenn überhaupt — durchgesagt. Würde dies schon vor-

her und auch öfters geschehen, könnten die Fahrgäste im Warteraum oder Restaurant sitzen bleiben oder auch, falls sie erst knapp vor der Planankunftszeit am Bahnhof eintreffen, sich gleich in die Gastwirtschaft begeben.

Nun kommt es auch immer wieder vor, daß Verspätungen auch über 10 Minuten gar nicht durchgegeben werden. Auf meine diesbezügliche Frage antwortete mir der Fahrdienstleiter eines großen Bahnhofes: „Dazu haben wir keine Zeit! Für uns ist die Sicherheit das Wichtigste.“ Dies klingt zwar beruhigend, aber nicht einsichtsvoll!

Unser Kommentar hierzu:

Laut DV K 1, Punkt 585 sind Zugverspätungen auf Verspätungstafeln bei den Fahrkartenschaltern und am Bahnsteig bekanntzugeben.

Unsere Erhebungen ergaben, daß in einigen mit Lautsprecheranlagen ausgestatteten Bf die ordnungsgemäße Führung der Verspätungstafeln vernachlässigt bzw. ganz unterlassen wird. In dem vom Beschwerdeführer angegebenen Bf A. ist seit Jahren keine Verspätungstafel mehr vorhanden.

Gemäß DV V 3, Punkt 341 sind Verspätungen personenbefördernder Züge von 10 Minuten oder mehr möglichst frühzeitig auf der Verspätungstafel anzuschreiben und durch Lautsprecher nach ZSV 19 anzusagen. D. h., daß bereits bei Bekanntwerden der Verspätung eines personenbefördernden Zuges von 10 Minuten oder mehr diese an die Verspätungstafel anzuschreiben und gemäß ZSV unmittelbar vor der

Planankunft oder Planabfahrt durch Lautsprecher anzusagen ist!

„... 7. Jänner 1968 kurz nach Einfahrt des „Arlberg-Express“ im Bf Z. Die in Richtung Wien reisenden Fahrgäste waren auf dem Bahnsteig gleichmäßig verteilt. Nach Einlaufen des Zuges stürzte sich alles auf die Wagen. Erst nach dem Anfahren bemerkten die meisten, daß die ersten 4 Wagen reserviert waren!

Die Fahrdienstleitung dieses Bahnhofes hatte es nicht der Mühe für wert gefunden, die Fahrgäste vor Einfahrt des Zuges darauf aufmerksam zu machen, daß die ersten Wagen reserviert waren; aber auch die Schaffner nahmen sich nicht die Mühe, die eingepfercht Stehenden auf die fast leeren Wagen im hinteren Teil des Zuges aufmerksam zu machen.

Dienst am Kunden, kann man da nur sagen! Und das noch dazu im „Arlberg-Express“!

Wir erinnern hier an die Bestimmungen des Punktes 466 der DV V 3, wonach die Schaffner u. a. den Reisenden erforderlichenfalls Plätze anzuweisen haben.

Selbstverständlich wäre es, — so sollte man meinen — daß Fdl die Fahrgäste über die Platzverhältnisse im Zug informieren, insbesondere dann, wenn zahlreiche Reisende zusteigen wollen und der Bf eine Lautsprecheranlage besitzt. Auch das gehört zum Kundendienst!

(Siehe auch DV V 3, Punkt 181 und Verkehrs-Unterrichtsblatt 6. Stück aus 1965: Kampf der Verspätung!)

21. Das war Kundendienst!

Man schrieb uns:

„In der Nacht vom 12. auf 13. Jänner 1968 wartete ich am Wiener Westbahnhof zusammen mit vielen anderen Reisenden auf Abfahrt bzw. was mich betraf, auf die Ankunft eines Zuges aus Deutschland. Durch die ungünstige Wetterlage hatten die Züge wie ja bekannt ist, einige Stunden Verspätung.

Alle „stürmten“ die Fahrdienstleitung Ankunft, wo einer Ihrer Beamten bereitwilligst Auskunft gab. Wie ich einem Telefongespräch entnehmen konnte, handelte es sich um Herrn Riedl. Obwohl jeder eine Auskunft wollte — möglichst eine positive — wurde Herr Riedl nicht ungehalten, sondern bemühte sich um jeden einzelnen. Ich bin 21 Jahre alt und bewundere Herrn Riedl, ein Vorbild für die Jugend.

Dieses nette und freundliche Verhalten Ihres Beamten fand ich der Mühe wert, Ihnen dies mitzuteilen. Ich bitte Sie, Herrn Riedl meinen herzlichsten Dank für sein einmaliges Bemühen weiterzuleiten.

Hochachtungsvoll R. U.“

Sehr geehrter Herr Generaldirektor!

Als Reiseleiter der Schülerinnen der Mädchenhauptschule Lustenau/Vrlbg waren wir heute sehr in Sorge wegen der Streckensperre über den Arlberg, da wir unsere Rückfahrt von der „Wien-Aktion“ antreten sollten. Dürfen wir Ihnen berichten, daß sich Herr Fahrdienstleiter Urbanek und Herr Schremser am Westbahnhof sehr um uns bemüht haben; sie haben alles getan, daß wir im reservierten Waggon statt 14.55 Uhr um 20.20 Uhr über München heimfahren konnten. Namens der Schülerinnen und Lehrer aufrichtigen Dank für dieses liebe Bemühen; es ist so nett, daß Ihre Beamten derart freundlich und hilfsbereit sind. Sie tun viel für die Sache, verdienen Dank und Anerkennung. Auch Ihnen Dank

Direktor W. G., Lustenau.“

Gesundheit ist das größte Gut!

Vernünftige Vorsicht darf niemals
mit Feigheit verwechselt werden!

Die meisten Unfälle sind auf
Unvorsichtigkeit zurückzuführen!

Daher:

Eigene Vorsicht ist der beste Unfallschutz!