Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

Bahnmeister Regensburg
Eingel. 8. FEB. 1961
Zl. ..... Blg. .....

Verkehrs-Unterrichtsblatt

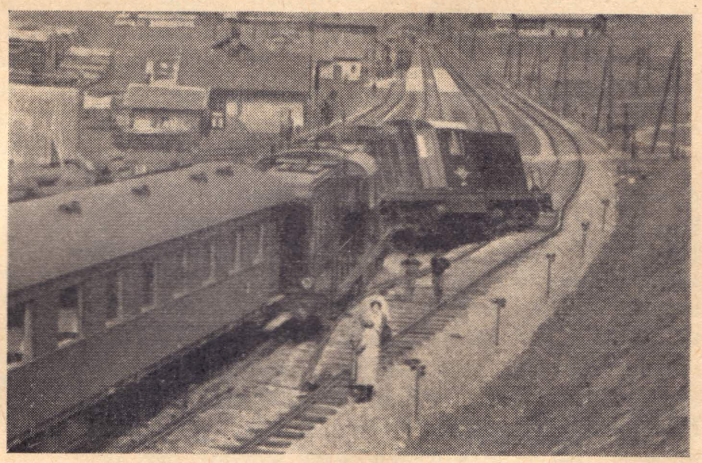
2. Stück | Wien, am 1. Februar 1961 | Jahrgang 1961

Inhalt: 5. Für jeden etwas
6. Zum Thema „Zeitweise eingleisiger Betrieb"
7. Auskünfte an Reisende über Anschlußzüge
8. Warum Reisende unnötig verärgern?
9. Kommentar überflüssig!

Streckenleitung Wien FJB
Eingel. - 7. FEB. 1961
Zl. ..... Blg. .....

Das sind die Folgen

(Entgleisung der Vorspann- und Zuglokomotive eines Personenzuges, 18stündige Unterbrechung des durchgehenden Verkehrs),



wenn

durch mangelhafte Fahrwegprüfung vor der Ausfahrt eines Zuges nicht darauf geachtet wird, ob die für die bevorstehende Zugfahrt erforderlichen Weichen richtig stehen und die vorgeschriebenen Weichenschlüssel am richtigen Platz verwahrt sind, hiedurch bei der Ausfahrt — vom Stellwerkswärter unbemerkt — eine unrichtig stehende schloßgesperrte Weiche aufgeschnitten und diese Weiche im aufgeschnittenen Zustand von dem einfahrenden Personenzug gegen die Spitze befahren wird, da wieder die Fahrwegprüfung unterlassen wurde.

---

5. **Für jeden etwas**

Triebfahrzeugführer, Fahrdienstleiter!

In letzter Zeit mußte wiederholt festgestellt werden, daß die Triebfahrzeugmannschaften den 3. Absatz des Pkt. 25 der DV M 22, Teil A — Meldung der Triebfahrzeugmannschaften in Dienststellen, die nicht mit einem Maschinenmeister besetzt sind — nicht beachten.

Es heißt dort: „Ist zur Zeit des Dienstantrittes der Triebfahrzeugmannschaft dienstplanmäßig kein Maschinenmeister anwesend oder die Dienststelle überhaupt nicht mit einem Maschinenmeister besetzt, dann **hat sich der Triebfahrzeugführer persönlich beim Fahrdienstleiter** spätestens bei Beginn der Dienstverrichtung im Bahnhofbereich bzw. vor Abfahrt des Zuges und zwar mündlich zu melden. Der Heizer (Beimann) meldet sich in diesem Falle zu Beginn seiner Dienstverrichtung, und zwar nur bei seinem Triebfahrzeugführer, der sich vom rechtzeitigen Dienstantritt und dem dienstfähigen Zustand des Heizers (Beimannes) zu überzeugen hat."

Damit ist eindeutig gesagt, daß auch in jenem Fall eine Meldung zu erfolgen hat, wenn zu Dienstbeginn der Triebfahrzeugmannschaft der Fahrdienstleiter noch nicht im Dienst ist. Die Meldung des Triebfahrzeugführers hat dann vor Abfahrt des Zuges zu erfolgen.

Nur bei ausnahmsweiser Sperre des Zugausgangsbahnhofes (DV V 3, Pkt. 639) und in Geschäftsführerbahnhöfen entfällt die Meldung des Triebfahrzeugführers.

Bahnhofbedienstete!

Wir erinnern daran, daß die Schneebeseitigung in den Bahnhöfen, soweit sie nicht maschinell erfolgt, in erster Linie **den Bahnhofbediensteten obliegt.** Nur dann, wenn die zur Verfü-

gung stehenden Bahnhofbediensteten nicht ausreichen, sind die erforderlichen Hilfskräfte bei der zuständigen Bahnmeisterstelle anzusprechen.

Es sei besonders an die Weichen- und Stellwerksbediensteten appelliert, bei Schneefällen in größeren Zugpausen die zugewiesenen Weichen wiederholt umzustellen, um ein Verkrusten der Gleitstühle hintanzuhalten (DV B 29, Pkt. 38). Natürlich darf nicht darauf vergessen werden, die Drahtzüge der Signale, Weichen und Schranken von Schnee und Eis freizuhalten.

Auch die DV V 3 enthält in den Punkten 903 und 904 Anordnungen für die Schneebeseitigung in den Bahnhöfen. Besonders ist darauf zu achten, daß ein- und aussteigende Reisende sich nicht selbst den Weg von und zu den Zügen bahnen müssen, sondern daß auch der letzte Wagen eines Reisezuges auf gesäubertem Bahnsteig hält. Bei Glatteis sind die Zugänge zu den Bahnhöfen und Haltestellen, die Bahnsteige (auch Verschieberbahnsteige) sowie die Trittbretter der Fahrzeuge mit Sand, Asche, Kohlenlösche u. dgl. zu bestreuen (siehe auch Verkehrs-Unterrichtsblatt 12/57).

Triebfahrzeugmannschaften, Zugbegleiter, Verschieber, Stellwerks(Weichen)wärter!

Es vergeht kaum ein Tag, an dem nicht eine oder mehrere Weichen während des Verschubes aufgeschnitten werden. In vielen dieser Fälle ist auch die Triebfahrzeugmannschaft, deren Triebfahrzeug sich an der Spitze der Verschubabteilung befindet, am Vorkommnis mitschuldig.

Gemäß DV V 3, Pkt. 126 ist für die richtige Stellung einer Weiche beim Verschub jener Bedienstete verantwortlich, dem ihre Bedienung obliegt. **Mitverantwortlich** sind sowohl der Bedienstete, der die Verschubbewegung einleitet, als auch die Triebfahrzeugmannschaft, wenn sie an der Spitze fährt; sie haben sich durch Ausblick auf die Signalkörper von der richtigen Stellung der Weichen (Gleissperrschuhe) zu überzeugen. Nur bei Weichen, die keinen, einen verhängten oder einen bei Dunkelheit unbeleuchteten Weichensignalkörper tragen, ist die Triebfahrzeugmannschaft von der Mitverantwortlichkeit enthoben.

Man kann sich des Eindruckes nicht erwehren, daß das Weichenaufschneiden von so manchen als Belanglosigkeit angesehen und nicht bedacht wird, welche Betriebsgefahr — Entgleisung, Flankenfahrt, Fehlausfahrt usw. — damit verbunden ist.

Nur ein Beispiel:

Nach Stillstand eines Güterzuges wird die Einfahrt für einen personenbefördernden Zug der Gegenrichtung freigestellt. Unmittelbar danach beginnt die Zugbegleitmannschaft des Güterzuges ohne Erlaubnis des Fahrdienstleiters mit dem Verschub. Dabei wird durch das Triebfahrzeug eine Weiche aufgeschnitten und der Verschubteil gerät in die Fahrstraße des anrollenden Zuges.

Daß es nur zum Überfahren des Signals, jedoch nicht zu einem Zusammenstoß kommt, ist nur dem glücklichen Umstand zu danken, daß das Einfahrsignal — nach Befahren der Isolierschiene durch den Verschubteil — selbsttätig auf „Halt" fällt. Es geschieht dies, als sich der anrollende Zug noch etwa 200 m vor dem Signal befindet, so daß der Triebfahrzeugführer durch sofortige Vollbremsung den Zug auf kürzeste Distanz zum Stillstand bringen kann.

Schrankenbediener!

Auszug aus dem Bericht eines Gendarmeriepostenkommandos:

„Am 13. Dezember 1960, um 9.15 Uhr erstattete ein Fahrdienstleiter telephonisch die Anzeige an den Gendarmerieposten, daß von einem Lkw ein Schrankenschlagbaum abgebrochen worden sei."

Der für die Schrankenbedienung zuständige Stellwerkswärter gab bei seiner Vernehmung durch die Gendarmerie u. a. folgendes an: „Ich schrieb mir die Angaben des Kraftfahrzeuglenkers auf und sagte dabei zu ihm, ich glaube nicht, daß der Unfall der Gendarmerie angezeigt wird, da ja die Haftpflichtversicherung ohnedies alles bezahlt."

Die Ansicht des Stellwerkswärters war grundfalsch, da **jedes** Anfahren von Schranken durch Straßenfahrzeuge auf **kürzestem Wege** der Gendarmerie oder Polizei zu melden ist. (Siehe „Richtlinien" DV V 26, Anlage 3, lfd.Nr. 13.)

Diese Anzeige des Unfallbereichsbahnhofes ist vom Vorstand, seinem Stellvertreter oder dem Fahrdienstleiter zu erstatten. (DV V 26, Pkt. 62.)

Fahrdienstleiter!

Zur Vermeidung von Unfällen, aber auch um Versäumnis von Zügen hintanzuhalten, sind die Reisenden von Einfahränderungen rechtzeitig und wirksam zu verständigen.

Dies ist in Bahnhöfen mit Erdbahnsteigen von besonderer Bedeutung.

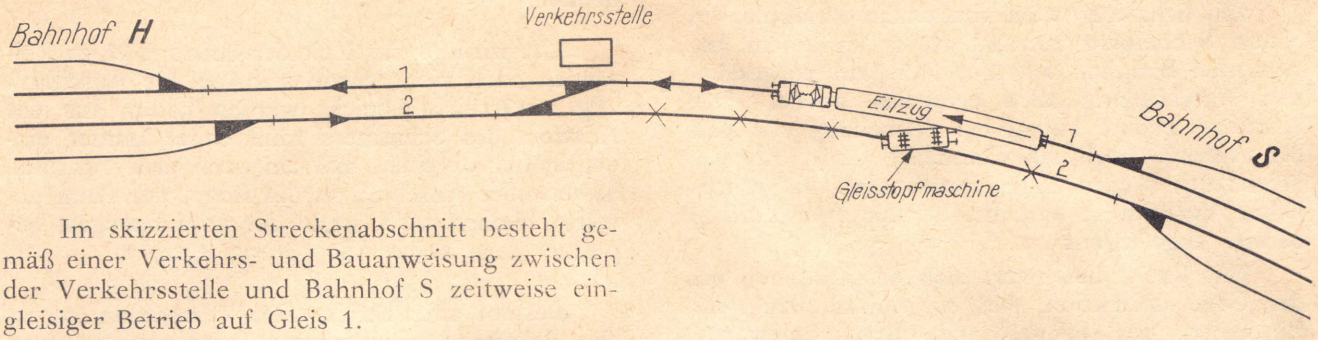
Die Verständigung ist entweder durch Lautsprecher oder mündlich zu vollziehen. Die Ansage durch Lautsprecher ist in der ZSV, II/20, geregelt. Die mündliche Verständigung von der Einfahränderung hat **wiederholt, laut** und **verständlich** zu erfolgen. Sie ist knapp vor der Zugeinfahrt zu wiederholen, damit auch jene Reisenden, die erst knapp vor dem Zug den Bahnsteig betreten, hievon Kenntnis erhalten.

Der Fahrdienstleiter hat **rechtzeitig** am Platz zu sein (DV V 3, Pkt. 455) und sein Augenmerk darauf zu richten, daß sich die Reisenden in **genügender Entfernung** vom Einfahrgleis aufhalten (DV V 3, Pkt. 521, b).

Fahrdienstleiter!

Denkt stets an Pkt. 10 der DV V 3! Auch scheinbar geringe Verstöße gegen die zur Wahrung der Verkehrssicherheit getroffenen Anordnungen können Menschenleben gefährden!

6. Zum Thema „Zeitweise eingleisiger Betrieb"



Im skizzierten Streckenabschnitt besteht gemäß einer Verkehrs- und Bauanweisung zwischen der Verkehrsstelle und Bahnhof S zeitweise eingleisiger Betrieb auf Gleis 1.

Am 25. November 1960 um 14.20 Uhr entgleiste zwischen der Verkehrsstelle und Bahnhof S während der Begegnung mit einem Eilzug eine im außer Betrieb gesetzten Gleis in Richtung S fahrende Gleisstopfmaschine. Sie stieß dabei gegen den zweit- und drittletzten Wagen des Eilzuges, wodurch vier Fenster zertrümmert und ihre Rahmen herausgerissen wurden. Fünf Reisende erlitten Verletzungen.

Wie kam es zu diesem Unfall?

Das außer Betrieb gesetzte Gleis wies an der Entgleisungsstelle eine Steilrampe 1 : 100 (Rechtsbogen R = 480 m) auf und war nur unterschoppt nicht aber unterstopft (Baugleis, nur Schrittgeschwindigkeit zulässig). Die Gleisstopfmaschine, die von H nach S überstellt werden sollte, war mit einem Kleinwagenführer der zuständigen Bahnmeisterstelle und einem Firmenarbeiter als Fahrer besetzt. Sie fuhr zum Zeitpunkt der Entgleisung mit etwa 20 bis 25 km/st. Da der eingleisige Streckenabschnitt durch Fahrten stark belegt war, beschloß der Fahrdienstleiter der Verkehrsstelle ohne weitere Rückfrage, die Fahrt nach S auf Gleis 2 durchführen zu lassen. Er hatte keine Bedenken, zumal schon vorher wiederholt Kleinwagen in dieses Gleis eingelassen worden waren.

Nach Pkt. 581 der DV V 3 scheidet bei zeitweise eingleisigem Betrieb das außer Betrieb gesetzte Gleis (hier Gleis 2) für die Verkehrsabwicklung aus; notwendige Fahrten auf diesem Gleis sind nicht als Zug- sondern als **Verschubfahrten** durchzuführen. Die Verschub- und Kleinwagenfahrten auf dem außer Betrieb gesetzten Gleis **regelt der örtliche Aufsichtsbedienstete im Einvernehmen mit dem Fahrdienstleiter** des jeweils in Betracht kommenden Bahnhofes.

Gegen letztere Bestimmung verstieß der Fahrdienstleiter der Verkehrsstelle, da er der Fahrt **ohne Wissen** des örtlichen Aufsichtsbediensteten zustimmte.

Sicherlich hätte der Aufsichtsbedienstete den Kleinwagenführer durch Vermittlung des Fahrdienstleiters auf die Besonderheiten des Baugleises aufmerksam gemacht und ihn auch angewiesen, bestimmte Gleisstellen besonders vorsichtig zu befahren.

Der Kleinwagenführer war an der Entgleisung mitschuldig, da er die Fahrt mit unzulässig hoher Geschwindigkeit zuließ, wodurch ein Rad der Gleisstopfmaschine bei der Steilrampe die Führung verlor und entgleiste.

Leider mußte anläßlich der abschließenden Erhebung wieder arge Mißachtung der Bestimmungen der DV V 26 über die Durchführung von Einvernahmen festgestellt werden! Wiewohl sich der Vorfall am **25. November 1960** ereignet hatte, wurde der beteiligte Kleinwagenfahrer erst am **10. Jänner 1961** einvernommen!

Wenn schon bei den Voreinvernahmen verabsäumt wurde, den Firmenbediensteten zu befragen, so hätte doch die zuständige Bahnmeisterstelle die Verpflichtung gehabt, die Aussage des zur Klärung des Sachverhaltes wichtigen Zeugen nachher raschest sicherzustellen. Es bedurfte erst wiederholter Aufforderungen durch die Bundesbahndirektion, ehe man sich zur Einvernahme am **10. Jänner 1961** entschloß!

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

Werden auf Bahngrund Kraftfahrzeuge durch Verschulden der Bahn stark beschädigt, so ist es wichtig, sie durch einen Fachbeamten der zuständigen Kraftwagenbetriebsleitung besichtigen zu lassen, um den Umfang der entstandenen Schäden einwandfrei ermitteln und übertriebenen Schadenersatzforderungen entgegentreten zu können.

Unterstützt die Bemühungen des Kraftwagendienstes dadurch, daß Ihr Euch erkundigt, wohin ein beschädigtes Kraftfahrzeug gebracht wurde oder gebracht werden soll, um so die Besichtigung ohne Zeitverlust zu ermöglichen!

7. Auskünfte an Reisende über Anschlußzüge

Ein Schaffner wird von einem Reisenden in einem Schnellzug befragt, ob er in einem bestimmten Bahnhof den laut Fahrplan vorgesehenen Anschlußzug auch erreichen werde. Der Schaffner bejaht, zumal der Schnellzug zur Zeit der Anfrage noch fahrplanmäßig fährt. Als der Schnellzug wegen Zugverhaltungen mit erheblicher Verspätung eintrifft, ist der Anschlußzug bereits abgefahren!

Mit Recht beschwert sich der Reisende bei der Generaldirektion, daß der Anschlußzug das Eintreffen des Schnellzuges nicht abgewartet habe, obwohl ihm vom Schaffner ausdrücklich versichert worden sei, daß er den Anschlußzug noch erreichen werde.

Das Beispiel schildert leider keinen Einzelfall. Nur zu oft langen derartige Beschwerden ein.

Wie hätte sich der Schaffner zu verhalten gehabt?

Oft wird es zur Zeit der Anfrage eines Reisenden noch nicht gewiß sein, ob der Anschlußzug tatsächlich erreicht werden kann. Aus der Antwort des Schaffners muß daher immer eindeutig hervorgehen, daß ein nach dem Fahrplan bestehender Anschluß in der Regel nur dann gewahrt bleiben wird, wenn der vom Fahrgast benutzte Zug keine Verspätung erleidet.

Besteht aber bereits eine Verspätung, so ist der Schaffner verpflichtet — sofern er nicht selbst über die Wartezeiten genau im Bilde ist — sich beim Zugführer oder Fahrdienstleiter eines Unterwegsbahnhofes zu erkundigen, ob der Anschlußzug auf den verspäteten Zug zuwarten wird. **Erst dann** darf er die Frage des Reisenden beantworten.

---

8. Warum Reisende unnötig verärgern?

Zahlreiche Untersuchungen über Beleuchtungs- und Beheizungsmängel oder undichte Fenster bei Reisezugwagen lassen erkennen, daß es die Schaffner sehr häufig unterlassen, über selbst beobachtete oder von Reisenden bekanntgegebene Mängel Meldung zu erstatten. Sie nehmen durch solche Unterlassungen den Organen des technischen Wagendienstes die Möglichkeit zur raschesten Behebung der Schäden.

Aber auch von Fahrdienstleitern und sogar von Organen des technischen Wagendienstes festgestellten Unregelmäßigkeiten wird namentlich in Zugausgangsbahnhöfen nicht die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt.

Besonders bei Beheizungsmängeln werden beschwerdeführende Reisende vertröstet und bessere Beheizung während der Fahrt zugesagt, obwohl sich niemand um Ursache und Behebung der Fehler an den Heizanlagen kümmert.

Unterlassene Meldungen sowie flüchtige Untersuchungen führen dazu, daß mangelbehaftete Reisezugwagen wiederholt zwischen Beistellungsbahnhof und Zielbahnhof verkehren und es nur zu oft erst massiver Beschwerden der Reisenden bedarf, ehe die Behebung erfolgt.

Sofortige genaue Meldung der Schaffner über Mängel, ihre unverzügliche Weitergabe an den technischen Wagendienst und ebenso rasche sowie gründliche Behebung der Schäden sind unerläßliche Voraussetzungen, um eine Reise zum Vergnügen zu machen und der Bahn Lob für ihre Leistungen zu sichern.

Unterbliebene Meldungen können leicht Ursache dafür sein, daß Reisende verärgert und von der Benützung der Bahn abgeschreckt werden.

Und dies will doch jeder von uns gerne vermeiden helfen.

---

9. Kommentar überflüssig!

Ort: Zwischenbahnhof einer stark befahrenen eingleisigen Hauptbahn.

Zeit: Sonntag, 15.00 Uhr.

Nachdem er den Weichenwärter mit seiner Vertretung beauftragt hat, begibt sich der als **Fahrdienstleiter** diensthabende Vorstand zu einem Plausch ins benachbarte Wärterhaus, in dem ein Kollege wohnt, und geht anschließend in ein Gasthaus, um einer Kartenpartie zuzusehen und 2 Glas Bier zu trinken!

Um 16.30 Uhr — erst nach 1½ Stunden — kehrt er wieder zum Bahnhof zurück. Die in der Zwischenzeit verkehrenden Züge, darunter ein Expreßzug, werden vom Weichenwärter abgefertigt, der alle Verrichtungen des Fahrdienstleiters wie Anbieten, Annehmen, Rückmelden, Fahrwegprüfung, Stellen der Signale besorgt und sogar die Züge mit der **roten Kappe am Platz** erwartet!

Die Dienstauffassung solcher Art noch weiter zu kommentieren erübrigt sich wohl!

Wäre das in diesem Falle — der sich leider wiederholt ereignete — bewiesene Fehlen jedes Verantwortungsbewußtseins sachlich nicht derart bedenklich, käme man leicht in Versuchung, das Geschehene in diesem Mittelbahnhof zum Gegenstand einer Satire zu machen.

Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen 137