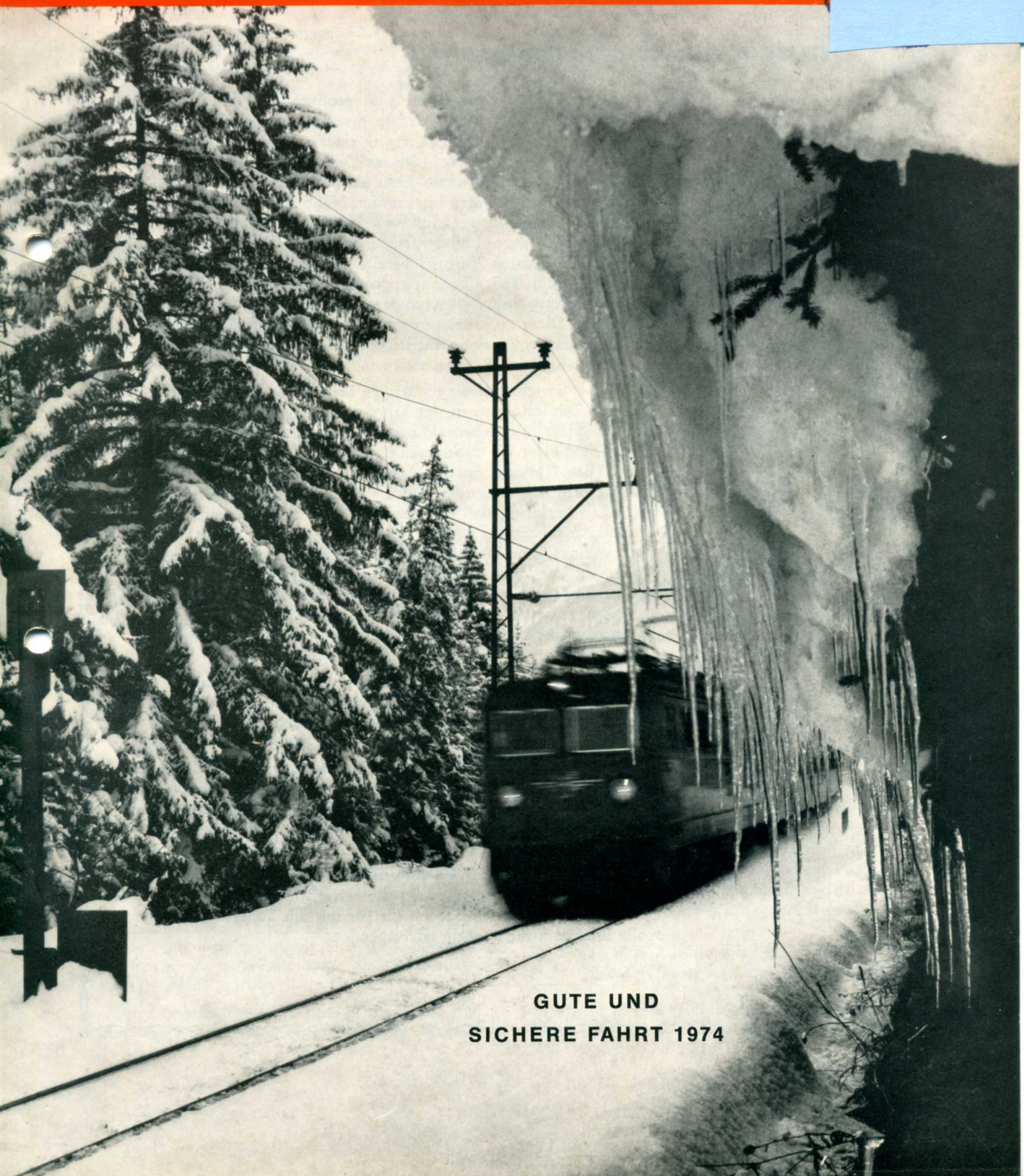
Verkehrs-Unterrichtsblatt

Generaldirektion
der
Österreichischen
Bundesbahnen
Betriebsdienst

1/74



GUTE UND
SICHERE FAHRT 1974

Inhalt: 1. Aus dem Verkehrsgeschehen
2. Etwas für jeden
3. Kundendienst

Energie – kostbarer denn je!

Auch wenn die Eisenbahn zum größten Teil ihre Verkehrsleistungen auf elektrifizierten Strecken erbringt — sie wirbt mit dem Slogan „Wir fahren in einer sauberen Umwelt" — so bleibt sie natürlich von der zur Zeit herrschenden Situation auf dem Mineralölsektor nicht gänzlich unberührt. Auch die Eisenbahn ist in einem bestimmten Maße „Ölverbraucher" und ihre Dieselfahrzeuge sind von dieser Energiequelle abhängig. Gerade jetzt aber erwartet man sich — angesichts der in mehreren Staaten Europas bereits verfügten und auch in Österreich zum Teil schon erwogenen Einschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs — von der Bahn erhöhte Verkehrsleistungen. Diese zu erbringen und die Leistungsstärke unter Beweis zu stellen, ist eine nicht leicht zu bewältigende Aufgabe der Österreichischen Bundesbahnen.

Die Erbringung dieser erwarteten Leistung muß noch dazu in einer Zeit erfolgen, in der jahreszeitlich bedingt ohnehin ein erhöhter Energiebedarf besteht, wobei natürlich auch Elektrizität nicht im unbeschränkten Ausmaß zur Verfügung steht. Diese Tatsache ist der Anlaß, um auf **Sparsamkeit im Energieverbrauch** besonders hinzuweisen. Wir haben schon mehrmals berichtet, daß ein Reisezug bei voll eingeschalteter Heizung mehr Strom für die Heizung als für die Traktion verbraucht. Dieser Umstand macht es erforderlich, daß dem Vorheizen der Züge besonderes Augenmerk geschenkt wird und es auf Grund der Außentemperatur jeweils nur im erforderlichen Ausmaß erfolgt. In diesem Sinne ist auch die als **Sparmaßnahme** anzusehende vorübergehend verfügte, geringfügige Kürzung der Vorheizzeiten zu verstehen.

Die Kürzung der Vorheizzeiten bedingt, daß vermehrt darauf gesehen wird, daß während des Vorheizens die Türen, Fenster und Lüftungsklappen der Wagen unbedingt geschlossen sind.

Während der Fahrt haben die Zugbegleiter der Zugheizung erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Eine Überhitzung von Wagen mit nachfolgender Temperaturregelung durch Öffnen von Fenster soll nicht vorkommen. Die Temperatur in den Wagen ist wiederholt zu kontrollieren und durch Bedienung der Heizschalter entsprechend zu regeln.

Es wird an die verständnisvolle Mitarbeit aller betroffenen Bediensteten appelliert, um die für uns alle äußerst wertvolle Energie nicht unnötig zu vergeuden.

1. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Zusammenstoß zweier Sperrfahrten
(Strecke Salzburg—Innsbruck)

Am 1. 10. um 14.50 Uhr kam es im **km 158,250** zwischen den Bf K. und B. auf dem gesperrten Streckengleis 2 zum Zusammenstoß der Sperrfahrt 1 Arbeitszug (Tfz 2060.1, 1 Kranwagen + 2 Güterwagen, 77 t, 7 Achsen) mit Sperrfahrt 2 Kl (Turmwagen X 534.10 + Trommelwagenanhänger), wobei das Diesel-Tfz mit einer Achse entgleiste; der Anhänger des Turmwagens wurde zertrümmert, das Tfz und der Turmwagen erheblich beschädigt.

Gemäß einer VBA war das Streckengleis 2 vom 1. 10.—3. 10. (3. Teilsperre) wegen Einbaues von Brückenbetonfertigträgern im **km 159,013** gesperrt. Um 6.30 Uhr fertigte der Fdl des Bf K. die Sperrfahrt 1 Arbeitszug bis **km 159,000** und zurück mit der voraussichtlichen Ankunft um 16.50 Uhr ab. Der zur Durchführung von Fahrleitungsarbeiten eingesetzte Turmwagen wurde um 7.35 Uhr als Sperrfahrt 2 Kl von Bf K. auf Streckengleis 2 mit einer Gleisbesetzungsdauer bis 15.00 Uhr abgefertigt, wobei es der Fdl unterließ, in der Fahrtanweisung auf die Sperrfahrt 1 hinzuweisen; außerdem verabsäumte er, die Sperrfahrt 1 Arbeitszug vom Verkehr der Sperrfahrt 2 Kl zu verständigen, obwohl dies über einen Anschaltfernsprecher möglich gewesen wäre.

Beide Sperrfahrten kehrten um 11.40 Uhr nach Bf K. zurück und fuhren abermals — der Arbeitszug um 12.10 Uhr und der Turmwagen um 12.50 Uhr — auf das gesperrte Streckengleis. Eine neuerliche Befehlsvorschreibung bzw. Eintragung in die Fahrtanweisung hielt der Fdl in K. für überflüssig, da er der Meinung war, die Vorschreibungen vom Vormittag würden genügen!

Da der Zugführer des Arbeitszuges die Rückfahrt (gezogen), ohne den Fdl im Bf K. zu benachrichtigen, 2 Stunden früher als vorgesehen, zuließ und der Kl-Führer der Sperrfahrt 2 Kl die Deckung des in einem unübersichtlichem Streckenabschnitt (Bogen R = 290 m) stehenden Turmwagens unterließ, kam es zum Zusammenstoß.

DV V 3, Pkt. 574: „. . . Sperrfahrten — ausgenommen Sperrfahrten Kl — erhalten V-Befehl, wenn

a) auch andere Züge ihn erhalten sollen

b) in dem gesperrten Gleis eine unbefahrbare Stelle vorhanden ist

c) sich in dem gesperrten Gleis Fahrzeuge oder bereits andere Sperrfahrten befinden; können diese Sperrfahrten gemäß Punkt 571 nicht benachrichtigt werden, so ist dies im V-Befehl mitanzugeben.

Bei Sperrfahrten Kl sind die Weisungen in die Spalte 7 der Fahrtanweisung einzutragen."

DV V 3, Pkt. 576: „Bei Unübersichtlichkeit der Strecke, bei unsichtigem Wetter und bei Dunkelheit sind Sperrfahrten, die auf der Strekke halten, nach beiden Richtungen zu decken (s. DV V 2)."

DV V 3, Pkt. 577: „Von der Rückfahrt hat der Zugführer (Kl-Führer) vom nächsten Fernsprecher den Fdl des Ausgangsbf, von einer Weiterfahrt den Fdl des vorgelegenen Bf zu benachrichtigen. Der Fdl hat die beteiligten Bf- und Str-Bediensteten von der Rück- oder Weiterfahrt nur dann nochmals zu benachrichtigen, wenn gegenüber der ersten Benachrichtigung Änderungen eingetreten sind."

---

b) Tötung eines Gleismeisters
(Strecke Kufstein—Innsbruck)

Am 10. 10. um 11.40 Uhr wurde im km 7,9 zwischen den Bf Sch. und K. ein Gleismeister vom Tfz eines Güterzuges erfaßt, überfahren und getötet (Abtrennung beider Beine und eines Armes).

Im Streckengleis 1 wurden Erhaltungsarbeiten mit einer Schraubeneindrehmaschine durchgeführt. Die Rotte (1 Gleismeister, 9 Mann und 1 Sicherungsposten) hatte keinen Anschaltfernsprecher und war demnach den benachbarten Bf weder als Arbeiterrotte noch als „gefährdete Rotte" gemeldet worden.

Im Bereich der Arbeitsstelle kam es zur Begegnung zweier Güterzüge. Nachdem der Sicherungsposten das Rottenwarnsignal rechtzeitig gegeben hatte, traten die Oberbauarbeiter nach der Gleisaußenseite des Streckengleises 1. Der Gleismeister — als örtlich Aufsichtsführender — stellte sich jedoch mit der Schraubeneindrehmaschine zwischen die beiden Streckengleise, wobei er vermutlich zu nahe dem Streckengleis 2 stand und vom Tfz ins Gleis geschleudert wurde.

UVV, Pkt. 2.5.1.1, 2.5.2.4, 2.5.2.6 des Heftes 2, Pkt. 5.1.4, 5.4.4, 5.9.7 des Heftes 5.

DV V 3, Pkt. 206: „. . . Arbeiterrotten, die infolge der Besonderheit ihrer Aufgaben oder

der Arbeitsstelle das Gleis nicht innerhalb kürzester Zeit verlassen können (z. B. in Strecken mit beschränkter Austrittsmöglichkeit, bei Arbeiten mit Kraftgeräten), sind den Fdl der beiden benachbarten Bf, mit welchen sie durch Fernsprecher verbunden sein müssen, vom örtlich Aufsichtführenden als

„gefährdete Rotte"

mit den Angaben wie für gewöhnliche Arbeiterrotten zu melden . . .".

---

c) Entrollen von 6 Wagen beim Verschub

Am 2. 11. um 17.10 Uhr entrollten im Bf S. nach Ausfahrt eines Bezirksgüterzuges aus Gleis 10 6 dort vorübergehend abgestellte beladene Güterwagen in das Stumpfgleis 10 a. Dort überfuhr der 1. Wagen (beladen mit 10 Pkw der Marke Skoda) den Gleisabschluß (Erdhügel) und stürzte auf eine darunter befindliche Bezirksstraße bzw. verlegte zum Teil das Streckengleis in Richtung Bf F.; die übrigen 5 Wagen blieben am Stumpfgleis stehen. Durch die Entgleisung wurden alle 10 Pkw schwer beschädigt. Sachschaden: etwa S 200.000!

Zur Freimachung der Strecke und zur Beseitigung der weiteren Unfallfolgen war die örtliche Feuerwehr, ein Autokran und ein Hilfszug eingesetzt. Die Arbeiten dauerten bis 3.00 Uhr des Folgetages an, so daß bis dahin Schienenersatzverkehr bestand.

Der Verschubleiter hatte einen Verschieber beauftragt, die erwähnten 6 Wagen von Gleis 8 abzuziehen und sie auf Gleis 10 nördlich grenzfrei aufzustellen. Der Verschieber fuhr jedoch entgegen des erhaltenen Auftrages mit der geschobenen Wagengruppe nach Gleis 10 südlich, wo der Bezirksgüterzug in Richtung Süden zur Abfahrt bereit stand. Der Bedienstete war der Ansicht, es handle sich auf Gleis 10 um weitere abgestellte Fahrzeuge. Da er sich als Spitzenverschieber aber in der Mitte des Verschubteiles aufhielt, sah er das Zugschlußsignal nicht und unterließ jegliche Sicherung der 6 Wagen. Diese begannen nach Ausfahrt des Bezirksgüterzuges im Gefälle von 10‰ zu rollen, wurden aber rechtzeitig vom Wärter des Stellwerkes 1 — Alfred **Stadler** — bemerkt, dem es gelang, die Weiche 62 nach dem Stumpfgleis 10 a umzustellen. Dadurch konnte ein Entrollen der 6 Wagen auf das Streckengleis (13‰ Gefälle) und u. U. ein folgenschwerer Zusammenstoß mit dem vorausgefahrenen Güterzug verhindert werden.

DV V 3, Pkt. 64: „Bei Verschubteilen, bei denen sich der Tfzf nicht auf dem vordersten Fahrzeug befindet, hat sich ein Verschubbediensteter (Spitzenverschieber) beim vordersten Fahrzeug so aufzuhalten, daß er den Verschubweg überblicken und rechtzeitig die nötigen Signale geben kann."

DV V 3, Pkt. 119: „Abgestellte Fahrzeuge müssen gegen unbeabsichtigtes Bewegen gesichert sein; beim Verschub vorübergehend abgestellte Fahrzeuge jedoch nur dann, wenn sie durch besondere Umstände (Gefälle, Wind u. a.) in Bewegung geraten können."

DV V 3, Pkt. 122: „. . . Gegen ein Gefälle von mehr als 2,5 ‰ (s. Tafeln B 3 und B 4) muß das in Richtung gegen das Gefälle bzw. das am tiefsten Punkt stehende Fahrzeug an zwei Achsen durch Unterlagen gesichert werden . . .".

DV V 3, Pkt. 591: „. . . Entrollte Fahrzeuge, auf denen sich keine Personen befinden, dürfen auch an einem Stumpfgleisabschluß zum Stillstand gebracht werden . . .".

---

d) Fdl-Nachwuchskraft verschuldet Zugentgleisung

Die Sicherungsanlage des Bf O. besteht aus einem Befehlswerk mit einem Zusatzstellwerk (1) und 2 Wärterstellwerken (2 und 3). Das Zusatzstellwerk 1 (Hebelbank mit den Weichenhebeln 1 und 2 befindet sich unmittelbar neben der Fahrdienstleitung und wird vom Fdl bedient.

Nachdem der Fdl am Ereignistag (20. 10.) um 4.30 Uhr festgestellt hatte, daß auf Grund des herrschenden Sturmes die Signal- und Weichenbeleuchtung an einem Bf-Ende erloschen war, beauftragte er den Wärter des Stellwerkes 2, diese Signale und Weichen wieder zu beleuchten. Als um 4.54 Uhr ein Bezirksgüterzug auf Gleis 3 eingefahren war, ging der Fdl zum Stellwerk 2, um selbst die Weichen für die durchzuführende Verschubarbeit (Abstellen von 5 Wagen auf Gleis 9) zu stellen. Nach Beendigung des Verschubes und Anbieten des Bezirksgüterzuges an Bf H. vom Stellwerk 2 aus erteilte er kurzerhand die Abfahrerlaubnis, ohne vorher die Fahrstraße für die Ausfahrt aus Gleis 3 zu prüfen und zu sichern, wobei er das erloschene Gruppenausfahrsignal der Zugmannschaft als untauglich bekanntgab. Die Bedienung der Bf-Blockung unterblieb natürlich ebenfalls.

Als der Güterzug um 5.05 Uhr ausfuhr, entgleiste das Zug-Tfz auf der verriegelten Weiche 1 mit der Laufachse; diese Weiche stand noch von einer vorausgegangenen Zugfahrt in Richtung Gleis 2.

Der Fdl wurde im Ordnungsstrafwege mit einer Geldbuße im Ausmaß von 4% bestraft.

DV V 3, Pkte. 35 1. Absatz, 242 1. Absatz, 261, 264, 266, 270.

---

e) Zusammenstoß eines Personenzuges mit Güterwagen auf der Strecke

Am 14. 11. um 13.57 Uhr kam es zwischen den Bf L. und K. zum Zusammenstoß eines Personenzuges (Sperrfahrt, 40 Reisende) mit 3 nach Streckenverladung abzuholenden Güterwagen, wobei das Tfz und 2 der abgestellten Wagen erheblich beschädigt wurden. 4 Reisende erlitten Verletzungen. Sachschaden: S 60.000,—.

Obwohl die Zugmannschaft des Personenzuges vom Anhalten im km 9,600 zur Abholung der zur Streckenverladung abgestellten Wagen ordnungsgemäß verständigt war, leitete der Tfzf infolge Unachtsamkeit erst knapp vor der nur auf **26 m** vor den Wagen aufgestellten Haltscheibe eine Schnellbremsung ein. Ebenso schuldig am Zusammenstoß waren der Bewacher, der Beimann und Zgf des Personenzuges, die rechtzeitige Anhaltemaßnahmen unterließen.

DV V 3, Pkt. 581: „Die Zugmannschaften sind mit A-Befehl wie folgt zu verständigen:

b) anläßlich der Abbeförderung der Wagen und Weiterfahrt in den Nachbarbf:

‚Sperrfahrt; Fahrt bis km . . . mit höchstens 25 km/h, dort anhalten zur Mitnahme von . . . Wagen; Weiterfahrt schiebend bis (Bf) . . . mit höchstens 15 km/h'"

DV V 3, Pkt. 582: „Bei einer Streckenverladung ist zu beachten:

a) Die auf der Strecke abgestellten Wagen müssen durch einen V-Bediensteten, der mit den Bestimmungen der DV V 2 und den für Streckenverladungen geltenden Vorschriften vertraut sein muß, bewacht werden, . . .

g) sofort nach Weiterfahrt des Zuges hat der Bewachter die Wagen nach beiden Richtungen mit der Haltscheibe auf 50 m Entfernung zu decken, wobei auf ein allfälliges Bewegen der Wagen Rücksicht zu nehmen ist . . .

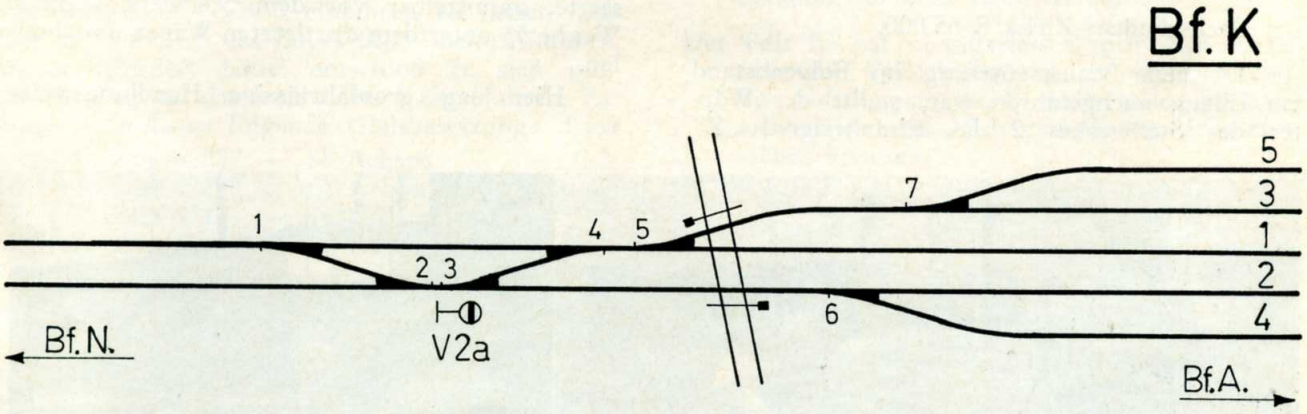
i) beim Abholen der Wagen hat der Bewacher den Zug bei der Haltscheibe zu erwarten, die er erst nach dem Anhalten des Zuges entfernen darf . . . ."

DV V 2, Pkt. 47: „. . . Die Haltscheibe ist 50 m vor der Gefahrstelle aufzustellen:

b) zur Deckung von Wagen bei Streckenverladungen (s. Anlage 3) . . .".

---

f) Entgleisung eines Wagens beim Verschub
(Strecke Wien-FJB—Tulln)



Am 22. 11. um 1.50 Uhr entgleiste im Bf K. beim Verschub eines Bezirksgüterzuges auf Gleis 2, Weiche 3, ein beladener Güterwagen mit einer Achse und verlegte hiedurch auch Bf-Gleis 1, so daß der durchgehende Verkehr unterbrochen war. Die Aufgleisung war um 7.25 Uhr beendet.

Der aus dem Zug-Tfz und 6 Wagen bestehende gezogene Verschubteil fuhr von Gleis 5 nach Gleis 2 und sollte, da der Verschub beendet war, zum Zug zurückschieben.

Nach Überfahren der Weiche 2 stellte der Fdl im Mittelstellwerk die Weichen 3/4 in die Gerade, bekam jedoch wegen Schwerganges keine Überwachung, worauf er die Weichen neuerlich umstellte. Der Verschubleiter, der sich allein beim Verschubteil befand, achtete nicht auf die Stellung „Verschub verboten" des Verschubsignals V 2a und ließ obwohl kein Spitzenverschieber vorhanden war — nach dem erstmaligen Umstellen der Weichen sofort nach Gleis 2 zurückschieben. Dabei kam es auf Weiche 3 zur Entgleisung des zweiten geschobenen Wagens.

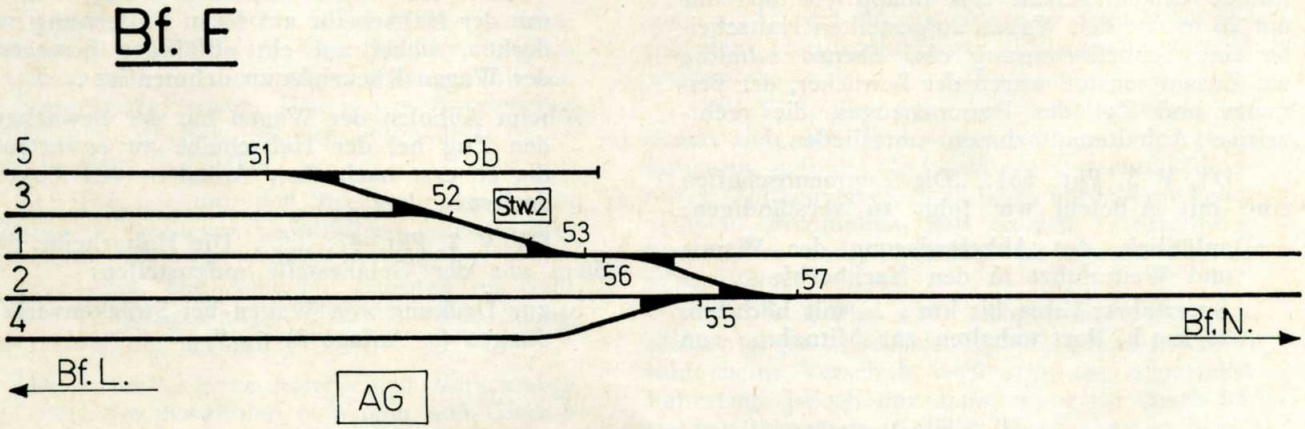
Der Zgf des Bezirksgüterzuges **(Zub 1 : 4)** befand sich mit den 3 Schaffnern beim AG und ließ es zu, daß der Verschubleiter den Verschub allein durchführte.

DV V 3, Pkt. 60: „. . . In Bf ohne Verschubbedienstete obliegt die Leitung des Verschubes dem Zugführer; bei Bezirksgüterzügen und Bedienungszügen hat er den Verschub auch zu überwachen, wobei die Verschubleitung einem Schaffner übertragen werden darf . . .“

Es ist klar, daß im konkreten Fall der Zgf seiner Pflicht zur Überwachung des Verschubes nicht nachkam und deshalb am Ereignis mitschuldig ist.

---

g) Entgleisung zweier Wagen eines Bezirksgüterzuges (Strecke Wien Südbf—Wiener Neustadt)



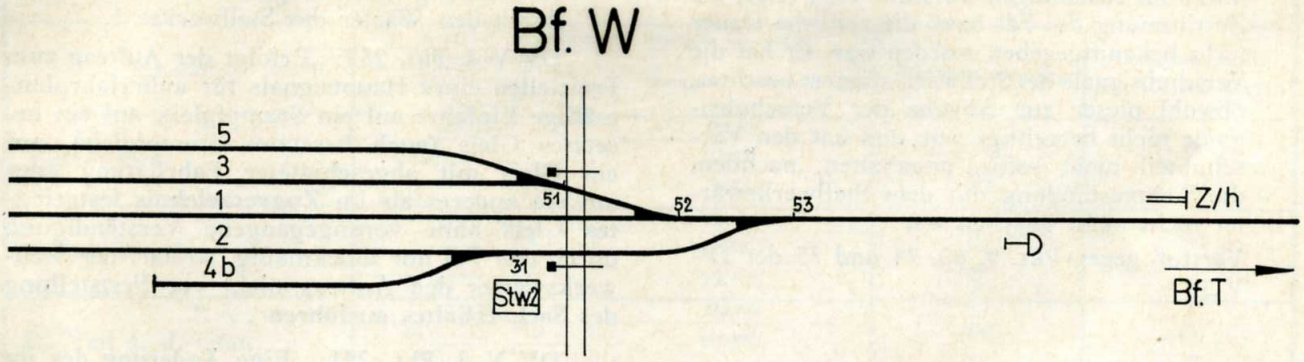
Am 22. 11. um 20.27 Uhr entgleisten im Bf F. bei Einfahrt eines Bezirksgüterzuges vom Streckengleis 2 nach Gleis 3 auf Weiche 53 der 4. und 3. letzte Wagen (beide beladen) mit allen Achsen. Dabei wurde der Oberbau und die Weiche 52 schwer beschädigt.

Sachschaden: Zirka S 65.000.

Da dem Bezirksgüterzug im Folgeabstand ein Eilzug nachgefahren war, stellte der Wärter des Stellwerkes 2 das Einfahrsignal „Z“ vorzeitig auf „Halt“ und blockte das Befehlsempfangsfeld, worauf der Fdl die Fahrstraße auflöste, obwohl er von seinem Standpunkt das vorzeitige Blocken des Stellwerkswärters erkennen konnte. Dadurch war der Stellwerkswärter in der Lage, die noch vom einfahrenden Zug besetzte, unmittelbar vor dem Stellwerk liegende Weiche 53 unter dem drittletzten Wagen umzustellen.

Hier lag grobfahrlässige Handlungsweise vor!

h) Gefährdung eines Triebwagenschnellzuges durch Verschub über die Verschubhalttafel
(eingleisige Hauptbahn)



Am Ereignistag um 10.03 Uhr kam es außerhalb des Einfahrsignals des Bf W. zur Gefährdung des um 9.57 Uhr im Nachbarbf T. durchgefahrenen TS durch den beim Umstellen von Gleis 1 nach Gleis 3 die Verschubhalttafel und das Einfahrsignal ohne Erlaubnis überfahrenden Bezirksgüterzug 66052. Nach Abgabe von Gefahrsignalen durch den Tfzf dieses Zuges und nach Einleitung einer Schnellbremsung durch den Tfzf des TS kam der TS zirka 120 m vor der Zugspitze des Zuges 66052 zum Stillstand.

Zug 67233 war im Bf W. auf Gleis 2 und Zug 47454 auf Gleis 3 angekommen. Um die Kreuzung des anrollenden Zuges 66052 mit dem verspäteten TS abwickeln zu können, wollte der Fdl vorerst den Bezirksgüterzug auf das mit Zug 47454 besetzte Gleis 3 einfahren zu lassen. Da dies ein Anhalten des Zuges 66052 beim Einfahrsignal erfordert hätte, entschloß er sich mit diesem Zug auf das freie Gleis 1 einzufahren. Es ergab sich daher folgende Gleisbesetzung:

Gleis 1 Zug 66052 — 58 Achsen
Gleis 2 Zug 67233 — 108 Achsen
Gleis 3 Zug 47454 — 44 Achsen
Gleis 5 Zug — 58 Achsen

Der Fdl verständigte beide Stellwerkswärter: „Nach der Einfahrt des 66052 überstellen wir von Gleis 3 nach Gleis 5", wobei Zug 47454 (44 Achsen) auf Gleis 5 außer dem dort abgestellten Zug (58 Achsen) Platz gehabt hätte. Bezüglich des Überfahrens der Verschubhalttafel bei dieser Verschubfahrt hatte er keine Bedenken, da Zug 47454 vierachsige Talbotwagen hatte. Auf die Frage des Stellwerkswärters, wieviel Wagen der Zug habe, sagte der Fdl: „10 Wagen".

Der Wärter des Stellwerkes 2 wiederholte den Auftrag nicht, sondern sagte nur: „Es ist gut", meinte aber, daß der eben auf Gleis 1 eingefahrene Zug nach Gleis 5 zu überstellen sei. Der Stellwerkswärter ging hierauf zum Tfzf des Zuges 66052 und verständigte ihn vom Umstellen des Zuges nach Gleis 5, wobei auch der Zgf mithörte. Der Stellwerkswärter gab hierauf für das Vorziehen Signal 32, welches der Tfzf befolgte, ohne daß der Zgf als Verschubleiter Signale für die Verschubbewegung gab. Obwohl der Stellwerkswärter keine weiteren Signale mehr gab, zog der Tfzf über die Verschubhalttafel und das Einfahrsignal vor und gelangte in den bereits mit dem TS besetzten Raumabschnitt. Inzwischen hatte der Stellwerkswärter bemerkt, daß der Zug mehr als 10 Wagen hatte. Auch der Fdl- auf dem Weg nach Gleis 3, um die Zugmannschaft des Zuges 47454 vom Umstellen nach Gleis 5 zu verständigen — bemerkte nun, daß irrig Zug 66052 vorzog. Er ließ nunmehr Zug 47454 auf Gleis 3 zurückschieben und veranlaßte, daß Zug 66052 auf Gleis 3 zurückzuschieben sei.

Schuldig an dem Ereignis sind:

Der Fdl: Er hat es unterlassen, sich ausreichend über die Verkehrslage zu informieren und die Aufträge an die Bf-Bediensteten so klar zu erteilen, daß Mißverständnisse nicht entstehen konnten.

Verstoß gegen Pkt. 21, 58, 61 und 181 a der DV V 3.

Der Stellwerkswärter: Er hat als Wärter des Stellwerkes 2 die Aufträge des Fdl nicht wiederholt. Er hat weiters die Verschubleitung für die gegenständliche Verschubbewegung ohne Auftrag übernommen, die notwendigen Verschubsignale unberechtigt abgegeben und den zuständigen Verschubleiter (Zgf) von der beabsichtigten Verschubbewegung nicht verständigt.

Verstoß gegen Pkt. 9, 60, 61, 75 und 87 der DV V 3.

Der Zugführer: Er hat als Zgf und zuständiger Verschubleiter die Verschubleitung und die Signalabgabe dem Stellwerkswärter überlassen. Er hat eine Vorbeifahrt am Kennzeichen K 110 zugelassen, obwohl er weder vom Fdl noch vom Stellwerkswärter eine Erlaubnis erhalten hatte.

Verstoß gegen Pkt. 9, 60, 74 und 75 der DV V 3.

Der Tfzf: Er hat bei Überstellung des Zuges das Kennzeichen K 110 überfahren, obwohl ihm vom zuständigen Verschubleiter (Zgf) die Zustimmung des Fdl bzw. die zeitliche Dauer nicht bekanntgegeben worden war. Er hat die Verschubsignale des Stellwerkswärters beachtet, obwohl dieser zur Abgabe der Verschubsignale nicht berechtigt war und hat den Verschubteil nicht sofort angehalten, nachdem die Sichtverbindung mit dem Stellwerkswärter nicht mehr gegeben war.

Verstoß gegen Pkt. 9, 60, 74 und 75 der DV V 3.

Wir haben bereits im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11/1973 im Pkt. 47 über den äußerst folgenschweren Zugzusammenstoß im Bf E. berichtet.

Schadenssumme: Etwa S 3,5 Mio.

Die Ursache des Unfalles lag in folgendem:

1. Unterlassene Anbringung von Hilfssperren am Blockapparat
2. unterlassene Fahrstraßenprüfung und **vollkommen unbegründete** Abweichung von dem im Zugverzeichnis vorgesehenen Durchfahrgleis für den Güterzug
3. Freistellung des Einfahrsignals ohne Feststellung des Sachverhaltes bei unbegründeter Abweichung vom vorgesehenen Einfahrgleis durch den Wärter des Stellwerkes 1.

DV V 3, Pkt. 253: „Erfolgt der Auftrag zum Freistellen eines Hauptsignals für außerfahrplanmäßige Einfahrt auf ein Stumpfgleis, auf ein besetztes Gleis (auch besetztes Stumpfgleis), auf ein Gleis mit abgeschalteter Fahrleitung oder auf ein anderes als im Zugverzeichnis festgelegtes Gleis ohne vorangegangene Verständigung durch den Fdl nur blockmäßig, so darf der Stellwerkswärter den Auftrag nicht vor Feststellung des Sachverhaltes ausführen . . .".

DV V 3, Pkt. 291: „Eine Änderung des im Zugverzeichnis festgesetzten Einfahr-(Ausfahr-) gleises für einen Zug darf durch den Fdl nur in begründeten Fällen verfügt werden."

DV V 3, Pkt. 292: „Von jeder Einfahr-(Ausfahr-)änderung müssen die beteiligten Bediensteten und, soweit erforderlich, auch die Bediensteten bahnfremder Dienststellen (Post, Zoll, Grenzpolizei usw.) sowie die Reisenden rechtzeitig verständigt werden (s. auch Punkt 233 und ZSV)."

---

2. **Etwas für jeden**

Verschubleistung 1972

Dion	Verschubd. bewegte Wagen	Ereignisse	Rang	
Wien	7.305,789	599	8.2	2
Linz	6.287,277	599	9.5	3
Innsbruck	2.576,616	388	15.0	4
Villach	5.143,764	306	5.9	1
Gesamt:	21.313,446	1.892	8.9	

Verschubleistung
Gesamtzusammenfassung

Jahr	Österr. Durchschnitt	Durchschnitt Dion Villach	Durchschnitt der Verschiebf. Dion Villach
1965	10.6	8.2	7.8
1966	10.8	8.6	8.2
1967	10.6	7.8	7.13
1968	10.8	7.7	6.12
1969	10.2	7.4	7.26
1970	8.88	6.22	6.77
1971	8.47	5.16	5.14
1972	8.9	5.9	5.12

EIGENE VORSICHT — BESTER UNFALLSCHUTZ!

Qualität der Verschubleistung im Bereich der BBDion Villach für das Jahr 1972

Bahnhöfe	Anzahl d. verschubdienstl. bewegten Fahrzeuge: Zusammenstöße	Entgleisungen	Insgesamt	Ereignis je Fahrzeug	Wettbewerbsrang	Verschubunfälle pro 100.000 Wagen
Villach Hbf	4	6	(158.783)	162.399 (13.231) 9.552	(11) 15	(7) 10
	8	11				
	12	17				
Villach Westbf	4	4	(658.047)	653.612 (22.691) 29.709	(5) 4	(4) 3
	25	18				
	29	22				
St. Veit a. d. Glan	16	15	(239.809)	249.343 (10.426) 11.873	(14) 11	(9) 8
	7	6				
	23	21				
Bruck a. d. Mur und Bruck a. d. Mur Fbf	4	8	(347.165)	325.840 (13.352) 11.637	(10) 12	(7) 8
	22	20				
	26	28				
Graz Hbf	3	8	(114.789)	136.132 (12.754) 9.075	(8) 16	(7) 11
	6	7				
	9	15				
Graz Verschiebebf	25	20	(471.856)	463.354 (12.417) 10.296	(13) 14	(8) 9
	13	25				
	38	45				
Klagenfurt	1	4	(149.225)	192.292 (18.653) 19.229	(6) 8	(5) 5
	7	6				
	8	10				
Zeltweg	6	6	(161.262)	160.429 (13.438) 20.053	(9) 6	(7) 4
	6	2				
	12	8				
St. Michael	7	10	(136.069)	150.872 (12.369) 10.776	(12) 13	(8) 9
	4	4				
	11	14				
Leoben	9	4	(68.803)	73.289 (5.292) 14.657	(16) 9	(18) 6
	4	1				
	13	5				
Leoben Donawitz	1	5	(152.437)	149.545 (50.912) 13.595	(2) 10	(1) 7
	2	6				
	3	11				
Niklasdorf	20	7	(212.555)	206.937 (7.872) 22.993	(15) 7	(12) 4
	7	2				
	27	9				
Spittal-Millstättersee	—	—	(97.589)	101.054 (48.794) 20.210	(4) 5	(2) 4
	2	5				
	2	5				
Arnoldstein	4	2	(348.358)	375.622 (49.765) 41.735	(3) 3	(2) 2
	3	7				
	7	9				
Rosenbach	—	—	(436.316)	427.078 (436.316) 427.078	(1) 1	(0) 0
	—	1				
	—	1				
Fehring	2	—	(49.487)	50.390 (16.495) 50.390	(7) 2	(6) 0
	1	1				
	3	1				

Österr. Durchschnitt:	(8.47) 8,9	Dion-Durchschnitt:	(5.16) 5,9	Gesamtdurchschnitt oben angeführte Bahnhöfe	(5.14) 5,12

3.878,188 : 221 = 17.548

Das war der Lauf des TEE 97 am 24. Oktober 1973:

Aus einer Tfzf-Meldung:

„1. Blocksignal Neumarkt-Kallham 2 untauglich, angehalten.

2. Blocksignal Neumarkt-Kallham 1 untauglich, angehalten.

3. Bf Marchtrenk — kein Signal 30, angehalten.

4. ES Linz: Signal 3, angehalten. Grund: Ausfahrt Z 74018, Aufenthalt von 21.12—21.14 Uhr. In Linz dadurch an + 13 Minuten.

5. Laut La Nr. 172 Signalnachahmer ungültig und mit K 101 versehen, tatsächlich jedoch war der Signalnachahmer beleuchtet und zeigte Signal 7 (konnte kein K 101 wahrnehmen). Blocksignal Haag 2 jedoch Signal 4a.

6. Vorsignal des Blocksignals des Blockpostens St. Peter-Seitenstetten 1 seit **10 Tagen** unbeleuchtet angetroffen. Dieser Zustand stellt eine echte Betriebsbehinderung dar. Bei einer Geschwindigkeit von 140 km/h befindet sich auch noch eine Trennstelle zwischen Vorsignal und Hauptsignal. 2 Meldekarten und 1 Meldung abgegeben, jedoch ohne Erfolg.

7.—9. Einfahrvorsignal Blindenmarkt: Signal 5, Vorsignal des Blp Ybbs 2: Signal 5, Vorsignal des Blp Ybbs 1: Signal 5, Grund: Folge eines Lz (Lok Reihe 1041).

10. Vorsignal des Blockpostens Pöchlarn 2 (Hst. Säusenstein) unbeleuchtet angetroffen.

11. Im Bf St. Pölten Ablenkung, Durchfahrt auf Gleis 6.

12. Vorsignal zum Blocksignal des Blockpostens Unterpurkersdorf 2 unbeleuchtet angetroffen.

13.—14. Vorsignal zum Blocksignal Hütteldorf-Hacking 1: Signal 5, Ausfahrvorsignal des Bf Hütteldorf-Hacking: Signal 5.

Das ist der Fahrtverlauf (ohne der zahlreichen La-Stellen) von Passau nach Wien Westbf."

Sieht so unser Kampf der Verspätung aus ?

Trunkenheitsanstand eines jungen Fdl !

Am 9. November um zirka 9.15 Uhr mußten die Fdl der Bf R. und S. wiederholt auf den Fernsprecheinrichtungen rufen, um mit dem Fdl der zwischen den beiden Bf liegenden Ausweiche betriebliche Gespräche abwickeln zu können. Als sich der junge Bedienstete gegen 11.30 Uhr neuerlich nicht meldete, beauftragte der Fdl des Bf R. den Wärter des Stellwerkes 1 der Ausweiche, sich zum Befehlsstellwerk zu begeben, wo schließlich der Fdl schlafend angetroffen wurde. Der sofort verständigte Bf-Vorstand stellte an dem Bediensteten Alkoholisierung fest und ließ keine weitere Dienstleistung zu.

Der vom Fdl-Dienst abgezogene Bedienstete gab bei der Einvernahme an, am Vortag zwischen 17.00 Uhr und 22.00 Uhr eine ihm nicht mehr erinnerliche Menge von Ribiselwein getrunken zu haben !

Beschädigung der Inneneinrichtung von Güterzuggepäckwagen

Aus einem Schreiben der HW Knittelfeld an die GD:

„Bei Wagen Dghs 78065 wurde am 29. Dezember 1972 eine B2-Ausbesserung, die sich auf die Inneneinrichtung, die Türen und die Beleuchtung erstreckte, durchgeführt. Am 19. September 1973, zirka 9 Monate später, wurde bei diesem Wagen ebenfalls eine B2-Ausbesserung, bei der die Inneneinrichtung zu sanieren war, notwendig. Derselbe Wagen wurde am 5. Oktober 1973 wieder an die HW Knittelfeld zur B-Ausbesserung wegen beschädigter Inneneinrichtung gesandt.

Im Zeitraum vom 1. Jänner 1973 bis 28. September 1973 wurden von uns 72 Zeituntersuchungen bei Dienstgütergepäckwagen durchgeführt. Im selben Zeitraum fielen 120 B-Ausbesserungen an, bei denen zumeist Inneneinrichtungsschäden instandzusetzen waren.

Das Verhältnis 72 Z-Ausbesserungen zu 120 B-Ausbesserungen ist ungewöhnlich und bei keiner anderen Wagengattung anzutreffen.

Sollten die Kosten für die B-Ausbesserungen durch mutwillig beschädigte Inneneinrichtungen weiter anhalten, sind wir auf Grund unserer begrenzten Geldmittel gezwungen, Güterzuggepäckwagen abzustellen."

Kann man die Verschubqualität heben ?

Innerhalb der Transportabteilung der Dion Villach befaßt sich seit Jahren eine Gruppe mit der Ausarbeitung eines Strukturleitplanes zur Hebung der Qualität im Verschubdienst (s. auch Verkehrs-Unterrichtsblatt 3. Stück aus 1971). Das Ziel der Studien dieser Gruppe ist die Ausarbeitung eines Planes für ein homogenes System zur Hebung der Verschubqualität. Nunmehr wurden die für die Jahre 1965—1972 statistisch erfaßten Werte graphisch dargestellt. Daß Realisierungschancen zur erkennbaren Abnahme der Verschubanstände bestehen, beweist die beiliegende graphische Übersicht.

Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung des Betriebes im Winter 1973/74

(Aus DA. Z. 31123-1-1973 vom 27. Nov. 1973)

„Aus gegebenem Anlaß und auf Grund der im vergangenen Winter gemachten Erfahrungen wäre folgenden Punkten besonderes Augenmerk zuzuwenden:

1. **Einsatzbereitschaft der Weichenheizung**
   Sollte eine Einsatzbereitschaft aus irgend einem Grund, beispielsweise wegen Lieferschwierigkeiten von Propangasflaschen derzeit noch nicht gegeben sein, so wären bis zur Behebung solcher Mängel Maßnahmen zu treffen, die im Bedarfsfalle trotzdem die Aufrechterhaltung des Betriebes gewährleisten.
2. **Arbeitspläne für die Schneeräumung** wären — wenn nicht schon geschehen — wegen der dzt.

Personallage einer neuerlichen Überprüfung zu unterziehen und den gegebenen Verhältnissen anzupassen. Hiebei ist im Zusammenwirken mit den beteiligten Dienststellen des Betriebs-, Bau- und Zugförderungsdienstes die den jeweiligen örtlichen Verhältnissen angepaßte **günstigste Lösung anzustreben. Um den** Betrieb bei plötzlich auftretendem Schneefall aufrecht erhalten zu können, wird an die Selbsthilfe der Bahnhöfe bis zum Eintreffen zusätzlicher Arbeitskräfte für die Schneeräumung erinnert.

3. Auf die Schneeräumung und Sandstreuung von Bahnsteigen, Zugängen und Zufahrten zu den bahneigenen Lade- und Abfertigungsstellen wäre besonders zu achten. Ebenso ist es aus Gründen der Sicherheit des Verschubpersonals notwendig, für die Begehbarmachung und Sandstreuung der Verschieberbahnsteige Sorge zu tragen . . ."

---

3. **Kundendienst**

Aus einer Wiener Tageszeitung:

„Zwischen 15.30 und 15.34 Uhr

Der Mann ist kriegsbeschädigt. Im Ersten wie im Zweiten Weltkrieg war er verwundet worden. Er ist in Lieboch zu Hause, in der Radlstraße und wollte kürzlich — am 22. Oktober — nach Köflach reisen.

Mit seiner Frau bestieg er den Steiermark-Expreß in Richtung Graz. Der Zug kommt in der **Landeshauptstadt um 15.30 Uhr an, der Köf**lacher Zug fährt um 15.34 Uhr ab. Ein angenehmer Anschluß, würden wir sagen. Aber ein Kriegsversehrter mit Gepäck ? Ob der das auch findet ?

Begreiflich war die Bitte des Reisenden an den Schaffner im Steiermark-Expreß, doch gleich nach der Ankunft einen Träger zu suchen, damit das Gepäck schnell zum Anschlußzug gebracht werden könne.

Der Schaffner versprach Hilfe.

Als der Zug pünktlich einfuhr, war zwar kein Träger da, aber der Schaffner. Er nahm kurzerhand selbst den Koffer, stieg mit dem Reisenden geduldig Stiegen ab und Stiegen auf, bis er vor dem Köflacher Anschlußzug war. Hier half er freundlich in den Waggon und wünschte gute Reise.

Aber nicht so mechanisch wie die Tonbandstimme in den Bahnhoflautsprechern. Da war ein bisserl mehr drin.

Auch das Gefühl, geholfen zu haben.

Was ich immer wieder bei solchen Vorfällen klarzumachen suche: Wenn einer von uns einmal selbst wo zupackt, dann schenkt er auch sich selbst etwas. Es ist ein sehr schönes Wort, das ‚Danke' lautet.

Es ist gut, wenn man es sagen kann, es ist noch besser, wenn es einem gesagt wird."

Man schrieb uns:

„Es wird manchmal Klage geführt über unhöfliche Schaffner ! Ich möchte Ihnen von einem besonders aufmerksamen Schaffner berichten:

Am 17. September 1973 fuhr ich mit dem ‚Transalpin' ab Wien Westbf. um 9.45 Uhr bis Kufstein. Kurz nach der Abfahrt wurde mir derart schlecht, daß ich glaubte, nicht lebend bis Linz zu kommen. Als der Schaffner kam klagte ich ihm mein Leid. Sofort öffnete er das Fenster, veranlaßte mich den Platz zu wechseln, brachte mir eine Tablette und Mineralwasser, richtete den Sitz als Lehnsitz ein und kam wiederholt nachsehen, ob es mir schon besser gehe, was dann auch der Fall war. In Kufstein half er mir aus dem Waggon, rannte vom letzten Wagen des Transalpin bis an die Zugspitze um einen Träger und . . . war dahin ! Ich habe ihm wohl herzlichst gedankt, aber ich möchte, daß auch seine Vorgesetzten von ihm wissen, leider weiß ich seinen Namen nicht !

Bei der Abfahrt in Wien saß ich im Zugteil ‚Wien—Innsbruck' im 1. Wagen hinter dem Triebkopf. Es war der Waggon, der nur je 1 Abteil für Raucher und für Nichtraucher, aber keine Coupés hat.

Ich hoffe, daß Sie den Schaffner ermitteln können und bitte Sie, ihm in meinem Namen bestens zu danken. Hochachtungsvoll

C. M., Baden"

„Am 17. September 1973 fuhr ich vom Westbahnhof mit dem Frühzug um 8.25 Uhr nach Bebra, BRD. Beim Einsteigen und Anweisen eines Platzes war mir Ihr Bahnsteigschaffner mit Freundlichkeit und Bereitschaft behilflich, die verdient, der Direktion zur Kenntnis gebracht zu werden.

Dem Ansehen der ÖBB und unserer Heimat **sind solche Menschen von großer Wichtigkeit.**

Mit freundlichen Gruß

M. H., 1180 Wien"

Es handelte sich um Schaffner **Heinz Sorna** und Bahnsteigschaffner **Otto Neubert** des Bf Wien Westbf.

Schaffner H. Sorna

Bahnsteigschaffner O. Neubert

4. **Unfallverhütung**

Am 20. 11. 1973, um 0.50 Uhr wurde im Bf H. auf Gleis 13 zwischen den Weichen 56 und 65 Verschubaufseher Johann N., geb. 1. 5. 1930, BE: 21. 9. 1959, vom in verkehrter Stellung fahrenden Tfz 52.4557 niedergestoßen, überfahren und getötet. Von der Tfz-Mannschaft wurde das Ereignis nicht bemerkt. N. wurde kurz danach von Verschiebern mit abgetrenntem Kopf aufgefunden.

N. hatte knapp vor dem Unfall auf Gleis 19 die Verschubbediensteten der nördlichen V-Reserve angewiesen, mit Tfz 52.7067 nach Gleis 9 zu fahren, um von dort 27 Wagen Lebendes auszuziehen. Er selbst ging anschließend in Richtung Gleis 11 und dürfte die Absicht gehabt haben, von dem nächst Weiche 65 befindlichen Fernsprecher aus mit den Stellwerkswärtern die nächsten Verschubbewegungen zu vereinbaren.

Beim Überschreiten der Gleise achtete N. jedoch nicht auf das vom Heizhaus kommende, für Z 63420 (Gleis 7) bestimmte Tfz.

Auf Grund des bisherigen Erhebungsergebnisses liegt eindeutiges Selbstverschulden (Verstoß gegen die Bestimmungen des Punktes 2.5.2.4 des Heftes 2 der DV A 40) vor. Bedienstete, die Gleise zu überschreiten haben, müssen durch Ausschau nach beiden Seiten auf das Herannahen von Fahrten besonders achten !

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst werden im Hinblick auf die größere Anzahl schwerer Unfälle — teils mit tödlichem Ausgang — ersucht, die Bestimmungen des Punktes 2.5.2 des Heftes 2 der DV A 40 in den nächsten Monaten als Schwerpunkt zu behandeln.

Müßt Ihr Gleise überschreiten,
sichert Euch nach beiden Seiten,
auch in Eile und in Hast
seid stets auf Gefahr gefaßt !

Am Freitag, 19. 10. 1973 um 11.55 Uhr erlitt im Bf P. Fbf auf Gleis 303 Verschieber Josef K., geb. 17. 7. 1952, beim Schließen einer Wagentür eine Quetschung des Endgliedes am dritten und vierten Finger der rechten Hand. Der Unfall hatte 22 Tage Arbeitsunfähigkeit zur Folge.

Obwohl erst im GD-Nachrichtenblatt 4. Stk. aus 1973 unter „Mitteilungen des Unfallverhütungsdienstes" auf das Ansteigen der Unfälle beim Öffnen und Schließen von Wagentüren hingewiesen wurde, konnte trotz Hinweis auf konkrete Unfallverhütungsmaßnahmen ein Absinken dieser — teils sehr schwerer Unfälle — nicht erreicht werden.

Bf-Vorstände, Sicherheitsbeamte und örtlich Aufsichtsführende werden dringend ersucht, sich bei jeder Gelegenheit von der Einhaltung der im GD-NBl. 4. Stk. aus 1973 angeführten Unfallverhütungsmaßnahmen zu überzeugen.

Schwerpunktprogramm Jänner — März 1974

Unfallsicheres Verhalten im Bereich der Gleisanlagen

Bf-Vorstände:	Bestreuung vereister Wege
Fdl:	Kundendienst
Zgf:	Abfertigung der Züge
Reisezugschaffner:	Beleuchtung, Beheizung, Betafelung, vereiste Trittbretter
Güterzugschaffner und Verschubbedienstete:	Hemmschuhlegen
Schrankenbediener:	Freihalten der Spurrillen
Streckenbedienstete:	Zugbeobachtung (ZSV 14)

Schaffner, Zugführer, Bahnhofsbedienstete

Schließt und verriegelt Wagentüren und Vorlegestangen
Überprüft Übergangsbleche, Scherengitter und Faltenbälge
Ihr wahrt damit die Sicherheit des reisenden Publikums

!

Kabelanschlußkästen und Anschlußgehäuse

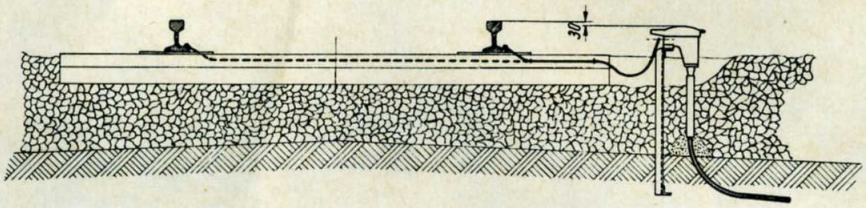
In einigen Bahnhöfen hat die Versetzung von Kabelanschlußkästen und Anschlußgehäusen zur Sorge um die persönliche Sicherheit der Verschubbediensteten Anlaß gegeben.

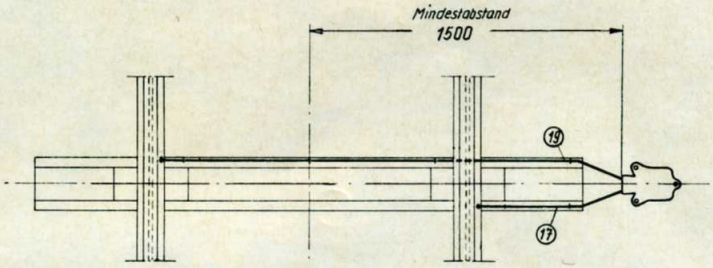
Bei Neubauten und Änderungen von Außenanlagen soll in Hinkunft im Einvernehmen zwischen Bf-Leitung und dem Sicherungsdienst jene Gleisseite festgelegt werden, auf die Anschlußkästen versetzt werden sollen damit die stärker begangenen Verschieberbahnsteige möglichst von Einbauten freigehalten werden.

Auf die Einhaltung der im Regelblatt 5085/5 und im Skizzenblatt 55.467 angegebenen Werte kann jedoch nicht verzichtet werden, weil die zugehörigen Teile zum Zusammenbau aufeinander abgestimmt sind.

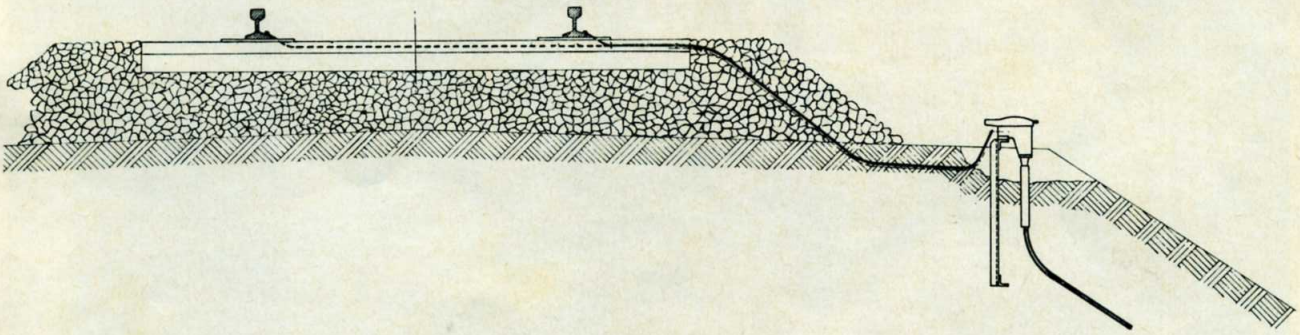
Im Bedarfsfall kann jedoch, wenn die Möglichkeit dazu besteht, auch in Bahnhöfen die für die Strecke vorgesehene Verlegung zur Anwendung gelangen.

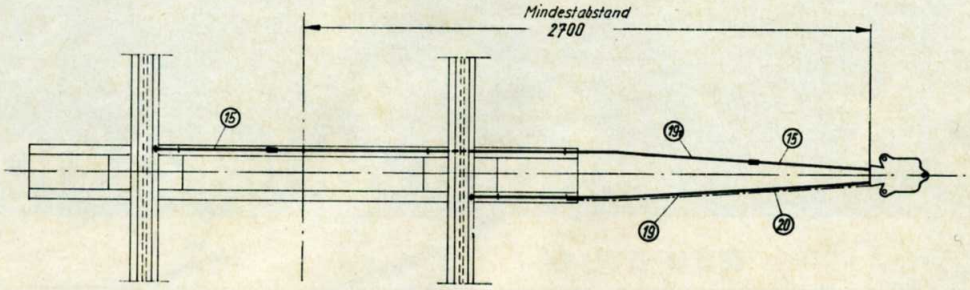
Im Bahnhof





Auf der Strecke





Druck: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen — 1402/1