

Verkehres-Unterrichtsblatt

1. Stück

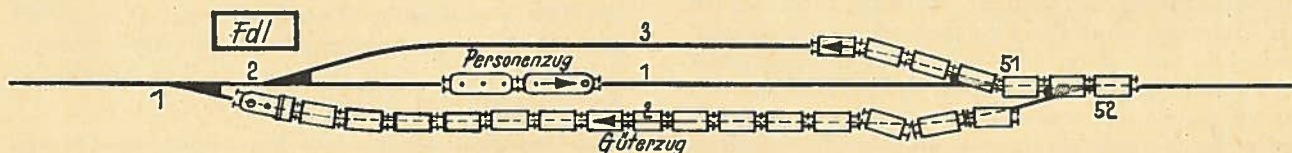
Wien, am 1. Jänner 1958

Jahrgang 1958

Inhalt: 1. Unterlassene Fahrwegsicherung; unbefugtes Bedienen von Signalen durch Weichenwärter und Bahnhelfer
2. Gefährdung eines Personenzuges durch unerlaubte Schweißarbeiten
3. Betriebsmängel
4. Probealarm

Zugbegleiter, Lokomotivführer, Fahrdienstleiter!

Eure gute Zusammenarbeit bei der Zugabfertigung
hilft Verspätungen vermeiden!



1. Unterlassene Fahrwegsicherung; unbefugtes Bedienen von Signalen durch Weichenwärter und Bahnhelfer

Im dargestellten Bahnhof soll die Kreuzung eines Güterzuges mit einem Personenzug abgewickelt werden. Da der Güterzug ein Überachszug ist und nach Einfahrt auf Gleis 2 noch 10 Wagen vor der Einfahrweiche 52 stehenbleiben, läßt der Fahrdienstleiter den fälligen Personenzug von der Einfahrt auf besetztes Gleis 1 verständigen. Sodann löst er im Mittelstellwerk die Fahrstraße für die Einfahrt nach Gleis 2 auf und gibt die Einfahrt nach Gleis 1 frei. Nach Ankunft des Personenzuges beabsichtigt der Fahrdienstleiter, den Güterzug aus Gleis 2 ausfahren zu lassen. Er stellt die fernbediente Weiche 1 in die Ablenkung und glaubt, damit alles Erforderliche für die bevorstehende Ausfahrt des Güterzuges unternommen zu haben. Die Bestimmungen des Punktes 445 der DV V 3, wonach der Fahrweg für den ausfahrenden Zug vom Zugschluß bis zum Einfahrsignal der Gegenrichtung zu prüfen und zu sichern ist, mißachtet er und unterläßt es, die wegen Einfahrt des Personenzuges nach Gleis 1 aufgelöste Fahrstraße für den Güterzug auf der

Einfahrseite wieder festzulegen. Während er sich zur Abfertigung auf den Platz begibt, betritt nach ihm der Weichenwärter, dem neben dem Bahnhofshilfsdienst lediglich die Bedienung der örtlich stellbaren Weichen 2 und 51 beim Verschiebung obliegt, das Mittelstellwerk und stellt die fernbediente Weiche 52 ohne Wissen und Auftrag des Fahrdienstleiters um. Er begründete seine Handlungsweise später damit, daß er die Ausfahrt für den Personenzug vorbereiten wollte.

Durch das Umstellen der Weiche unter dem eben ausfahrenden Güterzug entgleisen der 10., 9. und 8. Wagen vom Zugschluß. Die restlichen 7 Wagen rollen nach Trennung vom übrigen Zugteil nach Gleis 3.

Die Entgleisung des Güterzuges ist in erster Linie auf die Unterlassung des Fahrdienstleiters zurückzuführen. Hätte er die vorgeschriebene Sicherung der Fahrstraße vorgenommen, so wäre dem Weichenwärter das Umstellen der Weiche 52 nicht so leicht möglich gewesen.

In einem anderen Fall vergißt der Fahrdienstleiter auf die Freistellung des Einfahrsignals für einen fälligen Personenzug. Der Zug kommt daher beim Einfahrsignal zum Stillstand. Der

Weichenwärter mit Bahnhofhilfsdienst bemerkt dies, begibt sich in das Mittelstellwerk und stellt kurzerhand — ebenfalls ohne Wissen und Auftrag des Fahrdienstleiters — das Einfahrsignal auf „Frei“. Da er kurz darauf sieht, daß die Schranken noch nicht geschlossen sind, bringt er das Signal wieder in die Grundstellung. Der bereits wieder in Fahrt befindliche Personenzug überfährt das auf „Halt“ zurückgestellte Einfahrsignal.

Die Fälle wurden nicht allein wegen der Verfehlung der Fahrdienstleiter zur Veröffent-

lichung ausgewählt, sondern auch deshalb, weil sie beweisen, daß Weichenwärter oder Bahnhelfer immer wieder unbefugt die Sicherungsanlagen bedienen! Es kann als **sicher** angenommen werden, daß Weichenwärter wiederholt in Mittelstellwerken unbefugt Weichen und Signale bedienen. Bahnhofvorstände und Fahrdienstleiter lassen dies zu oder fördern es sogar!

Betriebskontrolloren und Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst sind verpflichtet, derartige Unzukömmlichkeiten abzustellen und zu melden.

2. Gefährdung eines Personenzuges durch unerlaubte Schweißarbeiten

Ein Personenzug wird auf freier Strecke einer eingleisigen Nebenbahn von einem Bahnerhaltungsbediensteten angehalten.

Grund: Einige Meter vor der Zugspitze sind Schweißarbeiten am Streckengleis im Gange. Nach ihrer Beendigung setzt der Zug die Fahrt mit 10 Minuten Verspätung fort. Der Vorfall wird vom Zugführer des Personenzuges gemeldet.

Die Erhebungen ergaben folgendes:

Der mit der Überwachung der Schweißarbeiten beauftragte Beamte, der gleichzeitig auch **die Aufsicht führte**, beabsichtigte, eine Zugpause zur Durchführung der Arbeiten, die eine Unbefahrbarkeit der Arbeitsstelle zur Folge hatten, auszunutzen. Obwohl ihn der Sicherungsposten darauf aufmerksam machte, daß noch ein Personenzug ausständig sei, gab er Auftrag zum Beginn der Arbeiten ohne die Fahrdienstleiter der beiden benachbarten Bahnhöfe von seinem Vorhaben zu verständigen und Sperrung des Streckengleises zu verlangen. Er unterließ es auch, die Arbeitsstelle durch Aufstellung von Haltscheiben decken zu lassen.

Als der Sicherungsposten einige Zeit später vorschlägt, den Personenzug in dem zwischen den beiden Fahrdienstleiterbahnhöfen gelegenen

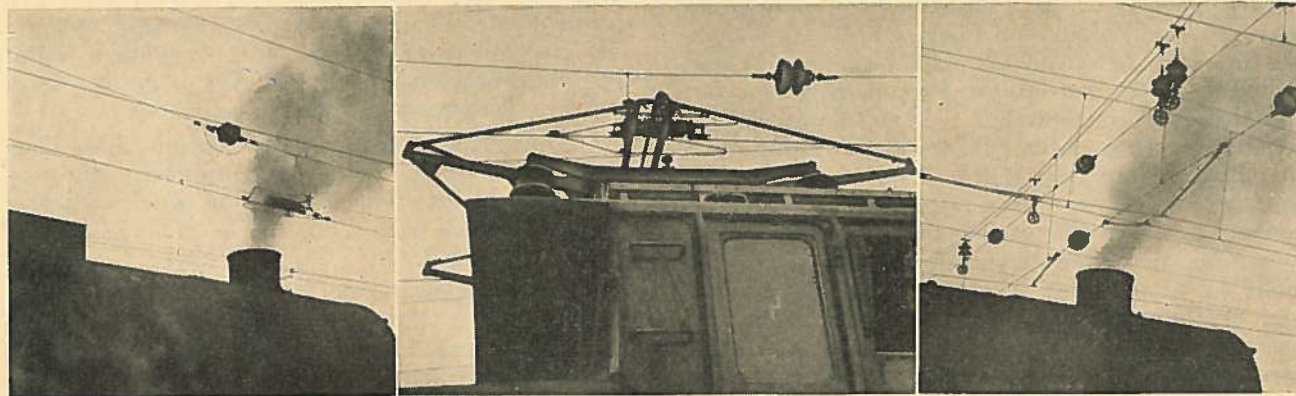
Geschäftsführerbahnhof zurückzuhalten, wird dies vom Aufsichtsführenden als unnötig erachtet und der Sicherungsposten angewiesen, den Zug vor der Arbeitsstelle anzuhalten.

Der Sicherungsposten kommt dem Auftrag nach und eilt bei Annäherung des Personenzuges diesem haltsignalgebend entgegen.

Wiewohl das Ereignis folgenlos blieb, lag dennoch eine Gefährdung des Personenzuges sowie der an der Arbeitsstelle tätigen Bediensteten vor. Sie kam dadurch zustande, daß nicht wie im Punkt 32 der DV B 24 vorgeschrieben, bei Durchführung der Arbeiten für **ungestörten, sicheren** Betrieb Vorsorge getroffen wurde. Ja, noch mehr; obwohl vom Sicherungsposten zweimal auf den fälligen Personenzug aufmerksam gemacht, setzte sich der Aufsichtsführende bewußt über die Bestimmungen der Punkte 857 und 859 der DV V 3 hinweg. Der Inhalt des Punktes 75 der DV V 2 war ihm anscheinend überhaupt unbekannt, sonst hätte er doch sicher zumindest die Deckung der Arbeitsstelle veranlaßt.

Der Bedienstete bot ein typisches Beispiel dafür, wie ein „Aufsichtsführender“ **nicht** handeln soll. Er gab durch sein Verhalten dem sicher pflichtbewußteren Sicherungsposten kein gutes Beispiel!

Triebfahrzeugführer!



Gemäß Punkt 97 der DV E1 52 sollen Streckentrenner durch die Stromabnehmer stehender elektrischer Triebfahrzeuge nicht ganz oder beinahe überbrückt werden; Dampflokomotiven sollen wegen der besonders nachteiligen Ver-

rußungsgefahr und der Möglichkeit von Überschlügen nicht unter Streckentrennern stehenbleiben oder längere Zeit unter Querseilfeldern und Querseiljochen in Bahnhöfen halten!

Auszug aus der Unfallstatistik

	Juli — September 1956	Juli — September 1957
Offene und unbewachte Schranken aus Personalverschulden	168	204
Fahrten in abgeschaltete Gleise	56	98

Geben diese Zahlen nicht zu denken?

3. Betriebsmängel

Wiederholt werden — besonders von Bahnhöfen der Nebenbahnen — außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr **fernschriftlich** an die Zugleitung gemeldet. Diese Vorgangsweise ist unrichtig, da gemäß den „Richtlinien“ **alle Ereignisse ohne Ausnahme** der Zugleitung innerhalb 30 Minuten **fernmündlich** zu melden sind.

Fernschriftliche Meldungen sind nur an die in den „Richtlinien“ genannten Stellen zu erstatten, wenn das Ereignis unter die laufenden Nummern 1 bis 10 und 20 der „Richtlinien“ (grüne Umrahmung) fällt. Ereignet sich z. B. eine Verschubentgleisung, die gemäß den „Richtlinien“ nicht unter die laufenden Nummern 2, 9 bzw. 10 einzureihen ist, braucht nur **fernmündliche** nicht aber auch fernschriftliche Meldung erstattet werden.

In Fernschriften, die einen Zusammenprall

von Eisenbahnfahrzeugen mit Straßenfahrzeugen (ausgenommen Straßenkleinfahrzeuge) betreffen — auch beim Verschub auf Ladegleisen — wird vielfach nicht angeführt, daß Anzeige bei der Gendarmerie oder Polizei erstattet wurde. Es sei hier erneut daran erinnert, daß nach den „Richtlinien“ bei **jedem Zusammenprall** mit Straßenfahrzeugen ohne Rücksicht auf die Folgen Gendarmerie oder Polizei vom Unfall zu verständigen sind.

Auf nächtlichen Kontrollfahrten kann immer wieder beobachtet werden, daß Blockwärter nach Einlangen der Rückmeldung für einen Zug das Blocksignal sofort wieder in die Freistellung bringen, obwohl kein Zug fällig ist. Es sei in Erinnerung gerufen, daß Blocksignale gemäß DV V 2, Punkt 51 u. a. **nur dann** in die Stellung „Frei“ gebracht werden dürfen, **wenn ein Zug zu erwarten ist.**

Dienstvorstände!

Gemäß DV V 26 ist die **Niederschrift** der „Tatschrift über einen durch Unfall auf Bahngelände zu Schaden gekommenen Reisenden oder Bahnfremden“ möglichst rasch, **spätestens aber drei Tage** nach dem Unfall, die **Durchschrift** mit etwaigen Beilagen **spätestens 5 Tage** nach dem Unfall der Bundesbahndirektion vorzulegen. Die Niederschrift ist **sofort nach Einlangen** durch die Betriebsabteilung dem Rechtsreferenten zur weiteren Behandlung zuzuleiten. Sie dient insbesondere dazu, Schadensfälle, die durch einen Versicherungsvertrag gedeckt sind, der Versicherungsgesellschaft **fristgerecht** anzeigen zu können.

Bei Schilderung des Unfallherganges ist nach Möglichkeit auch anzuführen, ob der Geschädigte Besitzer einer Erlaubniskarte ist, die ihn zum Betreten von Anlagen oder zur Mitfahrt in Fahrbetriebsmitteln der Österreichischen Bundesbahnen oder zur Mitfahrt in Güterzügen berechtigt. Wird der Unfall durch Handlungen oder Unterlassungen einer Person herbeigeführt, die eine Erlaubniskarte besitzt, ist dies ebenfalls in die Niederschrift aufzunehmen. Hat sich ein Unfall an einer nicht allgemein zugänglichen Stelle ereignet, so ist in der Niederschrift darauf besonders hinzuweisen.

4. Probealarm

Punkt 36 der DV V 26 schreibt u. a. vor, daß die Bundesbahndirektionen jährlich mindestens einmal einen Probealarm abzuhalten haben. Dessen Zweck ist es, das Verhalten der Bediensteten bei außergewöhnlichen Ereignissen zu überprüfen und dabei festgestellte Mängel zu beseitigen. Die im abgelaufenen Jahr abgehaltenen Probealarme gaben hiezu reichlich Gelegenheit.

Vor allem sind in vielen Bahnhöfen die Einsatzpläne nicht nach dem in der Anlage 7 der DV V 26 enthaltenen Muster erstellt. So zum Beispiel ist die Reihenfolge der zu verständigenden Stellen im Einsatzplan meist nicht zweckentsprechend.

Es ist wohl selbstverständlich, daß bei Ereignissen, bei denen Personen verletzt werden, vorrangig ärztliche Hilfe anzufordern ist. Trotzdem gibt es Einsatzpläne, denen zufolge der Fahrdienstleiter erst nach Benachrichtigung aller Bahndienststellen ärztliche Hilfe ansprechen soll.

Auch sind in vielen Fällen die Einsatzpläne so erstellt, daß alle bei einem außergewöhnlichen Ereignis nötigen Verständigungen nach dem Einsatzplan nur durch den Fahrdienstleiter **allein** vorzunehmen sind. Wohl kann ein solcher Fall in kleineren Bahnhöfen eintreten, wo dem Fahrdienstleiter keine Hilfe zur Verfügung steht. Meist aber wird der Bahnhofvorstand erreichbar sein. Es ist daher notwendig, schon im Einsatzplan festzulegen, welche Verständigungen der Fahrdienstleiter und welche der Bahnhofvorstand (oder etwa der Fernschreiber usw.) vorzunehmen hat. Fehlt diese Aufteilung, so ist, wie ein Probealarm bewies, zeitraubende Rückfrage des Bahnhofvorstandes beim Fahrdienstleiter, welche Stellen noch zu benachrichtigen sind, unvermeidlich.

Bahnhofvorstände haben selbstverständlich den Fahrdienstleiter auch bei einem Probealarm gleich wie im Ernstfall zu unterstützen!

Die Nennung eines Bahnhofes als **Vermittlungsbahnhof** ist zwecklos, wenn nicht schon vorher festgelegt wurde, welche Verständigungen dieser Bahnhof zu übernehmen hat.

In einem Vermittlungsbahnhof waren Fahrdienstleiter und Fernschreiber der Ansicht, daß Hilfszüge bei Probealarmen wohl anzufordern sind, jedoch nicht auszurücken haben. Dies ist unrichtig; nach Punkt 36 der DV V 26 haben Hilfszüge bei Probealarmen **bis zur angenommenen Unfallstelle** zu fahren.

Auch die Weitergabe der Meldungen ließ viel zu wünschen übrig. Der Fernschreiber eines Vermittlungsbahnhofes nahm unbeirrt die Wagenmeldung auf, anstatt die vom Unfallbereichsbahnhof erhaltenen Meldungen raschest weiterzugeben. Ein Fahrdienstleiter wieder gab die Meldung über den Probealarm an den Betriebskontrollor erst Stunden später weiter, obwohl dieser am gleichen Bahnhof seinen Dienstsitz hat. Der Betriebskontrollor erfuhr vom Probealarm nach Beendigung.

Ganz besonders fiel bei der Abhaltung der Probealarme die mangelnde Fernsprechdisziplin auf. Bahnhöfe schalteten sich in Unfallmeldungen ohne abzuhorchen ein und wickelten rücksichtslos Gespräche ab. Es wird Aufgabe der Kontroll- und Aufsichtsorgane sein, bei jeder sich bietenden Gelegenheit auf Einhaltung der Fernsprechdisziplin zu dringen und darauf zu achten, daß sich die Bediensteten der **vorgeschriebenen Wortlaute** bedienen.

Bahnhofvorstände! Ihr seid verpflichtet, die in der DV V 26 vorgeschriebenen Übungen abzuhalten.

Im Ernstfall kommt es auf jede Minute an!
Es stehen Menschenleben auf dem Spiel!