

V E R K E H R S

UNTERRICHTSBLATT

5. Stück

Wien, am 1. Mai 1956

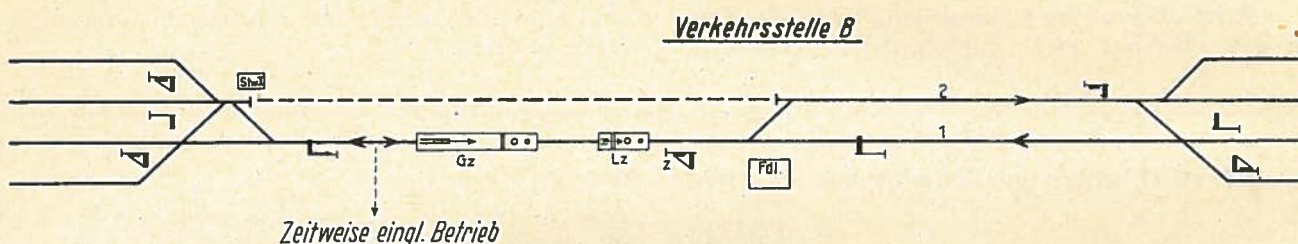
Jahrgang 1956

Inhalt: 19. Unerlaubtes Einlassen eines Güterzuges in einen besetzten Raumabschnitt
20. Oberflächlichkeit im Betriebsdienst — große Gefahr!
21. Wagenbezzettelung

19. Unerlaubtes Einlassen eines Güterzuges in einen besetzten Raumabschnitt

Bahnhof C

Bahnhof A



Zwischen dem Bahnhof C und der Verkehrsstelle B besteht zeitweise eingleisiger Betrieb auf Gleis 1. Die Sicherungsanlage ist mit einem Zusatzblock für blockmäßige Sicherung der Folge- und Gegenzugfahrten ausgestattet; Anbieten und Annehmen entfallen. Die Ausfahrtsignale sind gültig und werden bedient.

Nach blockmäßiger Zustimmung von der Verkehrsstelle B fertigt der Fahrdienstleiter des Bahnhofes C nach Abgabe des Fahrsignales um 1.45 Uhr einen Lokomotivzug in Richtung Bahnhof A ab. Doch der Fahrdienstleiter in der Verkehrsstelle schläft fest. Weder das Fahrsignal noch die Achtungssignale des beim Deckungssignal Z zum Stillstand gekommenen Lokomotivzuges wecken ihn.

Ein nächstfälliger Güterzug soll vom Bahnhof C mit 16 Minuten Vorsprung abgefertigt werden. Ohne ein Vorsprungfahren zu vereinbaren, versucht der Fahrdienstleiter die Ausfahrt freizugeben, kann jedoch die Taste des Befehlsabgabefeldes nicht niederdrücken; er nimmt eine Blockstörung an und beauftragt Stellwerk 1, die Weichen für die Ausfahrt zu stellen. Die Fahrstraße wird elektrisch festgelegt und der Güterzug bei haltzeigendem Ausfahrtsignal abgefertigt.

Erst nachdem der Güterzug in den noch vom Lokomotivzug besetzten Raumabschnitt zur Verkehrsstelle B eingefahren ist, bemerkt der Fahr-

dienstleiter beim Auflösen des Fahrstraßenverschlusses die noch bestehende Rotblendung des Anfangsfeldes. Jetzt wird ihm auch klar, warum er die Taste des Befehlsabgabefeldes nicht niederdrücken konnte. Er erkennt mit erschreckender Gewißheit die Gefahr des Zusammenstoßes beider Züge und versucht nun, den Fahrdienstleiter der Verkehrsstelle am Fernsprecher zu erreichen. Dies gelingt erst nach geraumer Zeit. Das Deckungssignal Z wird rasch freigestellt und der noch davor stehende Lokomotivzug fährt an. Im selben Augenblick nähert sich auch schon der Güterzug. Seine Lokomotivmannschaft bemerkt das Schlußsignal des anfahrenden Lokomotivzuges; Schnellbremsung bringt den Zug einige Meter vor dem Lokomotivzug zum Stillstand.

Der geschilderte Vorfall, durch eine Reihe schwerster Verstöße gegen Vorschriftenbestimmungen ausgelöst, wurde erst durch Meldungen der Lokomotivführer bekannt. Die beiden Fahrdienstleiter und der Zugführer des Güterzuges hatten im gemeinsamen Einverständnis die schwere Zuggefährdung verschwiegen.

Nun zu den einzelnen Fehlern:

Zwanzig Minuten nach Abfahrt des Lokomotivzuges vom Bahnhof C sollte der Güterzug mit Vorsprung abgefertigt werden. Obwohl Punkt 533 der DV V 3 ausdrücklich eine Vereinbarung über das Fahren mit Vorsprung vorsieht, und nach

Punkt 534 nur dann mit Vorsprung gefahren werden darf, wenn die beteiligten Bediensteten, also auch der Fahrdienstleiter der Verkehrsstelle B, hievon verständigt sind, unterläßt der Fahrdienstleiter des Bahnhofes C alle so nötigen Ferngespräche.

Dieser Unterlassung folgten weitere und noch schwerere Verstöße. Der Fahrdienstleiter nahm bedenkenlos eine Blockstörung an, obwohl ihm ein Blick auf das noch rot geblendete Anfangsfeld Aufklärung über die fehlende Rückblockung nach der vorhergegangenen Zugfahrt gegeben hätte. Er sicherte wohl vorschriftsmäßig den Fahrweg für den Güterzug, unterließ es aber, vor Zulassung der Fahrt die Rückmeldung für den unmittelbar vorausgefahrenen Zug fernmündlich einzuholen (DV V 3, Punkt 399). Das Betreiben der Rückmeldung nach Punkt 396 der DV V 3 hat er ebenfalls unterlassen.

Durch alle diese Vorschriftswidrigkeiten kam es zur Einfahrt des Güterzuges in den besetzten Raumabschnitt. Ein Grundsatz, dessen Einhaltung für eine sichere Betriebsabwicklung unerlässlich ist, wurde durchbrochen:

Beim „Fahren im Raumabstand“ darf ein Zug in den zwischen zwei Zugfolgestellen liegenden

Raumabschnitt nur dann einfahren, wenn festgestellt ist, daß sich der vorausgefahrte Zug unter Deckung der nächsten Zugfolgestelle befindet (DV V 3, Punkt 375).

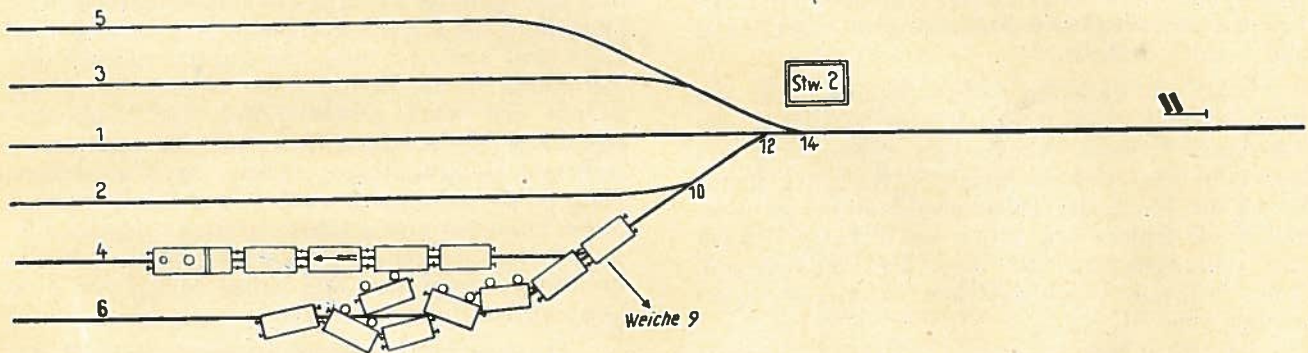
Schließlich hat der Fahrdienstleiter des Bahnhofes C noch gegen die Punkte 32, 37, 39 und 60 der DV V 26 verstoßen, weil er seinen Bahnhofsvorstand vom Ereignis nicht in Kenntnis setzte und die Abgabe der laut „Richtlinien“ vorgeschriebenen Meldungen unterließ.

Wegen seines Verhaltens wurde er im Dienststrafverfahren mit einem Gehaltsabzug von 10 % auf die Dauer von 6 Monaten bestraft.

Der Fahrdienstleiter der Verkehrsstelle schlief während des Dienstes. Er hat dadurch gegen die Dienstordnung, § 18, und Punkt 27 (1. Absatz) der DV V 3 verstoßen; dadurch verging er sich auch gegen Punkt 410 der DV V 3, weil er das Deckungssignal Z bei Annäherung des Lokomotivzuges nicht rechtzeitig freistellte. Außerdem hat er, ebenso wie der Zugführer des Güterzuges, das Ereignis verschwiegen (DV V 26, Punkte 32, 37 und 39; Auszug aus der DV V 26, Punkte 32 und 60). Beide Bedienstete wurden im Ordnungswege bestraft.

20. Oberflächlichkeit im Betriebsdienst — große Gefahr!

Bahnhof A



Im Bahnhof A findet gemäß einer VBA ein Gleis- und Weichenumbau statt. Sämtliche Weichen im Bereich des Stellwerkes 2 sind nicht signalabhängig; sie werden örtlich bedient und sind mit Weichenschlössern versehen. Bei Zugfahrten müssen die Weichen nach der Schlüsseltafel im Stellwerk 2 gestellt bzw. gesperrt werden. Der Auftrag zur Fahrwegprüfung und -sicherung sowie die Meldung über deren Durchführung wird fernmündlich gegeben. Dem Stellwerkswärter ist für die Zeit des Umbaus ein Schlüsselträger zugeteilt.

Bei Annäherung eines Güterzuges beauftragt der Fahrdienstleiter den Wärter des Stellwerkes 2, den Fahrweg nach Gleis 4 zu prüfen und zu sichern. Für die Fahrt sind die Weichen 9, 10, 12 und 14 zu sperren. Da aber am Schlüsselbrett auf dem Platz für den Schlüssel der Weiche 9 schon ein Schlüssel mit entsprechender Griffform hängt, vermeint der Stellwerkswärter diese Weiche schon gesperrt und veranlaßt nur mehr das Umstellen und Sperren der restlichen 3 für die Zugfahrt benötigten Weichen durch den Schlüsselträger. Nach Empfang der Schlüssel meldet er dem

Fahrdienstleiter die Durchführung der Fahrwegprüfung und -sicherung und erhält von diesem den Auftrag, das Einfahrtsignal freizustellen.

Während der Einfahrt des Güterzuges auf Gleis 4 stellt sich die tatsächlich ungesperrt gebliebene und gegen die Spitze befahrene Weiche 9, deren richtige Stellung und Sperrung der Stellwerkswärter nicht überprüft hatte, durch die Erschütterungen beim Befahren, zwischen 4. und 5. Wagen des Zuges um, wodurch der hintere Teil des Zuges nach Gleis 6 rollt. Dabei entgleisen 4 Wagen des Zuges und 2 auf Gleis 6 abgestellte Wagen; 4 der entgleisten Wagen stürzen um.

Es entsteht Sachschaden in der Höhe von S 110.000.—!

Das Beispiel zeigt deutlich, wohin Oberflächlichkeit im Betriebsdienst führt!

Der Stellwerkswärter hatte wohl eine Fahrwegprüfung durchgeführt; er überprüfte aber nur das Freisein des Einfahrgleises und das Vorhandensein von Schlüsseln auf den Plätzen der Weichen 9, 10, 12 und 14. Dies allein aber genügte, wie die Folgen seiner Handlungsweise zeigten, nicht.

Punkt 451, b), 1., der DV V 3, schreibt vor, daß bei Weichen, die durch Handverschluß gesichert werden, zu prüfen ist, ob auch die zugehörigen Schlüssel am richtigen Platz verwahrt sind. Gegen diese Bestimmung verstieß der Stellwerkswärter. Er hätte sonst bei Überprüfung der Nummern auf den Griffen der aufgehängten Weichenschlüssel bemerken müssen, daß sich am Schlüsselbrett auf dem Platz des Schlüssels für die Weiche 9 irrtümlich ein Schlüssel mit einer anderen Weichenummer befand. Durch seine Unaufmerksamkeit blieb die gegen die Spitze befahrene Weiche 9 ungesichert, wodurch es zur Entgleisung des einfahrenden Güterzuges kam.

Der Stellwerkswärter hat also die Fahrwegprüfung und -sicherung (DV V 3, Punkte 451 und 452) äußerst mangelhaft vorgenommen. Er wurde deshalb mit dem Abzug von 4 % seines Bruttomonatsbezuges bestraft.

Diese beispiellose Oberflächlichkeit — wir wiederholen es eindringlichst — hatte die Zerstörung von Sachwerten in der Höhe von S 110.000.— zur Folge und gefährdete auch Menschenleben!

Reisezugschaffner!

Habt Ihr die Bestimmungen des Punktes 737 der DV V 3 schon vergessen?

Sie besagen, daß nach Ankunft eines personenbefördernden Zuges in einer Verkehrsstelle — ausgenommen einer solchen mit tauglicher Lautsprecheranlage (siehe ZSV) — deren Name sowie die Dauer eines mehr als 4 Minuten betragenden Aufenthaltes

mehrmals

auszurufen ist!

Wird der Aufenthalt überschritten und vom Fahrdienstleiter keine Ursache bekanntgegeben, dann müßt Ihr Euch danach erkundigen!

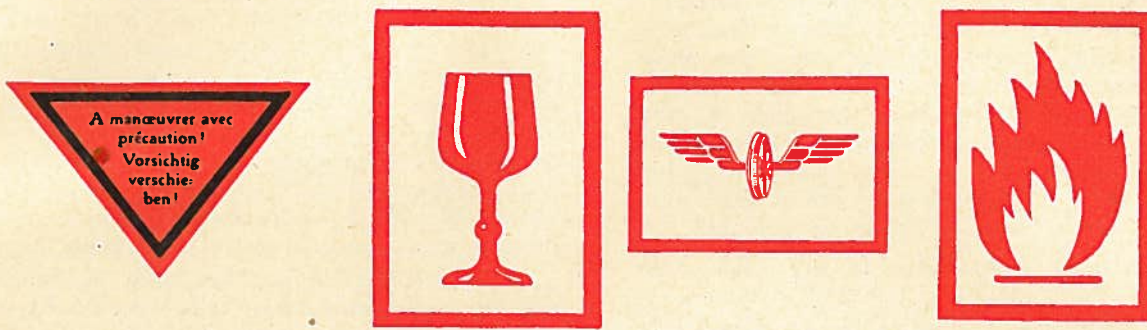
Schließlich gehört es zum Dienst am Kunden, daß die Anfragen der Reisenden über Aufenthaltsüberschreitungen bereitwilligst beantwortet werden.

21. Wagenbezettelung

Fehlende, unvollständige oder unrichtige Wagenbezettelung führt zu Beförderungsunregelmäßigkeiten, Beschädigung der Güter und kann

auch die Ursache folgenschwerer Betriebsunfälle sein!

Kennst Du die Bedeutung der nachstehend abgebildeten Wagenbektabelle?



1

2

3

4

(Originalfarbe: Orange)

Zu 1: „Vorsichtig verschieben“

Wagen enthält Güter, bei deren verschubdienstlichen Behandlung **besondere Vorsicht** geboten ist.

Z. B.: Wagen mit Fahrzeugen, bewickelten Kabeltrommeln, schweren Walzen, Säureballons, Gaswagen, Milchwagen, Wagen mit lebenden Tieren, Wagen, in denen sich Leute befinden, sowie Wagen mit bestimmten, nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen und Stoffen — verzeichnet im Sonderheft 1 als Beilage zum IGT I und zum ÖGT I A.

Mit „Vorsichtig verschieben“ gekennzeichnete Wagen dürfen durch Abstoßen oder Abrollen nur dann verschoben werden, wenn sie mit Handbremse zum Stillstand gebracht werden können; sie dürfen auch **keinem Anprall** anlaufender Wagen ausgesetzt werden (DV V 3, Punkt 156).

Zu 2: „Vorsichtig behandeln“

Wagen enthält in der Regel Güter, die wegen ihrer Beschaffenheit (leicht zerbrechlich) **ganz besonderer Vorsicht** bei der verschubdienstlichen Behandlung bedürfen.

Z. B.: Weinwagen, Topfwagen, Kesselwagen mit Säure gefüllt, Eierwagen, Wagen mit zerbrechlichen Gegenständen usw.

Solche mit „Vorsichtig behandeln“ gekennzeichnete Wagen dürfen durch Abstoßen oder Abrollen **überhaupt nicht verschoben** werden; sie dürfen auch **keinem Anprall** anlaufender Wagen ausgesetzt werden (DV V 3, Punkt 156).

Zu 3: „Angabe des Interesses an der Lieferung“

Bei Überschreitung der Lieferfrist kann außer

der im Tarif vorgesehenen Entschädigung bei Nachweis eines weiteren Schadens dessen Ersatz bis zur Höhe des als „Interesse an der Lieferung“ angegebenen Betrages beansprucht werden.

Diese Wagen zählen ab 3. Juni 1956 (mit Erscheinen des Berichtigungsblattes 1 zum Dienstbehelf 648.01) zu den „Eilbedürftigen Frachten“.

Solche Wagen sollen nicht in den Rest kommen! (DV V 47, Punkt 29.)

Zu 4: „Feuergefährlich“

Wagen mit **selbstentzündlichen Stoffen**.

Z. B.: Gewöhnlicher Phosphor oder bestimmte Flüssigkeiten, die sich an der Luft selbst entzünden, usw.

Wagen mit **entzündbaren Flüssigkeiten**.

Z. B.: Teere, Benzin, Benzol usw. oder Wagen mit **entzündbaren festen Stoffen**, wie Zelluloid, roter Phosphor usw.

Mit „Feuergefährlich“ gekennzeichnete Wagen — ausgenommen Kesselwagen — sind **möglichst weit von arbeitenden oder dienstbereiten Triebfahrzeugen bzw. unter Dampf laufenden Heizwagen einzureihen**, von den genannten Fahrzeugen aber durch **mindestens 4 Schutzwagen** zu trennen. Bei **personenbefördernden Zügen** sind diese Wagen hinter die Personenwagen zu reihen und von diesen durch **mindestens einen Schutzwagen** zu trennen. **Beförderung mit Schnellzügen ist verboten** (DV V 3, Punkt 225).

Solche Wagen sind in der Regel auch mit dem Gefahrezettel „Vorsichtig verschieben“ versehen. (Ist dies der Fall, dann nicht nur Punkt 225, sondern auch Punkt 156 der DV V 3 beachten!)

(Zur Schulung der Fahrdienstleiter sowie der Verschub- und Zugbegleitbediensteten!)