

Handwritten initials



Verkehrs-Unterrichtsblatt

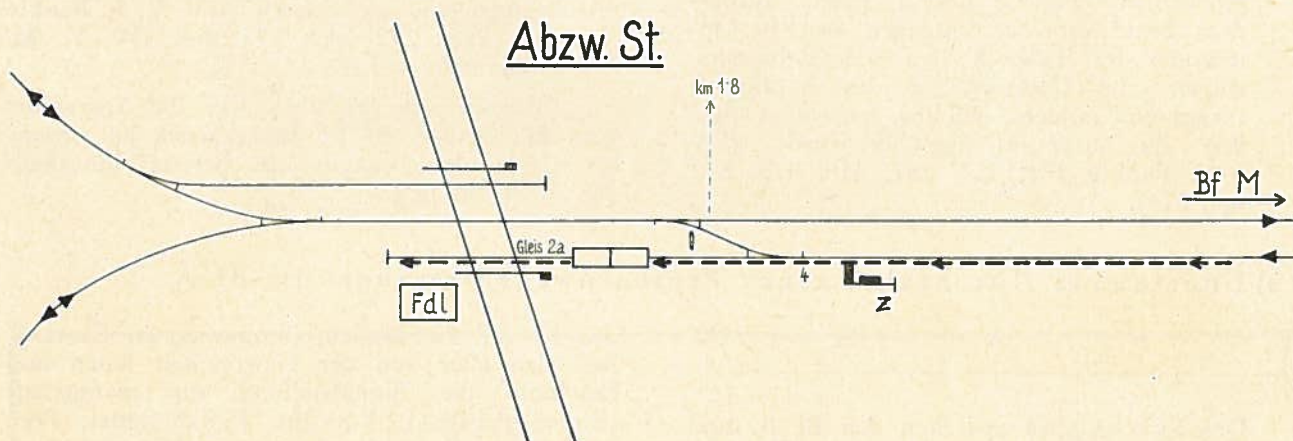
9. Stück	Wien, am 1. September 1968	Jahrgang 1968
----------	----------------------------	---------------

Inhalt: 60. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

- 61. Etwas für jeden
- 62. Neues und Interessantes
- 63. Unfallerhebung — wozu?
- 64. Unfallverhütung

60. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Zusammenstoß einer Sperrfahrt mit Werkstättenwagen



Ein im Bf M. eingefahrener Unkrautverteilungszug sollte die Gleise 2 und 11 befahren und besprühen. Während der aus Tfz und 6 Wagen bestehende geschobene Vershubteil nach Gleis 2 fuhr, teilte der Aufsichtführende dem Zugführer mit, daß auch das Streckengleis 2 zwischen dem Bf M. und der Abzw St. bis km 1,8 zu befahren sei. Der Zugführer begab sich hierauf zum Befehlsstellwerk, um den Fdl von der geänderten Arbeitseinteilung zu verständigen. Unterdessen fuhr der Vershubteil auf Gleis 2 bis zum Wärterstellwerk 1.

Der Fdl im Bf M. vereinbarte nun mit seinem Kollegen in der Abzw die geplante Sperrfahrt und beauftragte danach den Wärter im Stellwerk 1, dem Schaffner des Unkrautverteilungszuges die Abfahrerlaubnis zu übermitteln. Der Zugführer erhob gegen die vom Fdl ge-

troffenen Anordnungen keinen Einwand und verblieb im Befehlsstellwerk.

Nachdem der Stellwerkswärter den Schaffner über die zeitliche und räumliche Ausdehnung der Sperrfahrt verständigt und ihm die Abfahrerlaubnis übermittelt hatte, begab sich der Schaffner zum vordersten geschobenen Fahrzeug der Sperrfahrt und leitete die Fahrt mit Signal „Herkommen“ ein. Da der Tfz-Führer von der Sperrfahrt bis km 1,8 nicht verständigt war, hielt er den Zug etwa 50 m nach der Einfahrweiche des Bf M. an und rief den Schaffner zu sich. Dieser unterrichtete nun den Tfz-Führer über die durch den Stellwerkswärter übermittelten Aufträge, worauf die Fahrt in Richtung zur Abzw St. fortgesetzt wurde.

Nach Anhalten der Sperrfahrt beim untauglichen Deckungssignal Z erteilte der Fdl der

Abzw fernmündlich am Signalfernsprecher die Erlaubnis zur Vorbeifahrt an dem untauglichen Signal sowie zur Weiterfahrt bis km 1,8 und verständigte den Schaffner vom Entfall des Signals 29 a.

Nachdem der Schaffner den Tfz-Führer hievon verständigt hatte, gab er vom zweiten geschobenen Wagen aus Signal „Herkommen“. Als sich der vorderste Wagen der Weiche 4 näherte, erkannte der Lokheizer, daß diese Weiche unrichtig nach dem besetzten Stumpfgleis 2a gestellt war und rief dem Tfz-Führer „Halt“ zu. Der Schaffner, der den Fahrweg nur äußerst mangelhaft beobachtete, gab weiterhin Signal „Herkommen“.

Infolge der durch das Verhalten des Schaffners bedingten verspäteten Bremsung fuhr die Sperrfahrt über den vereinbarten km 1,8 hinaus und stieß mit 2 im Gleis 2a stehenden Werkstättenwagen zusammen, die bis zum Gleisabschluß geschoben wurden. Es gelang jedoch noch rechtzeitig, den Handschranken der EK zu schließen, so daß das Ereignis folgenlos blieb.

Am Ereignis waren 5 Bedienstete schuldtragend:

1. Der Fdl des Bf M., weil er es unterlassen hat, für die Sperrfahrt die erforderlichen schriftlichen Befehle auszufertigen. Außerdem beauftragte er entgegen den Bestimmungen der Tafel B 15 a den Stellwerkswärter zur Übermittlung des Abfahrtauftrages und duldete, daß die Sperrfahrt ohne den Zugführer durchgeführt wurde (DV V 3, Punkte 181, 284, 287, 418, 435, 572 und 574).

2. Der Zugführer, weil er unerlaubt die Leitung des Verschubes im Bf M. dem Schaffner übertragen, die Ausfertigung der schriftlichen Befehle für die Sperrfahrt nicht betrieben hat und sich nicht bei der Sperrfahrt befand (DV V 3, Punkte 60, 418, 430, 463 und 572).

3. Der Schaffner, weil er die Signale zum Ingangsetzen der Sperrfahrt gegeben hat, obwohl der Zugführer nicht anwesend war und keinen Abfahrtauftrag erteilt hatte. Außerdem hat er sich nach Vorbeifahrt der Sperrfahrt am Deckungssignal Z nicht am vordersten geschobenen Fahrzeug aufgehalten und nicht rechtzeitig die erforderlichen Signale für das Anhalten im km 1,8 gegeben (DV V 2, Punkte 9 und 105; DV V 3, Punkte 288, 418 und 500).

4. Der Tfz-Führer der Sperrfahrt, weil er es verabsäumt hat, auf die Beigabe der schriftlichen Befehle sowie auf den vom Zugführer zu erteilenden Abfahrtauftrag zu bestehen (DV V 3, Punkte 284, 288 und 572; DV M 22, Teil A, Punkt 6).

5. Der Fdl der Abzw St., weil er es unterlassen hat, die Weiche 4 für die Einfahrt der Sperrfahrt in die entsprechende Stellung zu bringen und zu sichern (DV V 3, Punkte 181, 264, 272 und 575 und DV V 50, Punkt 18).

Überdies war es unrichtig, die Sperrfahrt vom Bf M. bis km 1,8 und zurück zu vereinbaren, da der besagte km bereits innerhalb der Abzw St. liegt.

b) Unerlaubte Durchfahrt eines Personenwagenleerzuges im Bf A.



Das Streckengleis zwischen den Bf A. und St. war am Ereignistag von 18.10 Uhr bis 20.00 Uhr wegen Gleisstopfarbeiten gesperrt. Dadurch konnte die Sperre mit Zugverkehr nicht gemäß den Angaben im Buchfahrplan um 18.10 Uhr, sondern erst nach Aufhebung der Gleissperre um 20.00 Uhr begonnen werden.

Ein planmäßig um 18.50 Uhr vom Bf L. abfahrender Personenwagenleerzug sollte in allen Bf bis W. durchfahren. Da dies am Ereignistag wegen der Gleissperre nicht möglich war, ersuchte der Fdl des Bf A. seinen Kollegen im Bf P., die Zugmannschaft vom außerplanmäßigen Anhalten im Bf A. mittels A-Befehles zu verständigen. Er unterließ es aber, sich um den Eingang der Vollzugsmeldung zu kümmern.

Da der Fdl in P. auf die Befehlsbeigabe vergessen hatte, war die Zugmannschaft des Personenwagenleerzuges in Unkenntnis über das außerplanmäßige Anhalten. Sie erwartete daher

den Bf A., wie täglich, im gesperrten Zustand, ließ sich aber von der Gewohnheit leiten und beachtete die Signalstellung nur mangelhaft (Einfahrsvorsignal: Vorsicht, Einfahrtsignal: Frei, Ausfahrtsignal: Halt).

Der Fdl in A. erwartete den Zug statt am Platz in der Tür der Fahrdienstleitung. Als er bemerkte, daß der Zug nicht anhielt, gab er Haltsignale, die jedoch nicht mehr aufgenommen wurden. Da auch die Aufstellung einer Haltscheibe am Beginn des gesperrten Gleises unterlassen worden war, fuhr der Zug in das gesperrte Gleis ein und weiter bis zum Einfahrtsignal des Bf St., wo die Zugmannschaft erst jetzt von der bestehenden Gleissperre verständigt wurde. Glücklicherweise arbeitete die Gleisstopfmaschine zum Zeitpunkt des Anhaltens vor dem Einfahrtsignal des Bf St. bereits innerhalb des Signals, so daß der Anstand folgenlos blieb.

Es lag somit mangelhafte Verständigung der Fdl in P. und A., sowie äußerst nachlässige Signalbeachtung durch die Zugmannschaft vor (DV V 2, Punkt 10 und DV V 3, Punkte 182, 446 und 448).

c) Starkstromunfall eines Bahnfremden

Im Bf W. wurden am Magazinsgleis 8b (Fahrleitung abgeschaltet) von einem Frächter mit Hilfe eines Autokranes von 7.20 bis 7.25 Uhr Verladearbeiten durchgeführt. Kurz darauf verlangte der Fahrleiter eines auf Gleis 6 stehenden Unkrautvertilgungszuges das Einschalten der Fahrleitung des Magazinsgleises 8b. Der Fdl überzeugte sich an Ort und Stelle, daß am Gleis 8b keine Ladearbeiten durchgeführt würden und beauftragte wegen Zeitnot den Zugführer des Unkrautvertilgungszuges zum Einschalten des Schalters für die Gleise 6 und 8b.

Um zirka 7.40 Uhr kehrte der Frächter mit einer neuen Fuhre zum Magazinsgleis zurück und setzte die Verladearbeiten fort, wobei er sich jedoch nicht — wie bei der ersten Verladung — vom Schaltzustand überzeugte.

Um 7.50 Uhr bemerkte der im Urlaub befindliche Bf-Vorstand von seiner Wohnung aus, daß am Magazinsgleis bei eingeschalteter Fahrleitung Verladearbeiten durchgeführt wurden. Er erkannte sofort die Gefahr und verständigte fernmündlich den Fdl. Dieser eilte auf den Platz, um den Schalter abzuschalten. Da sich zur gleichen Zeit ein im Bf stehender Güterzug in Bewegung setzte, für den der Fdl noch kein Fahrsignal gegeben hatte, und der Fdl auch nicht mit Sicherheit wußte, ob er einer auf der Strecke arbeitenden „gefährdeten Rotte“ die voraussichtliche Abfahrt des Zuges bekanntgegeben hatte, eilte er in die Fahrdienstleitung zurück, um das Versäumte nachzuholen. Unmittelbar darauf kam

bei den Verladearbeiten der Kranarm des Autokranes zu nahe an die Fahrleitung und verursachte einen Kurzschluß. Dabei erlitt der Frächter schwere Verbrennungen.

Der Fdl, dessen Reaktion nach Bekanntwerden der Gefahr unverständlich war, hatte sich zwar vor Einschaltung des Ladegleichschalters überzeugt, daß keine Ladearbeiten durchgeführt wurden, verabsäumte es aber, in der Folge dafür zu sorgen, daß nicht mit weiteren Ladearbeiten begonnen wird. Da innerhalb der Ladezeit (7.00 bis 12.00 Uhr und 13.30 bis 17.30 Uhr) immer damit gerechnet werden muß, daß Frächter Ladearbeiten durchführen, hätte er den Bahnhofwart zur Überwachung des Ladegleises beauftragen müssen, wodurch auch die Fortsetzung der Ladearbeiten verhindert worden wäre.

Die Mitteilung der voraussichtlichen Abfahrt des Güterzuges an die „gefährdete Rotte“ war unbedingt vor Freistellen des Ausfahrsignals durchzuführen. Bei vorschriftsmäßigem Handeln und folgerichtiger Reaktion nach Erkennen der Gefahr wäre der Unfall zu vermeiden gewesen.

Im weiteren lag auch ein Verschulden des Bahnhofwartes vor, da er dem Bahnbenützer den Wagen zur Verladung zugewiesen, aber den Fdl hievon nicht verständigt hatte. Damit übernahm er die Verpflichtung, die im Punkt 157 der DV El 52 vorgesehene Verständigung des Bahnbenützers durchzuführen.

61. Etwas für jeden

Verletzung von Postbediensteten

Beschädigung von Bahnpostwagen

Die Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung beschwert sich mit Recht über die sich in letzter Zeit häufenden Fälle von Verletzungen von Postbediensteten bei vorschriftswidrigem Verschub mit Bahnpostwagen sowie Beschädigung solcher Wagen.

So wurde am 11. Juni 1968 im Bf I. ein Bahnpostwagen mit 3 Postbeiwagen beim Verschub abgestoßen, wiewohl der Bahnpostwagen vorschriftsmäßig mit Signal 23 „Wagen besetzt“ gekennzeichnet war. Der gleiche Fall ereignete sich am 21. Juni im selben Bf, wobei die Sicherheit des Postpersonals gefährdet war. Allein zwischen 3. und 9. Juli 1968 wurden im Bereich einer

Dion vier Bahnpostwagen beschädigt und hiebei 2 Postbedienstete verletzt. Es ist selbstverständlich, daß durch diese Vorfälle und den damit verbundenen Ausfall von Wagen die klaglose Führung der Bahnpost in Frage gestellt wird.

Wie die Erhebungen ergaben, lag die Ursache stets in der Außerachtlassung grundlegender Vorschriftenbestimmungen über den Verschub mit solchen Wagen. Besonders häufig wird gegen die Bestimmungen des Punktes 99 der DV V 3, verstoßen.

Abgesehen von den Schwierigkeiten, die die Wagenausfälle der Postverwaltung in betrieblicher Hinsicht verursachen, gefährden derartige Vorkommnisse auch Leben und Gesundheit des in den Wagen arbeitenden Personals.

Aufmerksame Zugbeobachtung

Am 10. Juli um 19.39 Uhr beobachtete Fdl BB-Revident Rudolf Behmer des Bf Reka-winkel bei Durchfahrt des Zuges Ex 162 beim Bremsgestänge eines Wagens eine Unregelmäßigkeit. Er beauftragte hierauf sofort den Wärter des Blockpostens Tullnerbach-Preßbaum 1 zum Anhalten des Zuges. Dort wurde vom Tzf-Führer festgestellt, daß ein Gestänge- sowie ein Hängeisenbolzen fehlten und die Rückzugfeder-schraube schadhaft war. Nach provisorischer Re-paratur konnte die Fahrt nach Wien Westbf fortgesetzt werden.

Zweifellos hat Fdl Behmer durch seine auf-merksame Zugbeobachtung eine unter Umständen folgenschwere Betriebsgefahr abgewendet. Es ist

selbstverständlich, daß der Bedienstete belobt und belohnt wird.

Wiederholt kann festgestellt werden, daß Reisezugschaffner bei Ausfahrt eines Zuges nicht ihren Verpflichtungen nachkommen. Wir erinnern deshalb an die Bestimmungen des letzten Absatzes des Punktes 471 der DV V 3, die be-sagen: „. . . . Beim Anfahren hat sich die Zug-begleitmannschaft — die Tzf-Mannschaft nur soweit es die sonstigen Tätigkeiten zulassen — durch Ausblick davon Gewißheit zu verschaffen, daß alle Wagen folgen und ob nicht dem Zug Signale gegeben werden.“

Bei Einhalten dieser Bestimmungen können selbstverständlich auch offen gelassene Wagen-türen festgestellt und sofort geschlossen werden.

Prominente Musiker besuchten die Tauernschleuse

Aus „Kleine Zeitung“, Klagenfurt:

Musiker zieht es zur Eisen- bahn

Die Österreichischen Bundesbahnen konnten am Freitag auf der Tauernbahnstrecke drei prominente Musiker als Fahrgäste begrüßen: Professor Norbert Pawlicki, Profes-sor Gustav Zelibor und Horst Winter. Für Professor Pawlicki, der derzeit in Pörschach auf Urlaub weilt, war dies eine Fahrt zur Besichtigung der Autoschleuse Mallnitz—Böckstein, die von der Bundesbahndirektion Villach über Wunsch des bekannten und beliebten Komponisten und Mu-sikers ermöglicht wurde. Dieser zeigte sich von den Einrich-tungen der Autoschleuse, die auch bei stärkster Frequenz kaum nennenswerte Wartezeiten zu verzeichnen hat, und von der dichten Folge der Autoüberstellzüge sehr beeindruckt. Auch Prof. Zelibor und Horst Winter konnten sich während eines kurzen Aufenthaltes im Bahnhof Mallnitz von der raschen Be- und Entladung der Autos an Ort und Stelle überzeugen und waren hievon begeistert.



(Prof. Gustav Zelibor, links, Prof. Norbert Pawlicki, rechts)



(Zweiter von links — Horst Winter)

Wir hoffen, unseren prominenten Besuchern mit der Besichtigung der Tauernschleuse Freude bereitet zu haben.

Wahrer Kundendienst

Am 18. Juni fuhr ein Fahrgast mit seiner Gattin im Zug 982 nach Rottenmann. Während der Fahrt fiel der Frau eine wertvolle Goldkette zwischen Seitenwandverkleidung und Abdeckblech für die E-Heizung und konnte nicht mehr gefunden werden. Der vom Verlust verständigte Schaffner nahm zwar die Daten des Ehepaares auf, vergaß aber nach Ankunft in Wien Südbf darauf, weitere Schritte zu unternehmen.

Zufällig traf BK BB-Inspektor Peter Horn der BBD Villach am 24. Juni den ihm unbekanntem Fahrgast, der ihm vom Mißgeschick seiner Gattin

am 18. Juni Mitteilung machte. Da der Reisende die Wagennummer aufgeschrieben hatte, war BK Horn in der Lage, Nachforschungen nach dem Aufenthalt des Wagens einzuleiten. Als er in Erfahrung brachte, daß sich der Wagen wegen eines Gebrechens in der HW St. Pölten befand, wandte er sich an den Werkstättenleiter mit der Bitte um Zustandebringen der Goldkette. Schon einen Tag darauf konnte der Werkstättenleiter dem BK Mitteilung machen, daß die Kette gefunden wurde.

Wie groß die Freude der Verlustträgerin über das Auffinden ihres Schmuckstückes war, beweist ein an die BBD Villach gerichtetes Dankschreiben.

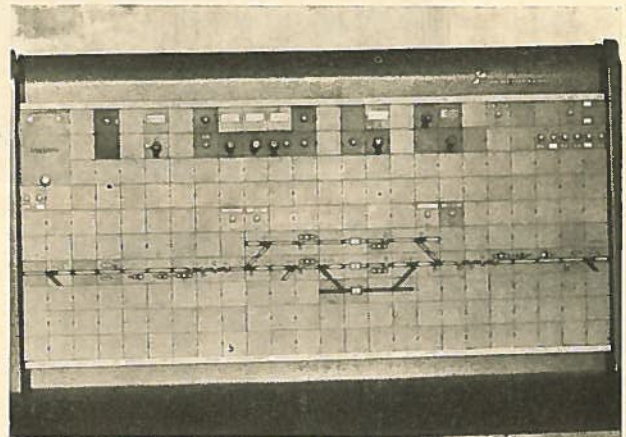
62. Neues und Interessantes

Fernsteuerung des Bf Pießling-Vorderstoder vom Bf Windischgarsten aus

Am 26. Juni 1968 erfolgte im Rahmen eines kleinen Festaktes in Anwesenheit des Herrn Generaldirektor-Stellvertreters die Inbetriebnahme der Fernsteuerung des Bf Pießling-Vorderstoder vom Bf Windischgarsten aus.



(Bild 1)

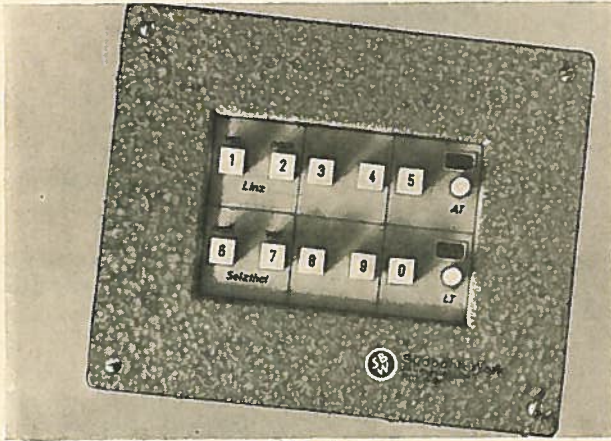


(Bild 2)

Das Spurplan-Mittelstellwerk des Bf Pießling-Vorderstoder wird im Normalfall von einem Tastenpult des Bf Windischgarsten aus ferngesteuert. Im Störfall kann es aber auch vom Bedienungspult (Bild 2) der Fahrdienstleitung Pießling-Vorderstoder aus ortsbedient werden.

Die Fernsteueranlage im Bf Windischgarsten besteht aus einer Zifferntastatur (Bild 3) für die

Eingabe der Kommandonummern, einem Meldepult (Bilder 4 und 5) für die Anzeige des Betriebszustandes des Bf Pießling-Vorderstoder einschließlich der Anrückstrecken und Ladestellen St. Pankraz und Roßleithen sowie aus den Fernsteuerrelais-einrichtungen in Windischgarsten und Pießling-Vorderstoder.

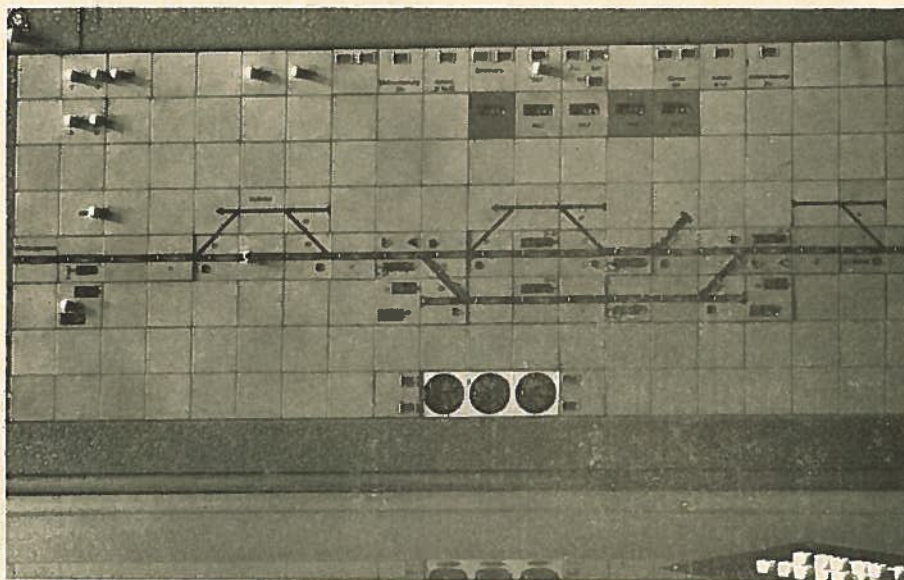


(Bild 3)

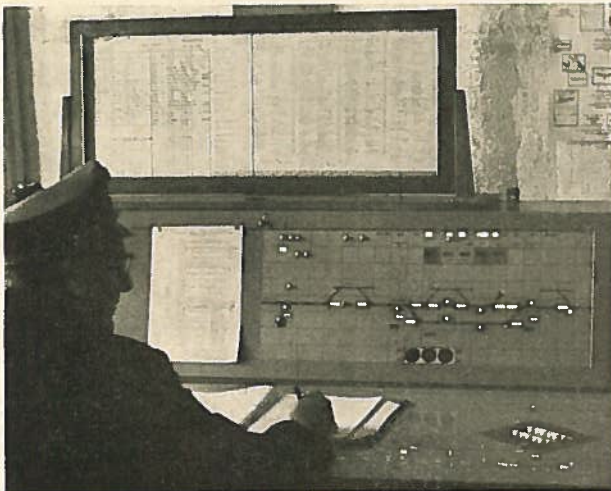
Die Fernsteuerkommandos werden als dreistellige Zahlen über die 10 Zifferntasten eingewählt, worauf die Kommandonummer am Pult als Leuchtziffer erscheint. Nach Betätigung der Ausführungstaste AT geht ein morsezeichenartiges Kommando über das Streckenkabel zum Bf Pießling-Vorderstoder, wird dort entschlüsselt und bewirkt die Ausführung des entsprechenden Befehles. Besonders wichtige Kommandos, die zählwerksüberwacht sind (z. B. Betätigung von Signal 29 b), werden durch zwei dreistellige Kommando zahlen abgegeben (Vor- und Hauptkommando).

Jede Zustandsänderung der Gleisbesetzung, der Weichenstellung und Überwachung, der Hauptsignale, der Streckenblockung usw. im Bf Pießling-Vorderstoder wird als morsezeichenartige Meldung automatisch durch die Fernsteuereinrichtung nach Windischgarsten übertragen und hier am Meldepult angezeigt, so daß der Betriebszustand des Bf Pießling-Vorderstoder ständig ersichtlich ist.

Außer den Sicherungsanlagen können durch die Fernsteuerungseinrichtung auch die Propan-



(Bild 4)



(Bild 5)

gasweichenheizung, die Platz- und Innenraumbeleuchtung und die Fernsprecheinrichtung des Bf Pießling-Vorderstoder geschaltet werden.

Bedienung der Anlage (Auszug)

Tastenbedienung zur Abgabe von Fernsteuerkommandos

Mit den Zifferntasten 0—9 werden die Stellbefehle in die Fernsteuerung eingewählt. Jedes Kommando besteht aus einer dreistelligen Zahl, besonders wichtige aus 2 dreistelligen Zahlen. Jede Taste ist solange zu drücken, bis in der Kontrolloptik am Meldepult die betreffende Leuchtziffer an der richtigen Stelle aufscheint.

Ist die Nummer falsch gewählt, infolge zu kurzen Tastendruckes unvollständig oder will

man die eingewählte Nummer annullieren, so bewirkt ein Druck auf die Lösch Taste die Löschung der eingewählten Ziffern in der Kontrolloptik. Hierauf kann erneut eingewählt werden.

Am Meldepult in der Fahrdienstleitung des Bf Windischgarsten wird der Betriebszustand der Sicherungsanlage des Bf Pießling-Vorderstoder in Form einer Gleisbildausleuchtung angezeigt. Jede Änderung im Betriebszustand wird automatisch durch die Fernsteueranlage übertragen und am Meldepult sichtbar.

Folgende Meldungen werden am Meldepult angezeigt:

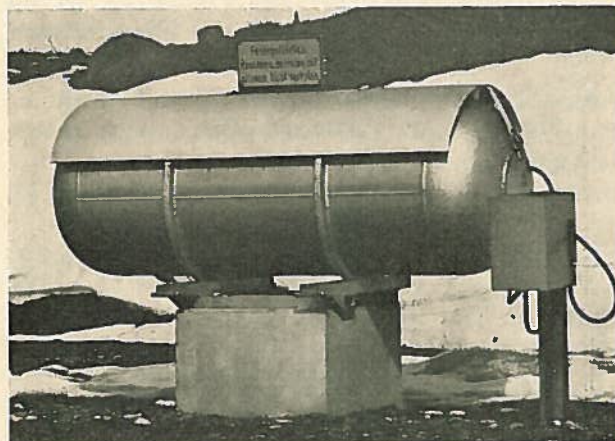
- Die Gleisbesetzung (zwischen Bf Windischgarsten, Bf Pießling-Vorderstoder und Ladestelle St. Pankraz sowie die Besetzung der Bf-Gleise und der Weichen),
- die Stellung der Weichen im Bf Pießling-Vorderstoder,
- der Ausfall der Weichenüberwachung im Bf Pießling-Vorderstoder,
- der Weichenverschluß,
- die Fahrstraßenfestlegung,
- die Stellung der Hauptsignale,
- die Stellung der Zg-Streckenblockeinrichtung,
- die Freigabe der elektrisch gestellten Weichen im Bf Pießling-Vorderstoder für die Nahbedienung,
- die Einschaltung der Propangasweichenheizungsanlage für jeden Weichenkopf gesondert,
- die Art der Stromversorgung der Sicherungsanlage,
- die Tag- bzw. Nachtschaltung der Signale,
- Störungen der Fernsteueranlage,
- Zündstörungen der Weichenheizungsanlage,
- die Betriebszustandsmeldung und
- die Einschaltung der Platz- und Innenraumbeleuchtung des Bf Pießling-Vorderstoder.

Am Meldepult befinden sich auch die Zählerwerke für die zählpflichtigen Kommandos und Meldungen.

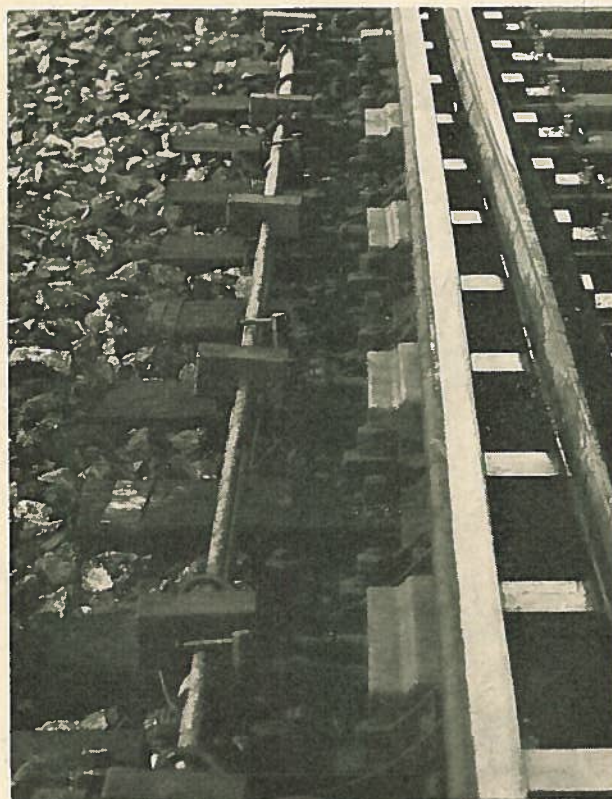
Im Bf Pießling-Vorderstoder sind die Weichen 1, 2 und 3 (Nordkopf) und die Weichen 50/52 (Südkopf) mit elektrisch fernzündbarer Propangasweichenheizungsanlage ausgerüstet, um die Zungenvorrichtung der Weichen im Winter schneefrei halten zu können.

Die Anlage besteht aus einem Einschaltgerät in der Fahrdienstleitung des Bf Pießling-Vorderstoder, je einem Gasbehälter bei jedem Bf-Kopf (siehe Bild 6), aus den Behälterarmaturenkasten, den Gasrohrleitungen, den Zündstellenschaltkästen sowie den Gasverteiler-

rohren mit den Heizkästen und Zündtrafos an den Backenschienen der Weichen (siehe Bild 7).



(Bild 6)



(Bild 7)

Die elektrische Zündung der Heizkästen erfolgt durch Glühspiralen, die in den Kästen angeordnet und an die Zündkabel angeschlossen sind. Die Glühspiralen der einzelnen Heizkästen werden nacheinander je 10 Sekunden lang elektrisch aufgeheizt, bis alle Heizkästen gezündet sind. Dann beginnt der Zündvorgang von neuem und wiederholt sich, solange die Weichenheizung eingeschaltet ist.

63. Unfallerberhebung — wozu?

(Beitrag eines Erhebungsbeamten der BBD Villach)

„Gemäß Punkt 107 der DV V 26 ist die Behandlung eines Ereignisses abgeschlossen, wenn

- a) alle Maßnahmen zur künftigen Verhütung ähnlicher Ereignisse getroffen oder angeregt,
- b) Ordnungs- oder Dienststrafen in Kraft getreten und etwaige Belohnungen durchgeführt,
- c) strafrechtliche Gerichtsverfahren mit rechtskräftigem Urteil beendet sind.

Und dann? — Dann werden die Erhebungsschriften abgelegt und in den Archivregalen zu riesigen Stößen gesammelt, wo sie langsam vergilben und verstauben. Der Einzelfall scheint nur mehr als Zahl in der Unfall-Statistik auf und gerät schließlich in Vergessenheit.

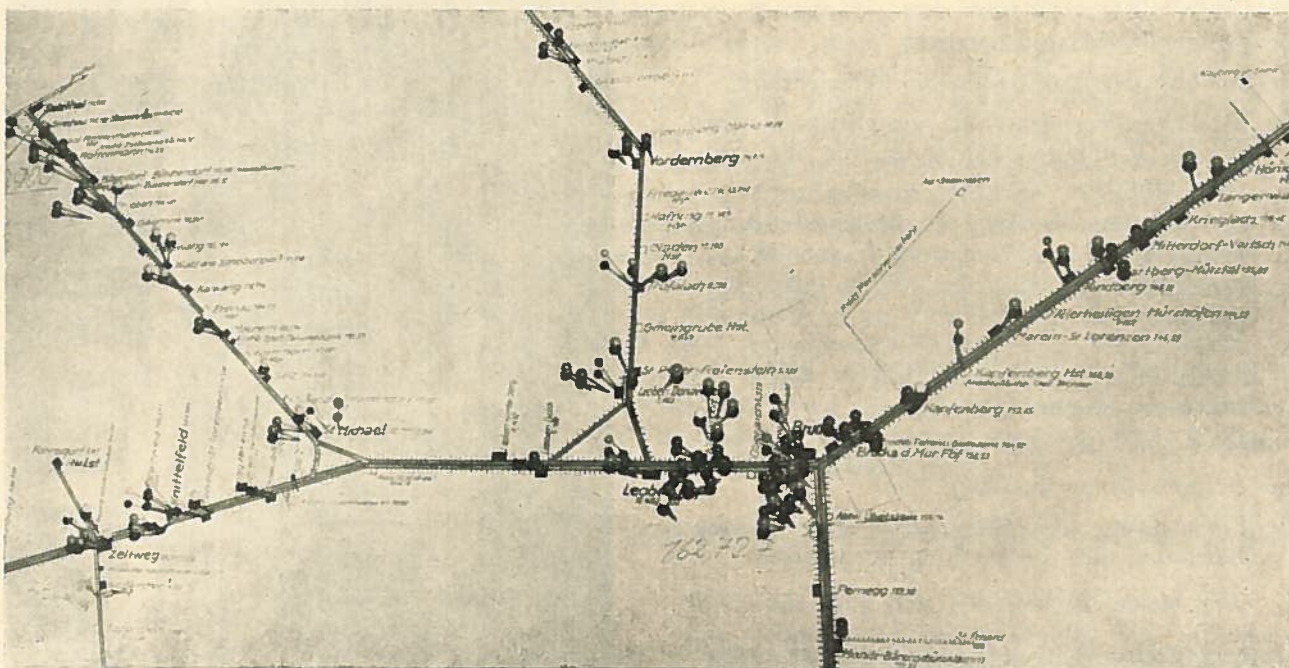
Wann wird aber den Bestimmungen des Punktes 107a entsprochen? Doch nur in den seltensten Fällen, meist nur dann, wenn bauliche,

chronischen Zeitdruck im Erhebungsdienst vertretbar ist.

Und wenn andererseits, wie schon vorher gesagt, im Einzelfall nur selten Maßnahmen zur künftigen Verhütung ähnlicher Ereignisse getroffen werden, so haben wir nach neuen Wegen zur Beseitigung dieses Mangels gesucht. Wir glauben auch, einen solchen Weg gefunden zu haben.

Auf einer großen Wandtafel mit dem Liniennetz der Dion wird seit einem halben Jahr ein Teil der außergewöhnlichen Ereignisse mit Stecknadeln markiert, deren farbige Köpfe auf die Art des Unfalles hinweisen. Es können selbstverständlich nicht alle Arten von Unfällen auf diese Weise gekennzeichnet werden, denn dazu ist sogar die große Tafel zu klein.

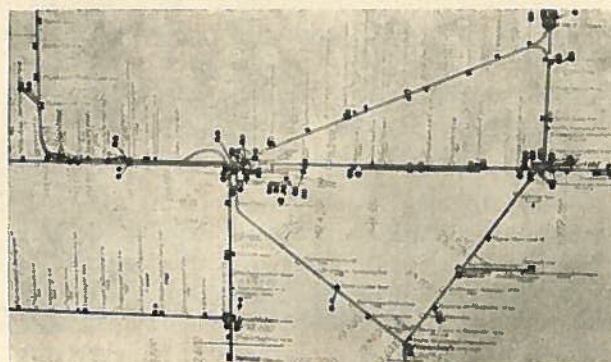
Aber auf diese Weise bleiben alle bereits „vergessenen“ Ereignisse in Evidenz und es sind bereits Ballungsräume erkennbar, an deren Existenz niemand gedacht hat.



sicherungstechnische oder andere technische Mängel vorliegen. Somit werden die meisten Behandlungen von Ereignissen damit abgeschlossen, daß schuldtragende Bedienstete von Dienstwegen bestraft und ggf. auch von Gerichten belangt wurden.

Ist dies aber nun Sinn und Zweck der Unfallerberhebung?

Wir haben uns darüber Gedanken gemacht und sind zur Auffassung gekommen, daß ein solcher Abschluß bei dem zur Zeit herrschenden



Und erst jetzt kann den Bestimmungen des Punktes 107a) der DV V 26 wirklich entsprochen werden und für gleichartige Ereignisse in den Ballungsräumen Maßnahmen für künftige Vermeidung bzw. Verminderung der Unfälle getroffen werden.

Selbstverständlich können 5 offene Schranken bei den Posten A oder B oder 10 Verschiebungsgleisungen in den Bf C und D nicht vorbehaltlos verglichen werden; es muß bei der Durchleuchtung auf die besonderen Umstände wie Zugzahlen, örtliche Besonderheiten, Wagenzahl usw. Bedacht genommen werden. Aber gerade diese gründliche Durchleuchtung zeigt die wahren Ursachen geballter Unfälle und deren Beseitigung liegt dann nur mehr in der Durchführung organisatorischer, personeller oder baulicher Maß-

nahmen. Im nächsten Halbjahr werden auf diese Weise andere Unfälle bildlich dargestellt und anschließend ausgewertet werden.

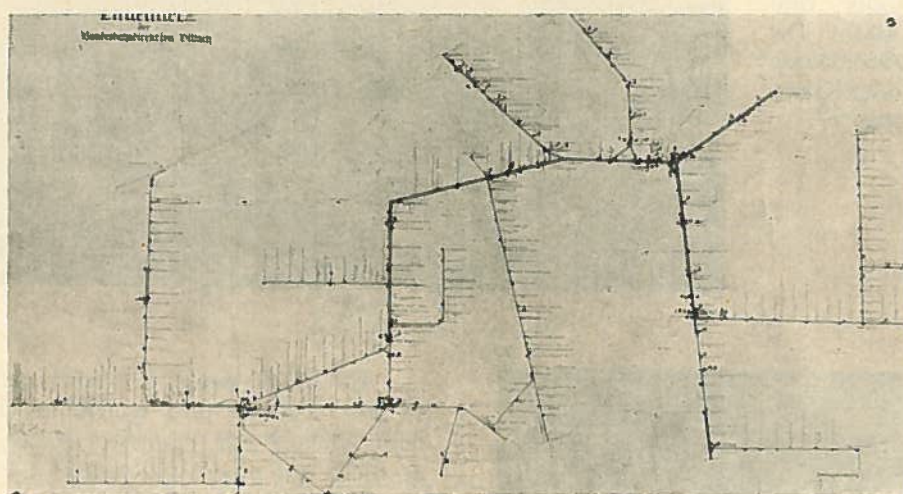
Und so können mit viel Zeit, Geduld und Ausdauer die Unfallquellen an der Wurzel erfaßt werden und es besteht begründete Hoffnung, die Unfälle in absehbarer Zeit auf ein erträgliches Maß absenken zu können.

Womit wir abschließend sagen wollen:

„Unfallerhebung ja — aber lebendig!“

Dazu unser Kommentar:

Die Einführung dieser neuartigen Auswertungsmethode ist sehr zu begrüßen und wird den anderen BBDionen zur Nachahmung empfohlen!



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 entgegenzutreten 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!

64. Unfallverhütung

Zugbegleiter, Verschieber!

Wieder ist der Tod eines Kollegen zu beklagen, der am 9. Juli 1968 im Bf W. beim unachtsamen Überqueren der Gleise vom Tfz eines durchfahrenden Zuges zur Seite geschleudert wurde und dabei tödliche Verletzungen erlitt.

Unterschätzt daher nicht die Gefahren beim Überschreiten der Gleise!

Schaut — ehe Ihr ein Gleis überschreitet — immer nach links und rechts. Nur so könnt Ihr rechtzeitig herannahende Zug-, Vershub- oder Kleinwagenfahrten erkennen!



Im Bf. B kuppelte Verschieber A. auf Gleis 11 ein Tfz ab und wollte anschließend neben dem Gleis 9 zur Fahrdienstleitung gehen, wobei er nicht auf einen auf diesem Gleis herannahenden Vershubteil achtete. Der am vorderen Verschiebertrittbrett des auf Gleis 9 fahrenden Vershub-Tfz befindliche Vershubleiter beobachtete den Verschieber A., der die vom Tfz-Führer gegebenen Achtungssignale anscheinend überhörte, und konnte das Überfahrenwerden des Kollegen nur dadurch verhindern, daß er ihn — sich stark vorneigend — mit der Schulter zur Seite stieß.

Verschieber A. kam hiebei wohl zu Sturz und wurde schwer verletzt (Gehirnerschütterung und Prellungen), der Vershubleiter dürfte aber seinen Kollegen davor gerettet haben, überfahren worden zu sein. Selbstverständlich wurde der Bedienstete für sein rasches und folgerichtiges Handeln belobt und belohnt.

Wir erinnern hier an die Bestimmungen der Punkte 3.1.1 und 3.3.3 des Heftes 3 der DV A 40.

Daher: Mußt Du an einem Gleis entlang gehen oder stehst Du neben einem Gleis, so achte darauf, daß Du möglichst weiten Abstand vom Gleis hältst.

Halte Dich nicht in Gleisen auf, sofern es nicht Dein Dienst unbedingt erfordert!