

# Verkehrs-Unterrichtsblatt

3. Stück

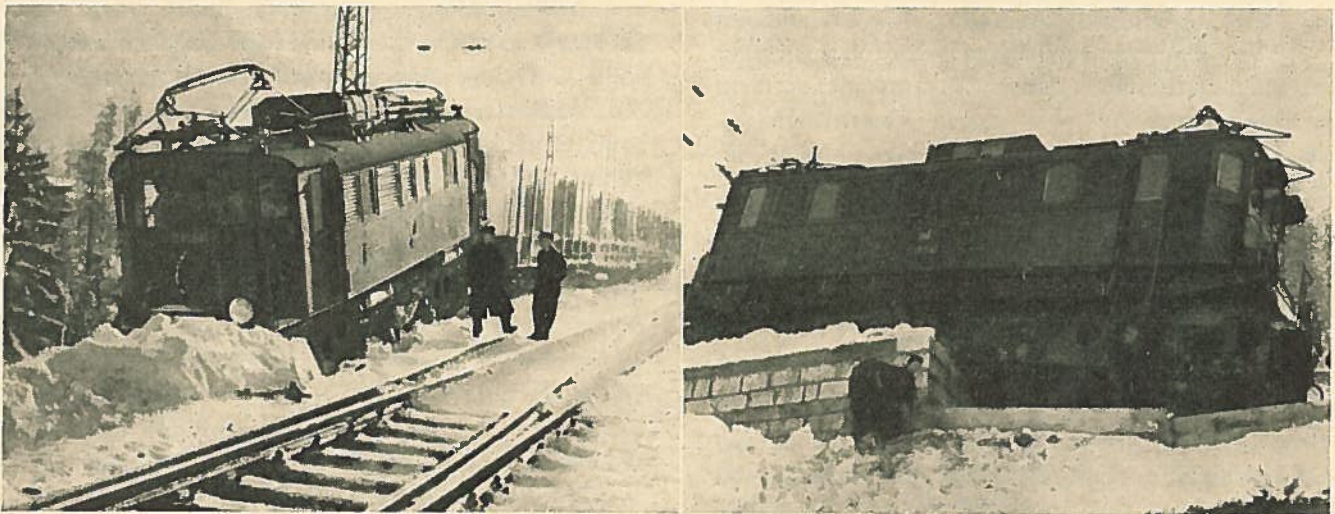
Wien, am 1. März 1958

Jahrgang 1958

Inhalt: 9. Wenn sich einer auf den anderen verläßt  
10. Drei versagten!  
11. Einlassen eines Leigzuges mit Personenbeförderung in einen mit Güterzug besetzten Raumabschnitt

## Das sind die Folgen

(Überfahren eines Gleisabschlusses und Entgleisung einer Elektrolokomotive beim Verschub),



### wenn

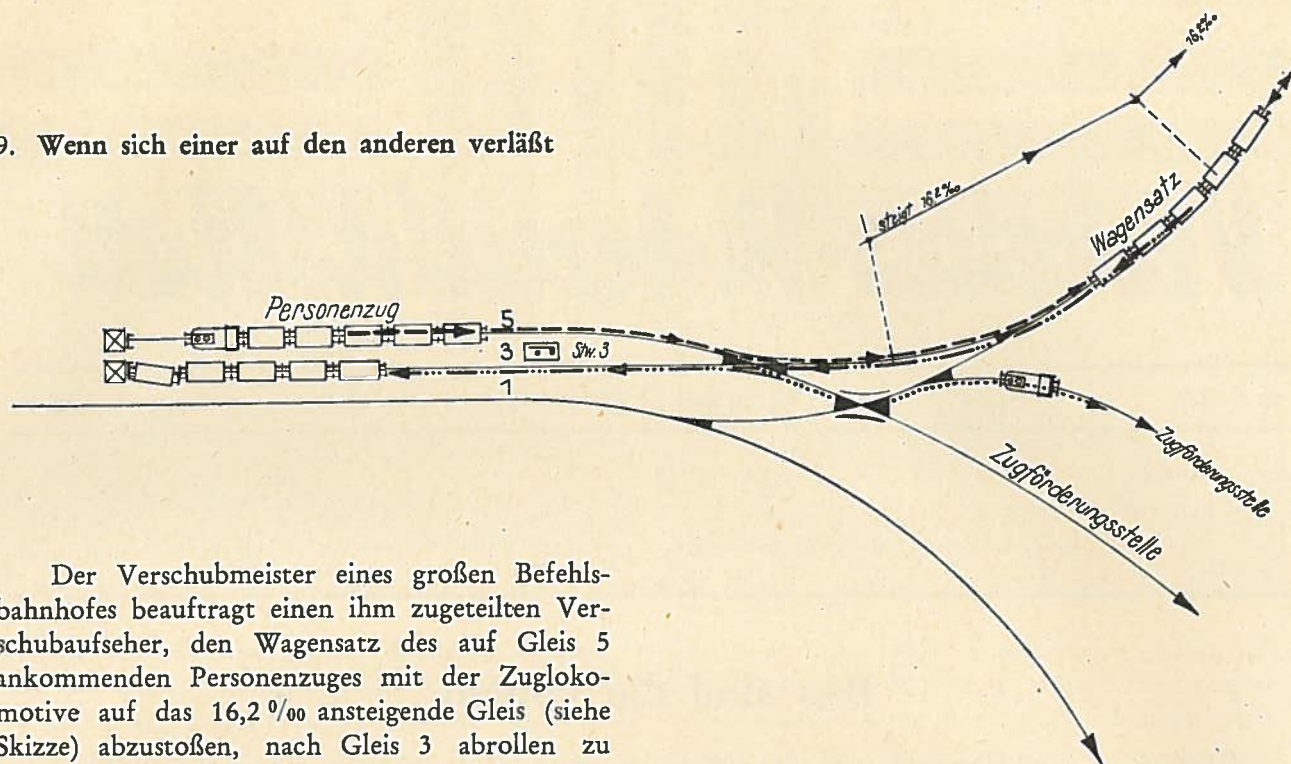
sich der Lokomotivführer einer einmännig besetzten Elektrolokomotive beim gezogenen Verschub am hinteren Führerstand aufhält, dadurch weder rechtzeitig die Stellung der Schutzweiche in ein Stumpfgleis bemerkt, noch das am Weichensignal angebrachte Signal 77 „Halt für Fahrzeuge mit Stromabnehmern“ befolgt;

der Verschieber den Lokomotivführer nicht darüber verständigt, daß der vorzunehmende Verschub in Anbetracht der Fahrt in Richtung nach einem kurzen, nicht überspannten Stumpfgleis

besonders vorsichtig durchzuführen ist, die Vornahme einer Bremsprobe vor Verschubbeginn unterläßt, obwohl die Verschubabteilung durchgehend gebremst ist, und nach Verschubbeginn trotz zunehmender Geschwindigkeit der Verschubabteilung nichts Entsprechendes unternimmt;

der Verschieber eine größere Verschubgeschwindigkeit zuläßt, ohne die für das Anhalten der Verschubabteilung notwendigen Signale rechtzeitig und auch der Lage entsprechend zu geben.

## 9. Wenn sich einer auf den anderen verläßt



Der Vershubmeister eines großen Befehlsbahnhofes beauftragt einen ihm zugeteilten Vershubaufseher, den Wagensatz des auf Gleis 5 ankommenden Personenzuges mit der Zuglokomotive auf das 16,2 ‰ ansteigende Gleis (siehe Skizze) abzustößen, nach Gleis 3 abrollen zu lassen und anschließend eine Reparaturlokomotive von der Zugförderungsstelle zur Überstellung in die Werkstätte abzuholen. Der noch mit anderen Vershubarbeiten beschäftigte Vershubaufseher entledigt sich des erhaltenen Auftrages, indem er ihn kurzerhand zwei jungen Verschiebern — einer davon steht erst etwa einen Monat im Bahndienst — überträgt. Obwohl es den beiden Bediensteten noch an der zur selbständigen Ausübung der Vershubleitertätigkeit nötigen Erfahrung mangelt, hat der Vershubaufseher keine Bedenken, sie zur Durchführung der doch nicht allzu einfachen Vershubbewegungen anzuweisen.

Nach Ankunft des Personenzuges auf Gleis 5 verständigt der eine der beiden Verschieber den Lokomotivführer von der Vershubbewegung und steigt dann auf den ersten Wagen vor der Lokomotive. Der zweite Verschieber begibt sich an die Spitze des geschobenen Wagensatzes und leitet die Vershubbewegung durch das Signal „Herkommen“ ein.

Nach Trennung des Wagensatzes von der Lokomotive springt der erste Verschieber ab und begleitet die Lokomotive in die Zugförderungsstelle. Obwohl darüber nicht gesprochen wurde, ist er der festen Meinung, daß der zweite Verschieber am Wagensatz verbleiben und beim Zurückrollen in den Bahnhof auf Gleis 3 eine Handbremse bedienen werde. Dieser zweite Verschieber fährt mit dem Wagensatz — auf der Plattform des vordersten Wagens stehend — bis

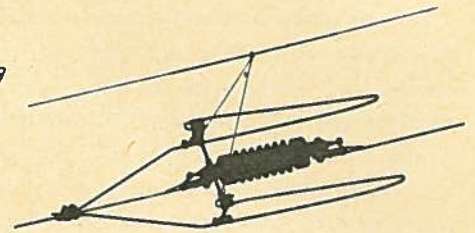
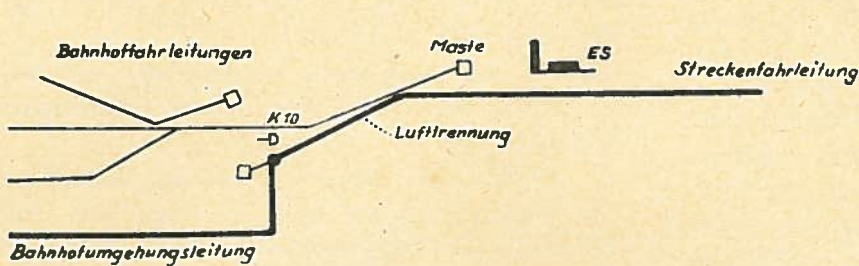
zum Stillstand in der Steigung. Dann steigt er ab und begibt sich ebenfalls in die Zugförderungsstelle, um dort den zweiten Teil des erhaltenen Vershubauftrages, nämlich das Abholen der Reparaturlokomotive, durchzuführen. Auch er glaubt, daß sein Kollege am Wagensatz verblieben ist und mit diesem nach Gleis 3 fahren werde.

Der somit völlig ungebremste Wagensatz rollt in dem Gefälle mit zunehmender Geschwindigkeit nach Gleis 3 und stößt schließlich heftig an dessen Gleisabschluß, wobei ein Wagen entgleist, ein weiterer schwer und die übrigen leicht beschädigt werden. Selbstverständlich ist der Wagensatz nicht mehr verwendungsfähig; er muß in die Werkstätte zur Reparatur überstellt werden.

Wie schon im Verkehrs-Unterrichtsblatt 2. Stück aus 1958 geschildert, beweist auch dieser Fall, daß junge, noch unerfahrene Bedienstete nicht zu verantwortungsvollen Tätigkeiten heranzuziehen sind. Es muß dem Vershubaufseher vorgeworfen werden, daß er die ihm aufgetragene Arbeit an andere hierfür noch nicht voll geeignete Bedienstete übertrug, es dabei aber auch noch verabsäumte, eindeutige Weisung über ihre Tätigkeit zu erteilen.

Jungen Verschiebern sei eindringlichst in Erinnerung gerufen, daß Sicherheit im Verkehrsdienst nur auf solidem Wissen beruht!

**Bedienstete auf elektrisch betriebenen Strecken!**  
**Verwechselt nicht Bahnhoftrennung und Streckentrenner!**



Durch die **Bahnhoftrennung** wird — wie schon der Name sagt — die Fahrleitung des Bahnhofes von jener der freien Strecke getrennt (**Lufttrennung**). Die Bahnhoftrennung befindet sich grundsätzlich zwischen Einfahrsignal und Verschiebtafel.

**Streckentrenner** sind alle sonstigen, vornehmlich in Bahnhöfen vorhandenen elektrischen Trennungen unter Verwendung von Isolatoren (z. B. Trennung der einzelnen Gleisgruppen oder der Ladegleise von den übrigen Gleisen).

Lufttrennung und Streckentrenner  
 werden von jedem einzelnen Stromabnehmer überbrückt  
 (DV El 52, Punkt 19).

## Aus einer Meldekarte,

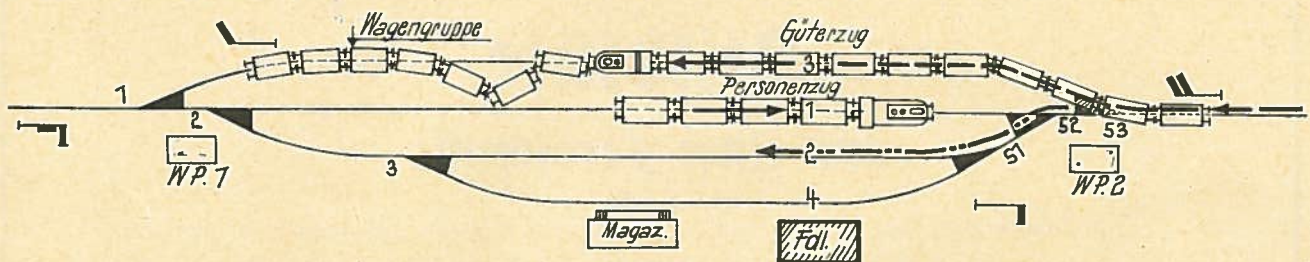
**die vom Zugführer des Zuges 1377 am 12. Jänner 1958 im Bahnhof Melk abgegeben wurde:**

„Ca. 30 m vor dem Einfahrsignal des Bahnhofes Loosdorf liegt links neben Gleis 1 in einem Feld ein vollständiges Zugschlußsignal. Im Bahnhof Loosdorf liegt rechts vom Gleis 1 ein Dynamoriemen.“

Die Meldung beweist, wie aufmerksam der Zugführer die Strecke beobachtete!

Es sei an dieser Stelle auch der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Melk erwähnt, der den Inhalt der Meldekarte der Generaldirektion mit der Bitte um Veröffentlichung im Verkehrs-Unterrichtsblatt zur Kenntnis brachte, und damit sein reges Interesse an diesem Blatt bewies.

### 10. Drei versagten!



Der in der Skizze dargestellte Bahnhof besitzt ein mechanisches Mittelstellwerk und an den Bahnhofsenden die besetzten Weichenposten 1 und 2. Die Fahrwegprüfung obliegt dem Fahr-

dienstleiter allein. Die Weichen werden örtlich bedient; für Zugfahrten müssen die in Betracht kommenden Weichen vom Fahrdienstleiter fernverriegelt werden. Die Wärter der beiden Weichen-

posten werden auch zu Arbeiten im Bahnhofhilfsdienst herangezogen.

Am Tag des Ereignisses um 16,27 Uhr — es herrscht bereits Dunkelheit — wird von einem Güterzug eine Wagengruppe auf Gleis 3 abgestellt; die Wärter der beiden Weichenposten sind hievon unterrichtet. Eine Stunde später fährt auf Gleis 1 ein Personenzug ein, der den Gegenzug (einen Erforderniszug) abzuwarten hat. Der Fahrdienstleiter beauftragt — ohne selbst eine Fahrwegprüfung durchgeführt zu haben — die beiden Weichenwärter, die Weichen für die Durchfahrt des Gegenzuges auf Gleis 3 zu stellen; an die auf diesem Gleis stehende Wagengruppe denkt er nicht mehr. Die Weichenwärter kommen dem Auftrag des Fahrdienstleiters bedenkenlos nach, wobei der eine Bedienstete sogar an der Wagengruppe vorbeigeht, um die Weiche 1 umzustellen! Nach Fernverriegelung der entsprechenden Weichen durch den Fahrdienstleiter stellt dieser das Ein- und das Ausfahrtsignal für den Erforderniszug auf „Frei“. Auch während der Einfahrt des Erforderniszuges, bei der sich der Fahrdienstleiter am Platz befindet, fällt ihm das Besetztsein des Gleises 3 nicht auf. Im Gegenteil: Er gibt dem Zug sogar noch Signal 30.

Der Lokomotivführer kann die auf der Ausfahrseite stehende Wagengruppe erst auf kürzeste Entfernung erkennen, so daß der Zusammenstoß trotz Schnellbremsung nicht mehr zu verhindern ist. Hierbei entgleisen vier der stehenden Wagen, wobei drei davon schwerstens beschädigt werden; Gleis 1 wird verlegt.

Dieser Unfall wird zur Veröffentlichung gebracht, um insbesondere an die Punkte 449 (letzter Absatz) und 454 der DV V 3 zu erinnern. Obwohl keinem der beiden Weichenwärter ein

Fahrwegprüfbereich zugewiesen ist, sind sie dennoch am Zusammenstoß mitschuldtragend. Zur Erläuterung sei der letzte Satz des Punktes 449 der DV V 3 zitiert, der sinngemäß auch für den Weichenwärter zu gelten hat:

„er hat aber auch nach Hindernissen Ausschau zu halten, wenn ihm kein Fahrwegprüfbereich zugewiesen ist.“

Da beide Weichenwärter von der Aufstellung der Wagengruppe auf Gleis 3 — also von dem Hindernis im Durchfahrgleis — wußten, hatten sie somit eine schwere Unterlassung begangen. Dies betrifft besonders jenen Weichenwärter, der an der Wagengruppe vorbeigegangen war, um die Weiche 1 umzustellen.

Der Fahrdienstleiter hat gegen eine der wichtigsten Bestimmungen der DV V 3 verstoßen, da er die Fahrwegprüfung überhaupt unterlassen hat. Aber diese schwere Nachlässigkeit hätte noch zu keinem Zusammenstoß führen müssen, wenn von ihm wenigstens die Bestimmungen des Punktes 454 der DV V3 beachtet worden wären. Hätte der Fahrdienstleiter nach Abstellen der Wagengruppe auf Gleis 3 die vorgeschriebenen Hilfssperren im Mittelstellwerk angebracht, hätte er nie die Durchfahrt statt auf dem freien Gleis 2 irrtümlich auf Gleis 3 freistellen können. Das Anbringen der Hilfssperren stellt somit nicht — wie viele Bedienstete glauben — eine unnütze Belastung dar, sondern ist eine unerläßliche Gedächtnisstütze zur Wahrung der Verkehrssicherheit. Der geschilderte Fall beweist deutlich, wie wohlbegründet die erwähnten Bestimmungen sind und wie sehr sie der Sicherheit des Zugverkehrs dienen.

Der Fahrdienstleiter wurde von seinem Dienstposten abgezogen und gegen ihn ein Dienststrafverfahren eingeleitet.

## Stilblüte aus einer Fernschrift:

„Am Donnerstag, den . . . . . um . . . . Uhr wurde beim Einsteigen in den Zug . . . . . der Bedienstete N. N. am linken Auge mit einer Platzwunde verletzt. Der Wagen Bih . . . . . wurde von innen gewaltsam geöffnet und dem Bediensteten an den Kopf geschlagen. Das Türschloß wurde dabei zertrümmert.“

### Bedienstete des ausführenden Verkehrsdienstes!

Am 9. Jänner 1958 geriet der 31jährige Verschubaufseher Anton Farcher im Bahnhof St. Pölten zwischen die Puffer zweier Wagen. Er starb bald nach Einlieferung ins Krankenhaus!

Am 31. Jänner 1958 glitt der als Schlußschaffner eingesetzte 19jährige Walter Balausek im Bahnhof Semmering beim Versuch, auf einen ausfahrenden Güterschnellzug aufzuspringen, vom Trittbrett ab, wurde überfahren und getötet.

Am 31. Jänner 1958 wurden dem ebenfalls als Schlußschaffner eingeteilten 18jährigen Hermann Glantschnig im Bahnhof Schwarzach-St. Veit, nachdem er versucht hatte, auf einen ausfahrenden Güterzug aufzuspringen,

beide Beine abgefahren. Im Krankenhaus erlag er bald darauf seinen Verletzungen!

Am 4. Februar 1958 geriet der 19jährige Güterzugschaffner Egon Steinbacher im Bahnhof Pregarten zwischen die Puffer zweier Wagen. Er verschied am Unfallsort!

Somit haben wieder drei ganz junge Zugbegleiter, aber auch ein bereits längere Zeit im Verschubdienst verwendeter Bediensteter, ihr Leben eingebüßt.

Laßt Euch dies zur Warnung sein! Denkt daran, daß Sorglosigkeit oder gar Gefahrenblindheit Eure Sicherheit aufs äußerste gefährden. Seid besonders achtsam und unterschätzt die Gefahr nicht.

Geht kein Risiko ein! Es geht um Eure eigene Sicherheit!

### 11. Einlassen eines Leigzuges mit Personenbeförderung in einen mit Güterzug besetzten Raumabschnitt

Zwischen Bahnhof A und B einer zweigleisigen Hauptbahn befindet sich ein Blockposten, der zugleich Halte- und Ladestelle ist; die Zugfolge wird durch Rückmelden geregelt.

Um 6,21 Uhr — noch vor der Dienstübergabe der Fahrdienstleiter im Bahnhof A — fährt ein Güterzug in Richtung B aus. Dieser Zug hat in der Halte- und Ladestelle Verschubarbeiten durchzuführen. Das Blocksignal ist am Ende der Halte- und Ladestelle in Richtung B aufgestellt, so daß die Rückmeldung erst abgegeben werden darf, wenn der Güterzug nach Beendigung der Verschubtätigkeit vollständig in Richtung B abgefahren ist.

Zur Zeit der Dienstübergabe fährt im Bahnhof A um 6,50 Uhr ein Leigzug mit Personenbeförderung ein. Der nachtdiensthabende Fahrdienstleiter vergißt auf die für den Güterzug ausständige Rückmeldung und gibt kurzerhand das Ausfahrtsignal frei. Seinem Ablöser, der die Dienstübernahme noch nicht unterschriftlich bestätigt hat, teilt er mündlich mit, daß der Leigzug abgefertigt werden könne. Der Ablöser fertigt daher den Zug ab, bemerkt aber nach der Ausfahrt des Zuges zu seinem Schrecken, daß im Zugmeldebuch die Eintragung über die Rückmeldung des Güterzuges fehlt.

Der Blockwärter hört das Fahrtsignal für den nachfahrenden Zug, erkundigt sich über dessen Bedeutung beim Fahrdienstleiter des Bahnhofes A und eilt daraufhin dem Leigzug unter Abgabe von

Haltsignalen entgegen. Es gelingt, den Zug 100 m vor dem noch in der Halte- und Ladestelle stehenden Güterzug anzuhalten.

Nicht nur der den Dienst übergebende Fahrdienstleiter des Bahnhofes A war am Zustandekommen des geschilderten Ereignisses schuldtragend; ihn trifft zwar die Hauptschuld, aber auch der Übernehmende hat Unterlassungen begangen.

Gemäß Punkt 22 und 24 der DV V 3 hat der übernehmende Fahrdienstleiter, bevor er verkehrsdienstliche Obliegenheiten vornimmt, den Dienst nicht nur mündlich, sondern auch schriftlich in der Dienstübergabe und im Verkehrstage- und Zugmeldebuch zu übernehmen. Er durfte deshalb trotz Freistellung des Ausfahrtsignals und der Mitteilung des Nachtdiensthabenden, den Leigzug mit Personenbeförderung abzufertigen, den Abfahrauftrag nicht erteilen. Außerdem besagt Punkt 466 der DV V 3 unter anderem:

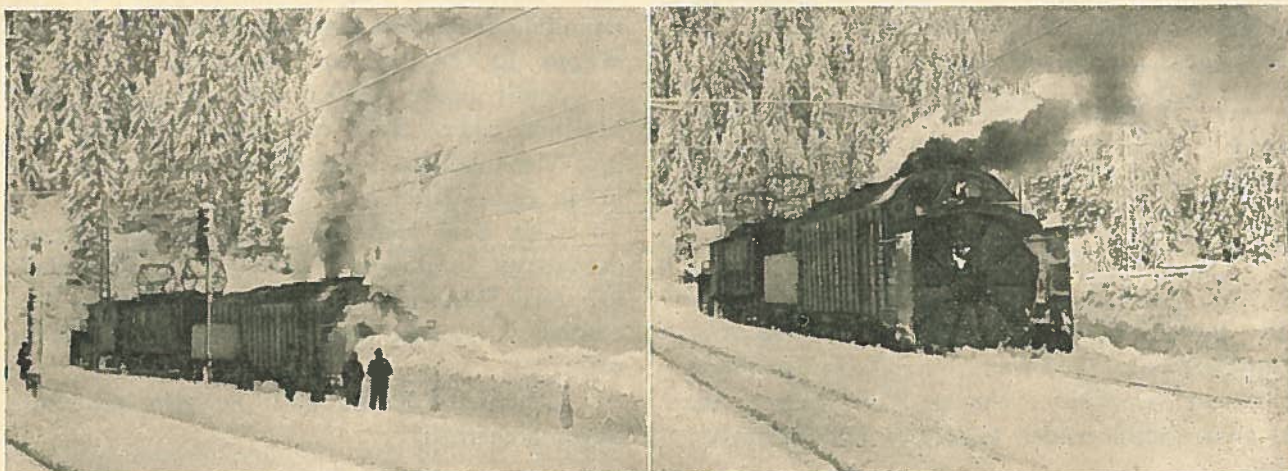
„Vor Erteilung des Abfahrauftrages hat sich der Fahrdienstleiter zu überzeugen, daß in Fällen, wo die Züge rückgemeldet werden, die Rückmeldung des letzten vorausgefahrenen Zuges im **Zugmeldebuch eingetragen** und auf Strecken, die durch Blockposten unterteilt sind, der Folgeabstand gewahrt ist.“

Der Fahrdienstleiter hätte daher vor Erteilung des Abfahrauftrages Einblick in das Zugmeldebuch nehmen müssen und dabei sicherlich das Fehlen der Rückmeldung bemerkt!

Fahrdienstleiter! Stets diene Euch daher zur Lehre, daß oft nur scheinbar geringe Unterlassungen schwere Folgen nach sich ziehen können!

## *Für alle, die sie noch nicht kennen:*

### Die Henschel-Schneeschleuder



Die Dampfkraftanlage der Henschel-Schneeschleuder dient zum Antrieb des Schleuderrades. Die zirka 66 Tonnen schwere Schneeschleuder kann nicht mit eigener Kraft fahren und wird daher von einer Lokomotive geschoben. Bei ganz ausgeschwenkten Seitenflügeln räumt diese

Schneeschleuder den Schnee 5 m breit aus. Bei trockenem Schnee bewältigt sie spielend Schneehöhen bis zu 3 m. Die Arbeitsgeschwindigkeit beträgt höchstens 20 km/st, die Wurfweite je nach Schneeart und den örtlichen Verhältnissen etwa 60 m.

## **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.