



Verkehrs-Unterrichtsblatt

11. Stück

Wien, am 1. November 1971

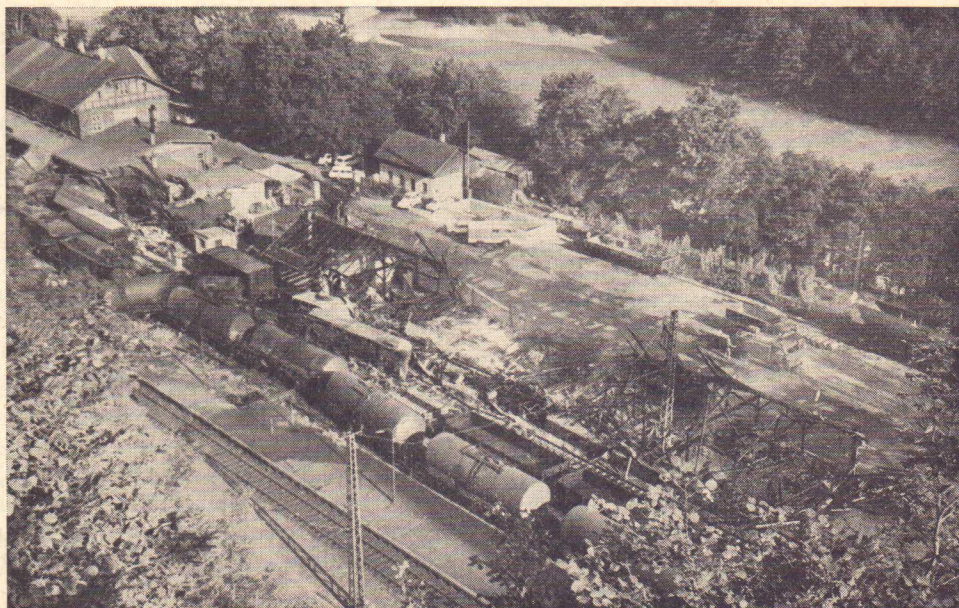
Jahrgang 1971

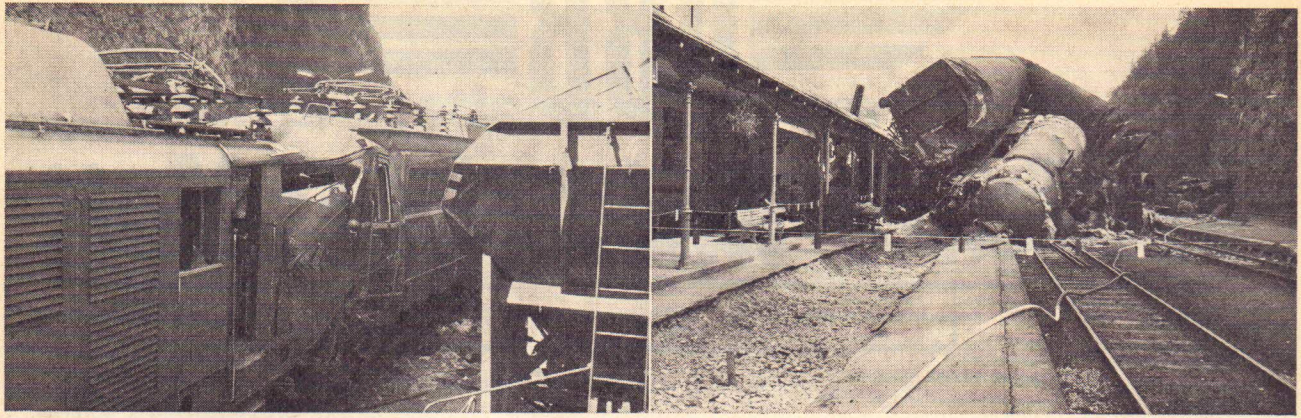
- Inhalt:**
- 50. Aus dem Verkehrsgeschehen
 - 51. DV V 26 — Ausgabe 1970
 - 52. Etwas für jeden
 - 53. 100 Jahre Pustertal-Bahn
 - 54. 80 Jahre Erzberg-Bahn
 - 55. Kundendienst
 - 56. Unfallverhütung

Das ist das Ergebnis

(Zusammenstoß eines einfahrenden Bedarfsgüterzuges mit einem im Bf stehenden Gütereilzug; Verletzung von 5 Bediensteten; Entgleisung beider Zug-Tfz und von 12 Wagen; Brand des Ladegutes (Öl) von 3 umgestürzten Kesselwagen; Vernichtung des Gütermagazins; schwere Beschädigung der entgleisten Fahrzeuge, des Oberbaues und der Fahrleitung; 3 $\frac{1}{2}$ -stündige Unterbrechung des durchgehenden Zugverkehrs;

Sachschaden: Zirka 14,8 Mio S !),





wenn

ein haltzeigendes Einfahrtsignal infolge Unachtsamkeit der Zugmannschaft unerlaubt überfahren wird!

50. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Verletzung von 3 Personen bei Verschubzusammenstoß

Im Bf R. stieß um 7.48 Uhr ein unbegleitet fahrendes Tfz an den Zugschluß eines auf Gleis 1 stehenden und mit 70 Fahrgästen besetzten Personenzuges, wobei der im Gepäckwagen sich aufhaltende Bahnhelfer sowie 2 Fahrgäste verletzt und 4 Personenwagen beschädigt wurden.

Das mit einem im Bf R. endenden Schülerzug um 7.44 Uhr auf Gleis 4 angekommene Zug-Tfz wird planmäßig über Gleis 1 wieder an den Wagensatz überstellt, um um 8.00 Uhr mit diesem als Personenwagenleerzug in Richtung S. zu fahren. Als der Wärter im Stellwerk 1 dem Tfz-Führer das Signal „Herkommen“ gab, fuhr dieser mit dem Tfz über die Einfahrweiche und nach deren Umstellung — wieder auf Signal 32 des Stellwerkswärter — nach Gleis 1 zurück. Dabei stieß das Tfz an den letzten Wagen des Personenzuges heftig an.

Den Unfall hatten Stellwerkswärter und Tfz-Führer verschuldet. Ersterer hatte als Verschubleiter eine Verschubbewegung auf ein besetztes Hauptgleis eingeleitet, ohne vom Fdl hiezu beauftragt worden zu sein bzw. dessen Zustimmung erhalten zu haben. Überdies verständigte er den Tfz-Führer nicht von der bevorstehenden Fahrt auf ein mit einem Reisezug besetztes Gleis. Er verstieß dadurch gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 62, 63, a) und b), 73 und 127, die u. a. besagen: „ . . . Alle am Verschub Beteiligten sind tunlichst über die Verschubbewegungen zu verständigen. Die Verständigung ist unerlässlich, wenn die Signalabgabe nicht ausreicht oder besonders vorsichtig verschoben werden muß (z. B. Verschubbewegungen mit und an Wagen, die mit

Personen besetzt sind) . . .“, „Hauptgleise dürfen zum Verschub und zum Aufstellen von Fahrzeugen nur mit Zustimmung des Fdl benützt werden . . .“, „Fahrten von Tfz im Bf-Bereich sind entweder nach einer ‚Tfz-Fahrordnung‘ oder über besonderen Auftrag des Fdl bzw. Verschubaufsichtsbediensteten durchzuführen . . .“.

Der Tfz-Führer hatte — wiewohl er sich am vorderen Führerstand befand — den Verschubweg nur mangelhaft beobachtet und die Verschubfahrt mit zu hoher Geschwindigkeit durchgeführt (DV V 3, Punkte 57, 71, 97 und DV M 22 Teil A, Punkt 6).

Die Umstellung des Tfz von Gleis 4 auf Gleis 1 war eine regelmäßig täglich auszuführende Verschubbewegung. Dies führte anscheinend dazu, daß sich der Stellwerkswärter seiner Aufgaben als Verschubleiter nicht mehr bewußt war, es unterließ, die Zustimmung zur Benutzung des Hauptgleises 1 einzuholen sowie den Tfz-Führer von der vorsichtig durchzuführenden Verschubbewegung zu verständigen. Hier aber wird eine Frage aufgeworfen: Ist es weder dem Bf-Vorstand noch dem Fdl aufgefallen, daß die Tfz-Fahrt in vorschriftswidriger Weise durchgeführt wurde? Es dürfte sich hier sicherlich um keinen Einzelfall handeln!

Abschließend muß erwähnt werden, daß es der Fdl unterlassen hatte, das außergewöhnliche Ereignis in das Meldebuch einzutragen. An die Zi gab er lediglich eine Vormeldung ab, überließ seinem Ablöser die weiteren Arbeiten und fuhr heim. Auch dieser Bedienstete wurde für seine nachlässige Handlungsweise zur Verantwortung gezogen.

b) Zum Thema Vorlegestangen

Am 19. August um 17.02 Uhr stürzte im Bf H. ein 64-jähriger Fahrgast von der offenen Plattform des letzten Wagens eines aus Gleis 3 ausfahrenden Personenzuges und blieb schwer verletzt liegen. Er erlitt mehrere Brüche sowie Kopfverletzungen und verstarb 3 Tage später im Krankenhaus.

Der Fahrgast, durch eine Prothese am linken Bein gehbehindert, war mit seinem Begleiter von der Zugspitze in Richtung Zugschluß gegangen, um im Zielbf den Weg zum Ausgang zu verkürzen. Bei Ausfahrt des Zuges aus dem Bf H. befanden sie sich zwischen vorletztem und letztem Wagen. Zu diesem Zeitpunkt befuhr der letzte Wagen eine in ablenkender Stellung befindliche Weiche, wobei der Gehbehinderte den Halt verlor und bei geöffneter Vorlegestange aus dem Zug stürzte. Nach Stillstand des Zuges bestätigten sowohl der Begleiter des Verunglückten als auch der herbeigeeilte Zugführer, daß die Vorlegestange offen war.

Der Bereichsschaffner gab an, im Bf H. vom letzten Wagen abgestiegen und nach Schließen der Vorlegestangen in Richtung Zugspitze gegangen zu sein. Da mehrere Fahrgäste aus- und einstiegen, wäre es, so meinte der Schaffner, ohne weiteres möglich gewesen, daß einer von diesen die betreffende Vorlegestange wieder geöffnet und nicht mehr geschlossen hatte.

Der Unfall gibt Anlaß, an die Bestimmungen des Punktes 466 der DV V 3 zu erinnern, worin

es u. a. heißt, daß sich die Schaffner vor Abfertigung davon zu überzeugen haben, daß die Seitentüren (Vorreiber) und tunlichst auch die Vorlegestangen ordnungsgemäß geschlossen sind. Das Wort „tunlichst“ ist jedoch kein Freibrief!

Hiezu ist erläuternd zu sagen, daß selbstverständlich jeder Schaffner nach wie vor verpflichtet ist, vor Abfahrt eines Zuges alle Türen bzw. Vorlegestangen zu schließen. Nur wenn z. B. ein Fahrgast erst unmittelbar vor Ingangsetzen des Zuges zusteigt und es dabei unterläßt, die Vorlegestangen zu schließen, dann wird es dem Schaffner meist nicht mehr möglich sein, zu dem betreffenden Wagen zu gehen, um seiner Verpflichtung nachzukommen.

„Tunlichst“ heißt also nicht die Vorlegestangen nur nach Belieben zu schließen, sondern bedeutet, dies immer zu tun, **sofern es nicht besondere Umstände unmöglich machen**. Ist das Schließen einer Vorlegestange wegen unmittelbar nach dem Zusteigen eines Reisenden erfolgter Abfahrt nicht mehr möglich gewesen, so ist der Schaffner selbstverständlich verpflichtet, diese Vorlegestange während der Fahrt, und zwar so bald als möglich zu schließen.

Das Wort „tunlichst“ bedeutet somit keine Erleichterung, sondern lediglich eine Anpassung der Vorschrift an den praktischen Dienst des Schaffners.

c) Voreinvernahme verweigert

Am 27. August um 13.22 Uhr entrollte im Bf H. aus Gleis 1 ein unbesetzter Motorbahnwagen mit einem leeren Anhänger in Richtung Bf O. (Gefälle 2,3—15 ‰). Der vom Entrollen der Fahrzeuge verständigte Fdl-Dienst versehende Bf-Vorstand benachrichtigte sofort den Wärter der benachbarten Hst. B. und forderte ihn zum Anhalten eines in Richtung Bf H. fahrenden Güterzuges auf.

Unterdessen bemerkte ein in Bahnnähe arbeitender Landwirt den führerlos fahrenden Kl, sprang auf diesen auf und hielt ihn durch festes Anziehen der Handbremse zirka 800 m vor dem in der Hst. B. bereits zum Stillstand gekommenen Güterzug an. Das Ereignis blieb somit folgenlos. Der Landwirt wurde belohnt.

Der Kl war um 13.20 Uhr aus Richtung Bf E. kommend im Bf H. auf Gleis 1 eingefahren und sollte wegen der bevorstehenden Ankunft des Güterzuges auf das Bahnmeistergleis überstellt werden. Der Kl-Führer fuhr nach Abholung der entsprechenden Weichenschlüssel zur Einfahrweiche vor und ließ den Kl vor dieser mit laufendem Motor und nur leicht angezogener Handbremse stehen, um die Weichen umzustellen. Unmittelbar darauf setzte sich der Kl im Gefälle von

2,3 ‰ in Bewegung und konnte auch vom nachlaufenden Kl-Führer nicht mehr eingeholt werden.

Abgesehen von der eindeutig mangelhaften Sicherung des Kl lag außerdem ein Verstoß des Kl-Führers gegen die Bestimmungen der DV V 26 vor. Der diensthabende Fdl (Bf-Vorstand) des Bf H. wollte nach dem Ereignis gemäß DV V 26, Punkt 83 (DV V 26, Ausgabe 1970, Punkt 3.4.3.1), mit dem Kl-Führer eine Voreinvernahme durchführen; dies wurde jedoch von dem Bediensteten verweigert. Er bewies damit die Unkenntnis der genannten Bestimmungen oder setzte sich über diese hinweg. Die DV V 26 (Ausgabe 1970) sagt im Punkt 3.4.3.1 wie auch die DV V 26 (Ausgabe 1951) folgendes:

„Zur Klarstellung des Herganges und der Folgen eines Ereignisses sowie zur Beweisführung hinsichtlich Ursache und Schuld sind **alle beteiligten Bediensteten** und allfällige Zeugen sofort bei der Aufnahme des Sachverhaltes noch unter dem ersten Eindruck des Ereignisses einzuvernehmen (**Voreinvernahmen**), wenn dadurch die Verkehrsabwicklung nicht beeinträchtigt wird . . .“

Es wäre zweckmäßig, die V-Bediensteten im Dienstunterricht auf diese Bestimmungen hinzuweisen.

d) Unbedachter Handgriff führt zu Zugentgleisung

Am 19. Juni um 22.02 Uhr entgleisten im Bf P. bei Ausfahrt eines Güterzuges 3 Wagen mit allen Achsen; 2 davon stellten sich schräg. Sachschaden: Zirka S 20.000.

Der Güterzug war im Bf P. um 21.21 Uhr auf Gleis 5 eingefahren (Vorfahren zweier Expreszüge). Er sollte danach — wegen einer bestehenden Gleissperre im Bf — über einen Hilfsweg über die Gleise 5/9/1 ausfahren. Der Wärter im Stellwerk 2 hatte es dabei unterlassen, an der Weiche 61 eine Hilfssperre anzubringen. Diese Unterlas-

sung hätte jedoch nicht zur Entgleisung führen müssen, wenn der Bedienstete nicht noch einen Fehler begangen hätte. Er stellte nämlich während der Ausfahrt des Güterzuges eine nicht für die Zufahrt benötigte Weiche in die Grundstellung und hielt sich dabei mit der anderen Hand am Stellhebel der bereits erwähnten Weiche 61 an. Da er auch die Handfalle leicht drückte, öffnete sich der Spitzenverschluß der Weiche unter dem 4. Wagen des Zuges, so daß es zur Entgleisung kam.

51. DV V 26 — Ausgabe 1970

(gültig ab 1. Dezember 1971)

Zusammenstellung der in der DV V 26, Ausgabe 1970, enthaltenen wesentlichen Änderungen.

Das Fehlen von Eintragungen in Spalte 3 besagt, daß in der DV V 26, Ausgabe 1951, keine entsprechenden Bestimmungen enthalten sind. Enthält die Spalte 4 keinen Text, so besagt dies, daß die DV V 26, Ausgabe 1970, einschlägige Bestimmungen nicht vorsieht.

Allgemeines

In der neuen DV V 26 „Unfallvorschrift“ werden Bestimmungen, die in anderen Dienstvorschriften enthalten sind, nicht mehr wiederholt.

Die Anlagen wurden neu geordnet. Lagerdrucksorten scheinen als Anlagen nicht mehr auf. Die Benennung und Nummerung der Lagerdrucksorten wurden in Anpassung an die bezughabenden Bestimmungen teilweise geändert; sie sind in der Anlage 1 der neuen DV V 26 zusammengefaßt.

Die in der Ausgabe 1951 wiederholt vorkommenden Ausdrücke „Tatbestand“ und „Tatschrift“ wurden in der neuen Ausgabe auf „Sachverhalt“ und „Niederschrift“ abgeändert.

1		2		3		4	
Punkte V 26		Bestimmungen					
alt	neu	1951		1970			
—	1.3	—		—		Ausnahmen zu dieser DV erläßt die GD.	
—	1.5	—		—		Die authentische Auslegung der Unfallvorschrift steht nur der GD zu.	
—	1.7	—		—		In welchem Umfang bestimmte Bedienstetengruppen die Vorschrift für ihren Dienst kennen müssen, ist in der Anlage 2 angegeben. Bestimmungen für besonders genannte Bedienstetengruppen gelten auch für andere Bedienstete, wenn sie den Dienst einer solchen Gruppe versehen.	
—	2.2	—		—		elektrische Zugheizung, Fahrzeugbrände, explosive Stoffe in Fahrzeugen, Ausfließen oder Ausströmen brennbarer, giftiger, ätzender oder sonstiger gefährlicher Stoffe	
—	2.3	—		—		Verletzungen von Reisenden oder Bahnfremden durch gleislose Flurfördermittel	
4	2.6	Außergewöhnliche Ereignisse an Orten auf Bahngelände, die der Benützung durch die ÖBB entzogen sind — z. B. vermietete Lagerplätze und Lagerräume — sind von der Federführung der Außendienststellen ausgenommen; sie werden vom Benutzer (Mieter) behandelt.		—		Außergewöhnliche Ereignisse an Orten auf Bahngelände, die der Benützung durch die ÖBB entzogen sind — z. B. vermietete Lagerplätze und Lagerräume — werden vom Bestandnehmer (Mieter, Pächter) behandelt und sind daher von der Federführung, jedoch nicht von der Meldepflicht der Außendienststellen ausgenommen.	

1		2		3		4	
Punkte V 26		Bestimmungen					
alt	neu	1951		1970			
8	2.10	Sowohl im Verkehr untereinander als auch mit vorgesetzten Stellen haben die Außendienststellen jedes Schreiben über außergewöhnliche Ereignisse als eingeschriebenen Eilbrief zu versenden. Schreiben und Briefumschläge sind mit „Verkehrs $\frac{\text{unfall}}{\text{ereignis}}$! (Werkstätten $\frac{\text{unfall}}{\text{ereignis}}$ usw.) Sofort zustellen!“ zu kennzeichnen.		Die Außendienststellen haben Schreiben über außergewöhnliche Ereignisse als eingeschriebene Dienstpost zu versenden.			
9, a)	2.11	für die Betriebsabteilung, wenn sie außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr betreffen, auch wenn es sich um Beiträge der technischen Außendienststellen handelt		(1) Der Betriebsabteilung, wenn sie „Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr“ betreffen; wenn es sich jedoch um Beiträge der technischen Außendienststellen handelt, über den zuständigen Fachdienst.			
	2.12	Alle Erhebungsschriften sowie die dazugehörigen Unterlagen sind 10 Jahre nach der letzten Eintragung auszuscheiden. Erhebungsschriften, die Haftpflicht oder sonstige rechtliche Verbindlichkeiten nach sich gezogen haben oder zu wichtigen verkehrsdienstlichen Entscheidungen führten, sind dauernd aufzubewahren.		Alle Erhebungsschriften, die vom UB-Bf abzuschließen sind, müssen 1 Jahr, jene, die von der Dion abzuschließen sind, in der Regel 3 Jahre nach der letzten Eintragung aufbewahrt werden. Erhebungsschriften, die Ereignisse behandeln, welche eine Schadenersatzforderung erwarten lassen, sind 5 Jahre nach der letzten Eintragung auszuscheiden. Werden Erhebungsschriften vom Rechtsdienst zur Behandlung einer Schadenersatzforderung herangezogen, so wird von diesem im Einvernehmen mit der federführenden Stelle die Ausscheidungsfrist festgesetzt. Erhebungsschriften, die zu wichtigen verkehrsdienstlichen Entscheidungen führten, sind dauernd aufzubewahren.			
20	3.1.4.4	Für jeden Wagen müssen — jederzeit erreichbar — zwei Schlüssel vorhanden sein; einer ist beim Maschinenmeister zu verwahren, der zweite beim Fahrdienstleiter, und zwar in der Lade, welche die Unfallmappe (siehe Punkt 26) enthält, versiegelt zu hinterlegen.		Für jeden Wagen müssen zwei Schlüssel vorhanden sein; einer ist beim Maschinenmeister, der zweite an einem vom Vorstand (Leiter) der Zugförderungsdienststelle zu bestimmenden, jederzeit erreichbaren Platz zu verwahren.			
22	3.1.4.6	Die Zugförderungsdienststellen, denen Hilfszüge zugewiesen sind, haben dafür zu sorgen, daß die Behebungsmannschaften die mitgeführten Geräte bedienen und den Anschaltfernsprecher, mit dem jeder Hilfszug ausgerüstet sein muß, anschließen kann.		Die Zugförderungsdienststellen, denen Hilfszüge zugewiesen sind, haben dafür zu sorgen, daß die Behebungsmannschaften die mitgeführten Geräte handhaben und den Anschaltfernsprecher, mit dem jeder Hilfszug ausgerüstet sein muß, anschließen bzw. vorhandene Sprechfunkgeräte bedienen können.			
25	3.1.6.2	—		Für den „Alarmplan“ wird hinkünftig die Lagerdrucksorte V 26-02 aufgelegt.			

