

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

12. Stück

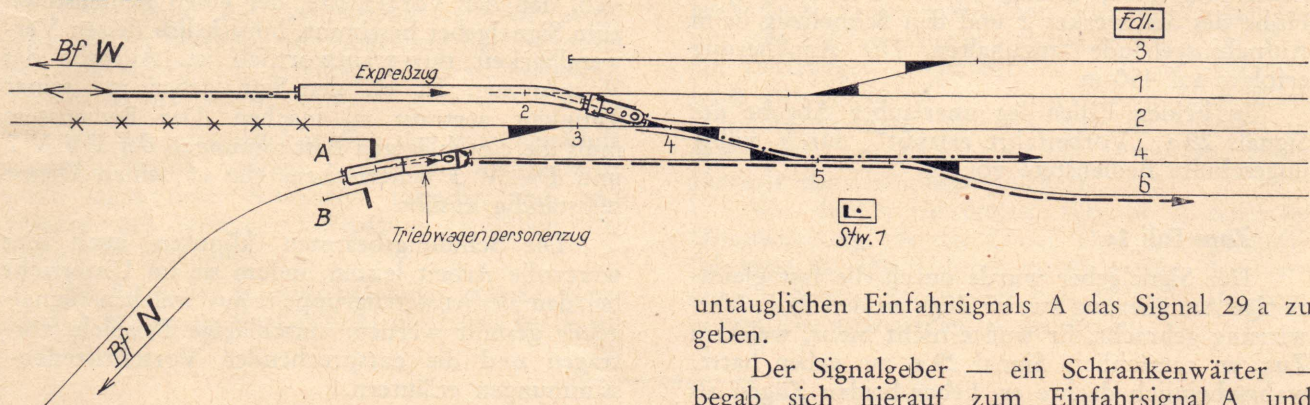
Wien, am 1. Dezember 1962

Jahrgang 1962

- Inhalt:
- 73. Abgabe des Signals 29a — ohne Auftrag!
 - 74. Anstände auf Eisenbahnkreuzungen
 - 75. Es mehren sich die Fälle, daß . . .
 - 76. Zum Thema „Pufferprobe“
 - 77. Erläuterung
 - 78. Dampfheizung der Züge
 - 79. Kundendienst
 - 80. Was kannst Du zur Beschleunigung des Fernschreibverkehrs beitragen?
 - 81. Unfallverhütung

73. Abgabe des Signals 29 a — ohne Auftrag!

Fall 1:



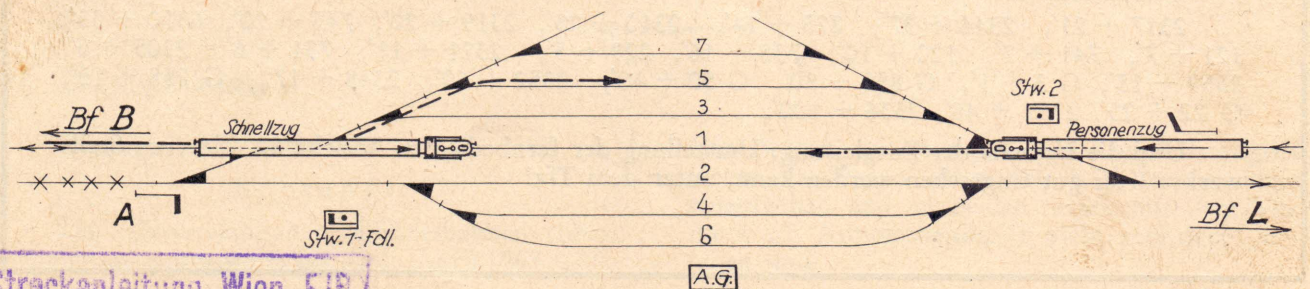
Zwischen dem skizzierten Bf und dem Nachbarbf W. war Gleis 2 zufolge einer VBA gesperrt. Die Züge der Fahrtrichtung 1 fuhren daher ab W. auf dem falschen Gleis. Die Einfahrt im Bf erfolgte blockmäßig durch Verschließen einer Hilfsfahrstraße auf Gleis 3 oder 4.

Am 1. Oktober 1962 um 11.00 Uhr gab der Fdl blockmäßigen Auftrag zur Herstellung der Hilfsfahrstraße für die Einfahrt eines Expresszuges auf Gleis 4. Dann wies er den Wärter des Stellwerkes 1 an, den dort im Dienstraum befindlichen Signalgeber zu beauftragen, am Standort des

untauglichen Einfahrsignals A das Signal 29 a zu geben.

Der Signalgeber — ein Schrankenwärter — begab sich hierauf zum Einfahrsignal A und wartete die Annäherung des Expresszuges ab. Als zur gleichen Zeit auf der eingleisigen Strecke ein Triebwagenpersonenzug vom Bf N. unter Abgabe von Achtungssignalen zum haltzeigenden Einfahrsignal B (wegen Einfahrt des Expresszuges) kam, eilte der Signalgeber sofort zu diesem Signal und gab Signal 29 a. Der Personenzug fuhr daraufhin langsam in den Bf, wurde aber vom Wärter des Stellwerkes 1, der die unerlaubte Einfahrt bemerkt hatte, nächst der Weiche 1 angehalten. Der Signalgeber war unterdessen wieder zum Einfahrsignal A geeilt und gab auch für den bereits anrollenden Expresszug Signal 29 a. Da der Personen-

Fall 2:



Streckenleitung Wien FJR

Eingal. - 4. DF7 1962

U. _____ Blg. _____

zug schon zum Stillstand gekommen war, wurde der Expresszug nicht mehr verhalten. Die Annäherung erfolgte auf etwa 150 m.

Zwischen Bf B. und dem dargestellten Bf war Gleis 2 gemäß einer VBA gesperrt.

Am 22. Oktober 1962 sollte in diesem Bf die Kreuzung eines Personenzuges mit einem Schnellzug abgewickelt werden. Für den Personenzug war die Einfahrt auf Gleis 1 vom Fdl im Befehlsstellwerk freigegeben worden. Der auf dem falschen Gleis kommende Schnellzug sollte nach Einfahrt des Personenzuges den Bf auf Gleis 5 durchfahren.

Beide Züge näherten sich gleichzeitig (um 11.03 Uhr) dem Bf. Der Signalgeber (ein Bahnhelfer) gab nun — ohne hiezu beauftragt worden zu sein — am Standort des untauglichen Einfahrsignals A das Signal 29 a für den anrollenden Schnellzug ab, worauf der Zug ohne anzuhalten in den Bf einfuhr.

Der Fdl im Befehlsstellwerk 1 bemerkte die unerlaubte Einfahrt des Schnellzuges und gab sofort fernmündlichen Auftrag an den Bahnsteig-Fdl sowie an den Wärter des Stellwerkes 2, beide Züge anzuhalten. Da diese beiden Bediensteten rasch reagierten, gelang es, den Personenzug in Höhe des Stellwerkes 2 und den Schnellzug beim Aufnahmegebäude anzuhalten. Die Annäherung erfolgte auf 450 m.

In beiden Fällen lag unerlaubte Abgabe des Signals 29 a „Vorbeifahrt erlaubt“ durch völlig ungeschulte Bedienstete vor.

Zum Fall 1:

Der Signalgeber wurde durch die fast gleichzeitige Annäherung zweier Züge an den Bf in Verwirrung gebracht. Er wußte nicht mehr, welchem Zug er tatsächlich Signal 29 a zu geben hatte; wahrscheinlich dachte er, lieber beiden Zügen als

keinem. Abgesehen davon, daß in diesem Fall noch weitere Vorschriftswidrigkeiten vorlagen — z. B. Vorbeifahrt des Personenzuges am haltzeigenden Einfahrsignal ohne vorherige Verständigung über dessen Untauglichkeit — kann gesagt werden, daß der Signalgeber seiner Aufgabe nicht gewachsen war.

Im zweiten Fall lagen die Verhältnisse nicht so „kompliziert“! Allerdings war der Signalgeber nicht sicher, ob er dem anrollenden Zug Signal 29 a geben durfte oder nicht. Er entschied sich für die aufenthaltslose Vorbeifahrt des Schnellzuges, gab, ohne hiezu beauftragt zu sein, das Signal 29 a und hätte damit fast einen folgenschweren Zusammenstoß verschuldet. An die Möglichkeit, vom Signalfernsprecher aus, bei dem er sich aufhielt, den Fdl auf die Annäherung des Zuges aufmerksam zu machen und von ihm Verhaltensmaßregeln einzuholen, dachte er nicht!

Und die Lehre aus diesen beiden, leider nicht seltenen Ereignissen:

Der Dienst eines Signalgebers ist verantwortungsvoll. Es dürfen zu diesem Dienst nur solche Bedienstete herangezogen werden, die ihre Aufgaben auch zu erfüllen vermögen. Daraus ergibt sich, daß der Vorgesetzte, der einen Bediensteten zum Signalgeber bestimmt, hinsichtlich dessen Verwendbarkeit mitverantwortlich ist. Aufgabe des Vorgesetzten ist es, den Signalgeber mit seiner Tätigkeit vertraut zu machen. Der Bedienstete muß die einschlägigen Bestimmungen der DV V 2 und DV V 3 beherrschen, ehe er seinen Dienst selbständig ausübt.

Die Schulungsbeamten könnten auch hier wertvolle Arbeit leisten, indem sie im Unterricht bei den Bedienstetengruppen, aus welchen Signalgeber gestellt werden, einschlägige Beispiele vortragen und die entsprechenden Vorschriftenbestimmungen erläutern.

Ohne Kommentar!

„Am 8. Oktober 1962, 18.38 Uhr, entgleiste beim Vershub im Bf S. auf Weiche 82 das Tfz 1110.02 mit einem Drehgestell. Die Weiche und der Oberbau wurden beschädigt.

Betriebliche Folgen: Gleis 2 zwischen den Bf H. und S. ab 18.38 Uhr gesperrt. Falschfahren. Aufgleisung um 4.15 Uhr des Folgetages beendet. Um 9.03 Uhr zweigleisiger Betrieb wieder aufgenommen.

Verspätungen:

2317 + 21', 2346 + 37', 225 + 14', 2310 + 25', 2319 + 20', 745 + 20', 6310 + 35', 121 + 7', 741 + 7', 120 + 10', 735 + 16', 229 + 5', 2321 + 11', 731 + 6', 2305 + 5', 2559 + 15', G 3 + 1', G 859 + 30', G 50 + 40', 2352 + 60', 2348 + 17', G 858 + 15', G 22 + 25', 2351 + 48', 2336 + 100'.

Und die Ursache der Entgleisung: Umstellung der fernbedienten Weiche 82, die vom Stellwerkswärter gut eingesehen werden kann, unter dem Tfz!

74. Anstände auf Eisenbahnkreuzungen

Im Bf B. befindet sich am nördlichen Bfende zwischen dem Ein- und Ausfahrtsignal eine abgeschränkte EK. Der Schrankenwärter im Stellwerk 1 bedient; die Straße quert die Gleise im spitzen Winkel.

Ein Pkw-Lenker versuchte trotz Schließen des Schrankens die EK noch zu überqueren, wurde aber eingeschlossen und blieb auf den Gleisen stehen. Der Stellwerkswärter bemerkte den Vorfall, beließ die Signale auf „Halt“ und begab sich zur EK. Dort stellte er das Kennzeichen des Pkw fest und öffnete dann nochmals den Schranken, damit das Kraftfahrzeug wegfahren könne. Der Bedienstete wurde bei seiner Amtshandlung sowohl von dem Lenker eines vor dem geschlossenen Schranken wartenden Pkw als auch von dem Lenker des eingeschlossenen Fahrzeuges beschimpft. Beide Pkw-Lenker wurden angezeigt und vom Bezirksgericht M. nach § 312 StG. zu Geldstrafen verurteilt.

Im Laufe des Beweisverfahrens schilderte der Stellwerkswärter als Zeuge den Hergang des Falles. Dabei befragte ihn der Richter, warum er den eingeschlossenen Pkw nicht sofort „herausgelassen“ sondern erst sein Kennzeichen festgestellt habe; der Pkw sei doch, solange er auf den Schienen stand, gefährdet gewesen. Der Stellwerkswärter erklärte, daß die beiderseits der EK gelegenen Hauptsignale auf „Halt“ gestanden seien, so daß kein Zug zur EK kommen konnte. Der Richter erwiderte darauf, daß auch Signale überfahren werden und somit jedenfalls eine Gefahr für den Pkw gegeben war. Auf den weiteren Verlauf des Strafverfahrens hatte diese Unterredung jedoch keinen Einfluß.

Nun erhebt sich die Frage, wie sich ein Schrankenbediener in einem solchen Fall verhalten soll.

Es ist hinlänglich bekannt, daß die Schrankenbediener gegenüber den Straßenbenutzern einen schweren Stand haben und daß es immer wieder undisziplinierte Kraftfahrzeuglenker gibt, die Gefahren heraufbeschwören und Unfälle verursachen. Es ist also wünschenswert, daß solche Straßenbenutzer zur Anzeige gebracht werden; nur so ist zu hoffen, daß auch sie sich der im Straßenverkehr notwendigen Ordnung unterwerfen. Es ist somit durchaus zu begrüßen, wenn Schrankenbediener die Kennzeichen solcher Fahrzeuge feststellen und damit eine Anzeige ermöglichen.

Im geschilderten Falle konnte der Stellwerkswärter das Kennzeichen des auf der EK stehenden Kraftfahrzeuges von seinem Dienstraum nicht sehen. Er hatte nur die Möglichkeit, das Fahrzeug — wenn er den Schranken sofort geöffnet hätte — wegfahren zu lassen, ohne aber dabei das Kennzeichen zu sehen, oder das Fahrzeug so lange eingeschlossen zu lassen, bis die Kennzeichenfeststellung erfolgt war.

Hiezu ist zu sagen: Zum bloßen Feststellen des Kennzeichens darf kein Fahrzeug zwischen den Schranken zurückgehalten werden. Bei wiederholten Verstößen dieser Art (Einschließen von Kraftfahrzeugen) ist es zweckdienlich, die Hilfe der Gendarmerie (Polizei) in Anspruch zu nehmen.

Wir verweisen auf die Bestimmungen des Punktes 317 der DV V 3, wonach unter anderem ein bereits geschlossener Schranken entsprechend hoch zu ziehen oder ganz zu öffnen, sodann wieder zu schließen ist, wenn Personen, Fahrzeuge oder Tiere zwischen den Schrankenbäumen eingesperrt wurden.

75. Es mehren sich die Fälle, daß

1. Vershubteile oder beim Vershub entrollte Wagen auf abgestellte, **nicht bahneigene** Gleisbaumaschinen und Wohnwagen auffahren. Dabei werden diese Maschinen und Wagen sowie deren Einrichtungen meist schwer beschädigt. Auch sind die in den Wagen untergebrachten Bediensteten und bahnfremden Bedienungsmannschaften gefährdet.

Bei dem hohen Anschaffungswert der Gleisbaumaschinen (Gleisstopfmaschine zirka S 1,5 Millionen, Bettungsreinigungsmaschine zirka S 5,0 Millionen) sind die Schadenersatzbeträge natürlich meist sehr hoch.

Aber auch bei den **bahneigenen** Wohn- und Werkzeugwagen ist eine ansteigende Zahl von Beschädigungen beim Vershub zu verzeichnen. So werden sogar Mittelwände der Wagen, ange-

schraubte Tische, Kästen, Öfen usw. beim Abstoßen oder durch Abrollen losgerissen und beschädigt. Wenn die Wagen im Bestimmungsbf eintreffen, sind sie sehr oft unbenutzbar. Außer dem Ausfall dieser Wagen für die Unterbringung der Bediensteten entstehen für die Instandsetzung von Wagen und Gerät nicht unbeträchtliche Kosten.

Wir erinnern an die Bestimmung des Punktes 99 der DV V 3, wonach Fahrzeuge weder abgestoßen noch abgerollt werden dürfen, wenn sie mit einer entsprechenden Anschrift oder Bezeichnung versehen sind. Auch dürfen solche Fahrzeuge keinem Anprall anlaufender Wagen ausgesetzt werden.

2. Handbremsen vor Beginn des Vershubes nicht erprobt werden. Die Folgen sind oft Vershubzusammenstöße mit schweren Folgen sowie Verletzungen von Bediensteten.

