



Verkehrs-Unterrichtsblatt

3. Stück

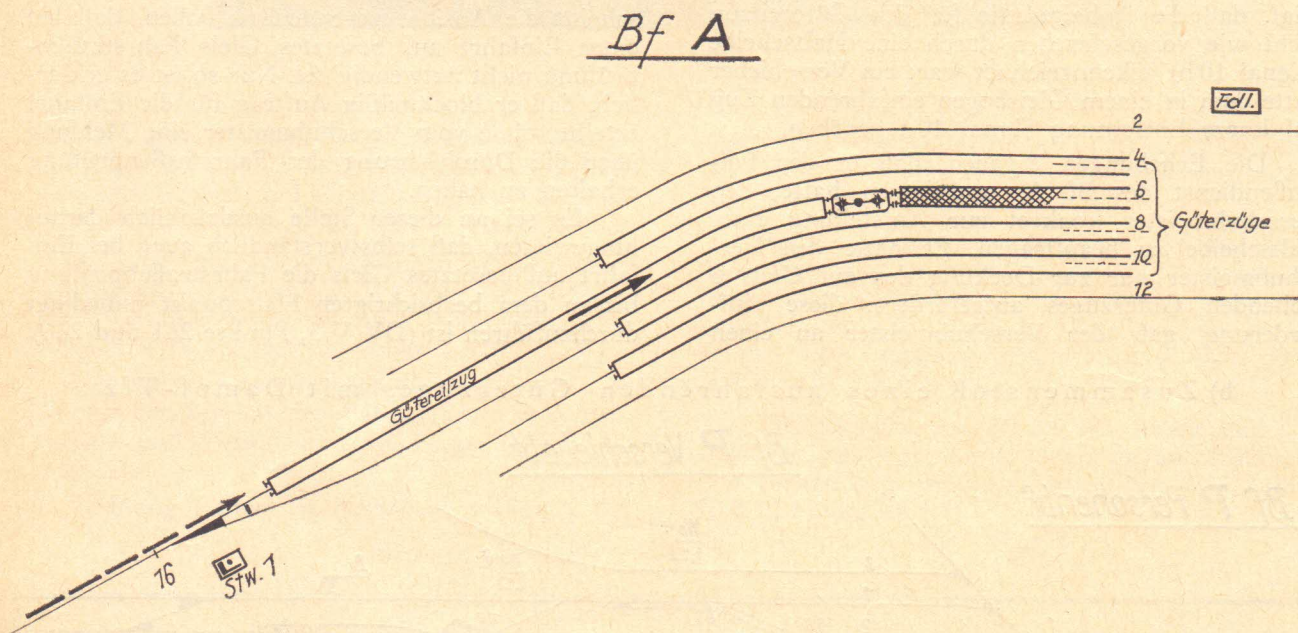
Wien, am 1. März 1965

Jahrgang 1965

- Inhalt:
13. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 14. Etwas für jeden
 15. Elektrische Zugheizung mit 1000 V Wechselstrom, $16\frac{2}{3}$ Hertz, bei Dieselbetrieb
 16. Kundendienst
 17. Unfallverhütung
 18. Lösung des 28. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

13. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

- a) Zusammenstoß eines Gütereilzuges mit stehendem Güterzug bei Einfahrt auf besetztes Gleis



Im dargestellten Bf A. fuhr um 13.41 Uhr ein wegen Platzmangels auf das besetzte Gleis 6 einfahrender Gütereilzug (Tfz Reihe 1042, 313 t, 32 Achsen) auf den 300 m von der Grenzmarke der Weiche 16 entfernt stehenden letzten Wagen eines Güterzuges auf. Dabei wurde dieser

Wagen zertrümmert, der vorletzte Wagen des Güterzuges schwer und ein weiterer leicht beschädigt. Am Tfz des Gütereilzuges entstand Sachschaden am Bruststück und an der Blechverkleidung.

Sachschaden: S 79.000!



Hergang:

Zug- und Tfiz-Führer des Gütereilzuges waren im Zwischenbf W. mit A-Befehl von der Einfahrt auf besetztes Gleis im Bf A. verständigt worden. Der Tfiz-Führer hatte jedoch bei der Einfahrt in den Bf A. auf die Verständigung durch A-Befehl vergessen. Wiewohl der Zug beim Einfahrtsignal verhalten worden war und der Fdl den Zugführer (am hinteren Führerstand des Tfiz) am Signalfernsprecher neuerlich an die Einfahrt auf besetztes Gleis erinnert hatte, hielt es der Zugführer für überflüssig, auch den Tfiz-Führer hierauf nochmals aufmerksam zu machen.

Der Zusammenstoß wurde dadurch begünstigt, daß die Anhaltestelle für den Gütereilzug nicht wie vorgeschrieben durch eine Haltscheibe (Signal 10 b) gekennzeichnet war; ein Verschieber hatte dem in einem Gleisbogen einfahrenden Zug auf kurze Entfernung Signal 10a gegeben.

Die Erhebungen ergaben, daß es der Fdl-Außendienst des Bf A. unterlassen hatte, den Verschubmeister konkret zur Aufstellung einer Haltscheibe zu beauftragen. Er hatte den Verschubmeister nur zur Deckung des auf Gleis 6 stehenden Güterzuges aufgefordert; diese Aufforderung gab der Verschubmeister an einen

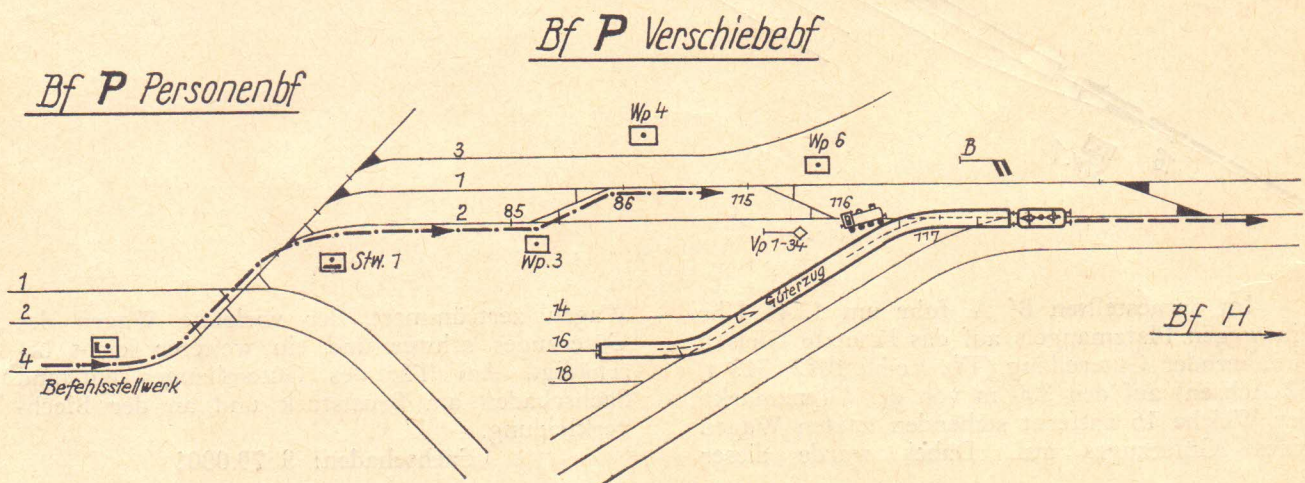
Verschieber weiter. Da dieser die Bestimmungen der Punkte 46 und 47 der DV V 2 kennen muß, hätte er auch entsprechend handeln müssen.

Weitere Verfehlungen wurden vom Fdl-Innendienst begangen:

Etwa 20 Minuten vor Einfahrt des Gütereilzuges waren Fdl-Innen- und -Außendienst sowie der Verschubmeister übereingekommen, den Zug auf das besetzte Gleis 6 einfahren zu lassen, worauf die Verständigung des Gütereilzuges mittels A-Befehles durch den Zwischenbf W. veranlaßt wurde. Als sich der Zug dem Bf näherte, unterließ es jedoch der Fdl-Innendienst, den zur Durchführung der Fahrstraßenprüfung zuständigen Verschubmeister hiezu aufzufordern. Der Fdl scheint die Ansicht vertreten zu haben, daß bei einer Einfahrt auf besetztes Gleis Fahrstraßenprüfung nicht notwendig sei. Nur so ist es erklärlich, daß er blockmäßig Auftrag für die Einfahrt erteilte, ohne vom Verschubmeister eine Meldung über die Durchführung der Fahrstraßenprüfung erhalten zu haben.

Es sei an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, daß selbstverständlich auch bei Einfahrt auf besetztes Gleis die Fahrstraßenprüfung bis zu dem beabsichtigten Haltepunkt unbedingt durchzuführen ist (DV V 3, Punkte 261 und 266).

b) Zusammenstoß eines ausfahrenden Güterzuges mit Dampf-Tfiz



Im Bf P. war um 9.57 Uhr ein Lokz (Dampf-Tfz für Bf H. bestimmt) auf Gleis 4 eingefahren und hatte in Höhe des Befehlsstellwerkes im Personenbf angehalten. Der Tfz-Führer wurde vom Stellwerkswärter verständigt, daß Weiterfahrt nach P. Verschiebefbf als **Verschubfahrt** zu erfolgen habe. Anschließend benachrichtigte der Wärter im Befehlsstellwerk seinen Kollegen im Stellwerk 1 des Verschiebefbf sowie auch den Weichenposten 3 und 4 von der Verschubfahrt und gab dem Tfz-Führer die Erlaubnis zur Fahrt. Der Verschubweg führte im Verschiebefbf über Gleis 2 und die Weichen 85 und 86 nach Gleis 1.

Unterdessen hatte der Fdl des Bf P. Verschiebefbf die Ausfahrt für einen Güterzug aus Gleis 16 in Richtung H. freigegeben, worauf das Vershubsignal Vp 1-34 in die Stellung „Verschub verboten“ und das Gruppenausfahrtsignal B in die Stellung „Frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ gebracht wurden.

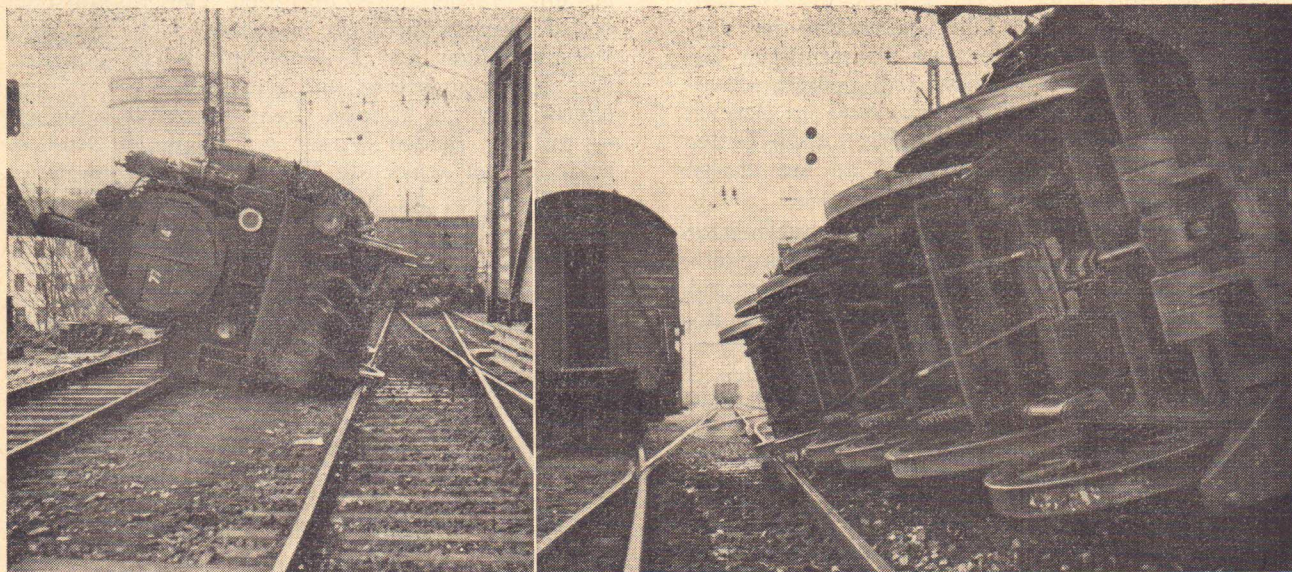
Der Wärter des Weichenpostens 6 war unmittelbar darauf vom Wärter des Weichenpostens 4 von der Verschubfahrt des Dampf-Tfz auf Gleis 1 verständigt worden und hatte der Fahrt bis zu

der in Höhe des Vershubsignals Vp 1-34 befindlichen Weiche 115, die wegen Aufstellung von Arbeitswagen auf dem verlängerten Gleis 1 in ablenkender Stellung festgelegt war, zugestimmt. Diese Zustimmung rief der Wärter des Weichenpostens 4 dem Tfz-Führer bei der Vorbeifahrt zu; der Zuruf wurde von diesem durch Kopfnicken zur Kenntnis genommen.

Als die Tfz-Mannschaft bei der Weiterfahrt plötzlich das freizeigende Gruppenausfahrtsignal B sah, nahm sie an, das Tfz verkehre nunmehr als Lokz, bezog deshalb die Freistellung des Signals auf ihre Fahrt und beachtete daher auch nicht die Stellung des Vershubsignals Vp 1-34.

Erst als der Lokheizer die Stellung der Weiche 117 und den aus Gleis 16 ausfahrenden Güterzug sah, rief er dem Tfz-Führer „Halt“ zu. Dieser bremste zwar sofort, konnte jedoch den Zusammenstoß mit dem zweiten Wagen des ausfahrenden Güterzuges nicht mehr verhindern. Dabei stürzte das Dampf-Tfz um und wurde schwer beschädigt. Beim Güterzug entgleisten der 2. und 3. Wagen. Verletzt wurde niemand.

Sachschaden: S 92.000!



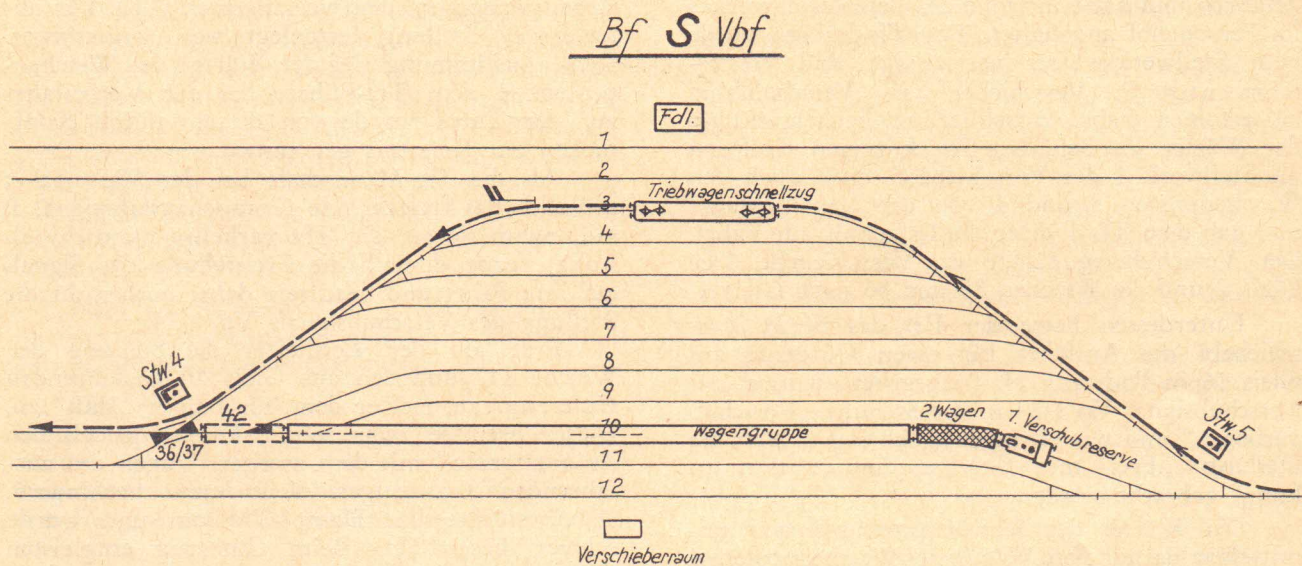
Tfz-Führer und Lokheizer haben gegen folgende Bestimmungen verstoßen:

- DV V 2, Punkte 10 und 94,
- DV V 3, Punkte 8, 9, 71 und 132,
- DV M 22, Teil A, Punkt 6.

Eisenbahner.

zeig im Verkehr mit Bahnbenützern, daß Du gute Umgangsformen hast. Sprich nicht im Dialekt, denn nicht jeder Reisende oder Verfrächter stammt aus dem gleichen Teil Österreichs wie Du. Ein Ausländer aber, auch wenn er Deutsch kann, versteht Deinen Dialekt zumeist überhaupt nicht.

c) Gefährdung eines internationalen Triebwagenschnellzuges



Gleis 10 des dargestellten Bf S. Verschiebbf, das 609 m lang ist und 110 Achsen faßt, war am Ereignistag mit einer Wagengruppe (92 Achsen) besetzt. Um etwa 18.00 Uhr beauftragte der Verschiebemeister, der von der fast vollständigen Besetzung des Gleises Kenntnis hatte, den Verschiebaufseher der 1. Verschubreserve, zwei im Bereich des Stellwerkes 5 auf diesem Gleis knapp hinter der Grenzmarke stehende Wagen an die übrige Wagengruppe zu schieben.

Er unterließ es aber, den Verschiebemeister der 2. Verschubreserve — im Bereich des Stellwerkes 4 — hiervon in Kenntnis zu setzen und achtete auch nicht auf die Bestimmung der Bf-DO, wonach 10 Minuten vor der Fahrt des internationalen Triebwagenschnellzuges durch Gleis 3 Verschiebbewegungen auf den Gleisen 4—10 verboten sind.

Der über die beabsichtigte Verschiebbewegung verständigte Stellwerksmeister des Stellwerkes 5 erhob, obwohl der Triebwagenschnellzug bereits im Anrollen war, keinen Einspruch und unterließ es außerdem, den Wärter im Stellwerk 4 von der Verschiebbewegung in Kenntnis zu setzen. Dem im selben Stellwerk Dienst versiehenden zweiten Stellwerksmeister teilte er unrichtig mit, daß die 1. Verschubreserve nach Gleis 12 fahre; auf diesem Gleis wäre auch trotz der bevorstehenden Fahrt des Triebwagenschnellzuges eine Verschubfahrt laut Bf-DO zulässig gewesen.

Unterdessen war um 18.02 Uhr die Durchfahrt für den Triebwagenschnellzug auf Gleis 3 gestellt worden. Als nun der Verschiebaufseher der 1. Verschubreserve — ohne sich mit dem Verschiebleiter der 2. Verschubreserve ins Einvernehmen zu setzen und ohne den Verschiebweg überblicken zu können (kein Spitzenverschieber) — mit den beiden Wagen auf Gleis 10 anschoß, gelangte der vorderste Wagen der Wagengruppe nach Befahren der Weiche 42 bei der DKW 36/37 in die Fahrstraße des Triebwagenschnellzuges.

Glücklicherweise bemerkte ein im Verschieberraum (in Bf-Mitte neben Gleis 12 gelegen) befindlicher Hemmschuhleger das Ingangsetzen der Wagengruppe auf Gleis 10 und erkundigte sich bei seinem Verschiebleiter (2. Verschubreserve), welche Arbeit durchgeführt werde. Der Verschiebleiter erkannte die Gefahr und forderte sofort den Stellwerksmeister im Stellwerk 4 zum Zurückstellen des für den Triebwagenschnellzug freistehenden Ausfahrtsignals auf; auch verständigte er den Fdl. Aber auch der Stellwerksmeister im Stellwerk 4 hatte die Verschiebbewegung wahrgenommen und Stellwerk 5 zum Anhalten des Zuges aufgefordert. Der Zug war aber beim Stellwerk 5 bereits vorbeigefahren. Auf Grund der erhaltenen Verständigung gelang es dem Fdl, den Zug mit Haltsignalen in Höhe des Aufnahmsgebäudes anzuhalten. Nach Freimachen der Fahrstraße setzte der Zug die Fahrt mit 12 Minuten Verspätung fort.

14. Etwas für jeden

Unfälle durch Starkstrom zeigen in der Häufigkeit ihres Auftretens eine Gesetzmäßigkeit, die ihre Wurzel in gewissen Schwächen und Unzulänglichkeiten der menschlichen Natur findet.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß in der ersten Zeit, wenn Leitungsanlagen neuer Streckenbereiche unter Spannung gesetzt werden, die Unfallhäufigkeit größer ist als bei lange in Betrieb stehenden

Bereichen. Dann sinken die Unfallsziffern, vermutlich unter dem Eindruck der bedauerlichen Erfahrungen, bis nach längerer Zeit — augenscheinlich durch Sorglosigkeit — die Zahl der Unfälle durch Starkstrom wieder ansteigt. Muß das so sein?

Eisenbahner! Warum sollt Ihr, die Ihr geschult, erfahren und gewöhnt seid, in jeder Lage bedacht sowie verantwortungsbewußt zu handeln, die Gefahren der elektrischen Anlagen, die Tücke des Zufalls nicht dauernd und mit Sicherheit beherrschen und vermeiden lernen?

Beachtet die Vorschriften, erfüllt sie mit lebendigem Geist, wenn auch ihre Anwendung zuweilen lästig und beschwerlich sein mag. **Hütet Euch vor Sorglosigkeit** und die Gefahren der Hochspannung werden für Euch ihre Schrecken verlieren!

Verteilung von Werbemitteln in den Zügen

Gemäß Punkt 501 der DV K 1 sind Werbungen privater Unternehmen in Zügen, gleichgültig welcher Art, verboten. Von diesem Verbot ausgenommen sind Werbungen der Österr. Verkehrsbüro Ges. m. b. H. Wien, auf Grund eines Übereinkommens mit den ÖBB. Unbeschadet der Übertragung des Bahnreklamemonopols an die Österr. Verkehrsbüro Ges. m. b. H. bleibt es den ÖBB belassen, in ihrem Bereich Werbung für ihr Unternehmen und ebenso für andere Eisenbahnverwaltungen oder sonstige Institutionen, an deren Werbung die ÖBB im konkreten Fall interessiert sind, durchzuführen oder durchführen zu lassen. Auf diese Ausnahmen wird ausdrücklich verwiesen.

Im übrigen ist im Punkt 12 der DV A 62 u. a. festgelegt, daß unerlaubte Werbungen jeder Art im Bahnbereich als Verletzung der Ordnung anzusehen sind.

Einsatz tragbarer Funksprechgeräte

Die bisher mit tragbaren Funksprechgeräten gewonnenen Erfahrungen haben gezeigt, daß diese nicht immer mit der nötigen Sorgfalt behandelt werden. So konnte festgestellt werden, daß die Hosenbeinantenne nicht vorschriftsmäßig im Hosenbein, sondern zusammengeknüllt in der Tasche getragen wird. Hiedurch wird nicht nur die Reichweite der Funkverbindungen gemindert, sondern es treten auch Schäden im elektrischen Teil der Geräte auf, die schließlich zu vollständigem Ausfall führen. Weiters wurden schwere Beschädigungen an Funksprechgeräten festgestellt, die nur durch Gewaltanwendung entstanden sein können.

Die mit tragbaren Funksprechgeräten ausgerüsteten Bediensteten haben die ihnen zur Diensteserleichterung anvertrauten Geräte mit größter Sorgfalt zu behandeln. Vorsätzliche oder fahrlässige Beschädigungen der Funkgeräte werden verfolgt werden.

Bei den geringen zur Verfügung stehenden Mitteln ist ein Ersatz beschädigter oder untauglich gewordener Geräte derzeit nicht möglich.

Zugbegleiter, Verschieber!

Wiederholt kann beobachtet werden, daß Verschieber oder Güterzugschaffner die Hand-signale für den Vershubdienst nicht mit der Signalfahne, sondern nur mit der Hand geben.

Gemäß Punkt 13 der DV V 2 hat jeder Bedienstete die vorgeschriebenen Signalmittel **im Dienst stets mit sich zu führen**.

Da nach Anlage 2 zur DV V 2 Vershubleiter und Verschieber sowie Schaffner bei Güterzügen mit einer Signalfahne ausgerüstet sind, haben sie sich auch stets dieses Signalmittels zu bedienen.

Erfreuliches!

Verkehrsdienstlich behandelte Wagen:

1963: 20,853.963

1964: 21,012.383

Vershubentgleisungen und -zusammenstöße:

1963: 2451

1964: 2006

Helft alle mit, noch weitere Besserung zu erzielen!

