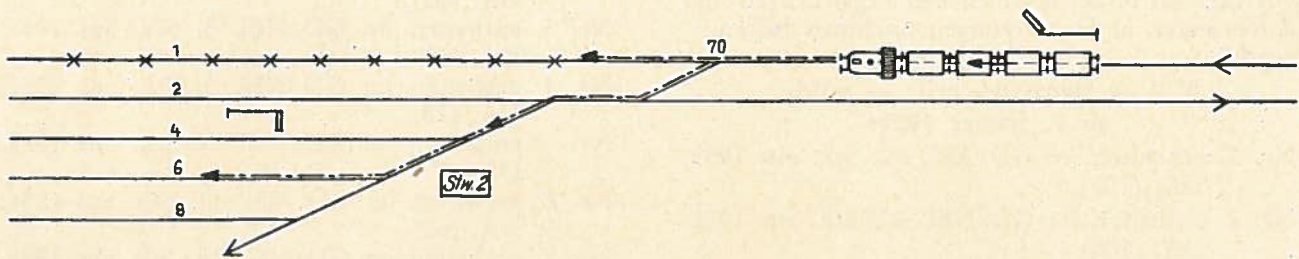


38. Blockstörung — tatsächlich?



Im dargestellten Bahnhof ist Gleis 1 ab Weiche 70 wegen Schienenschweißarbeiten tagsüber gesperrt. Gemäß VBA ist die Weiche 70 durch den Wärter des Stellwerkes 2 in ablenkende Stellung zu bringen und in dieser durch eine Hilfssperre festzuhalten. Wird jedoch eine Zugfahrt aus den Gleisen 2 bis 8 durchgeführt, muß die Weiche 70 als Schutzweiche in die Gerade gestellt werden.

Um 14.07 Uhr fährt ein Personenzug aus Gleis 2 aus. Der Wärter des Stellwerkes 2 unterläßt es nach der Zugfahrt, die Weiche 70 wieder — wie in der VBA vorgeschrieben — in die Ablenkung zu stellen. Als der Fahrdienstleiter um 15.00 Uhr die Einfahrt für einen Personenzug blockmäßig nach Gleis 6 freigibt, versucht der Stellwerkswärter dem Auftrag nachzukommen. Da der Bedienstete aber die Gleisanzeige nicht beachtet und außerdem der Meinung ist, der Personenzug solle auf Gleis 1 einfahren — auf die Gleissperre hatte er vergessen —, gelingt es ihm infolge der unrichtigen Stellung der Weiche 70 nicht, die Fahrstraße zu verschließen und das Einfahrtsignal freizustellen. Der Wärter ersucht deshalb den Fahrdienstleiter, die Einfahrt zurückzunehmen und neuerlich freizugeben. Als der Fahrstraßenverschluß auch danach nicht hergestellt werden kann, nimmt der Bedienstete eine Blockstörung an! Er sucht jedoch nicht nach deren Ursache, sondern entschließt sich, die Plombe am Fahrstraßenfestlegfeld abzunehmen und die Hilfsvorrichtung zu betätigen. Wohl verständigt er den Fahrdienstleiter von seinem Vorhaben, wartet jedoch dessen Antwort nicht ab. Nach Betätigung der Hilfsvorrichtung ist es nunmehr möglich, das Einfahrtsignal auf „Frei“ zu stellen. Der kurz vorher bei diesem zum Stillstand gekommene Personenzug setzt hierauf die Fahrt fort. Unterdessen gelingt es dem Fahrdienstleiter nach wiederholten vergeblichen Versuchen, den Wärter des Stellwerkes 2 zum Fernsprecher zu bekommen und ihn darauf aufmerk-

sam zu machen, daß der Personenzug nach Gleis 6 einfahren soll. Nun erst bemerkt der Stellwerksbedienstete seinen Irrtum und stellt das Einfahrtsignal wieder auf „Halt“ zurück. Da die Zugmannschaft des anfahrenden Personenzuges das Zurückstellen des Signals noch bemerkt, gelingt es, die Einfahrt in das gesperrte Gleis 1 zu verhindern.

Der schuldtragende Stellwerkswärter wurde vom Dienst abgezogen und das Dienststrafverfahren gegen ihn eingeleitet.

Welche Lehren können aus dem Vorfall gezogen werden?

Abgesehen davon,

daß der Wärter des Stellwerkes 2 weder die Weiche 70 nach der Ausfahrt des Personenzuges aus Gleis 2 in die Ablenkung stellte, noch eine Hilfssperre am Weichenhebel anbrachte,

daß er die Plombe am Fahrstraßenfestlegfeld ohne Genehmigung des Fahrdienstleiters abnahm und es unterließ, den Fahrweg für die Einfahrt des Personenzuges zu prüfen,

lehrt der Vorfall folgendes:

Nicht jedes unerwartete Hemmnis, das bei Betätigung einer Sicherungsanlage auftritt, muß die Folge einer Störung der Sicherungsanlage sein!

Sicherungsanlagen lassen sich nur dann betätigen, wenn alle Vorbedingungen erfüllt sind und die notwendigen Handlungen richtig und in der vorgeschriebenen Reihenfolge gesetzt werden. Läßt sich daher eine beabsichtigte Handlung nicht durchführen, so muß der Bedienende vorerst einen Handhabungsfehler annehmen, alle bereits durchgeführten Handlungen in richtiger Reihenfolge nochmals durchgehen und dem Fahrdienstleiter vom Veranlaßten berichten. Erst wenn durch gewissenhafte Nachprüfung erwiesen ist, daß kein Handhabungsfehler vorliegt, darf auf eine Störung in der Sicherungsanlage geschlossen werden.

39. Berichtigung der Dienstvorschriften

Es wird immer wieder festgestellt, daß Dienstvorschriften nicht oder nur mangelhaft berichtigt sind.

Die Bediensteten haben die ihnen zum persönlichen Gebrauch übergebenen Dienstvorschriften selbst zu berichtigen. Für die Berichtigung der Dienstvorschriften der Dienstraumsammlun-

gen sind die hiezu vom Dienstvorstand bestimmten Bediensteten verantwortlich.

Die Durchführung der Berichtigungen ist auf der ersten unbedruckten oder auf der hierfür vorgesehenen Seite der Dienstvorschrift zu vermerken.

Die Dienstvorstände haben sich von Zeit zu Zeit von der Durchführung der Berichtigungen zu überzeugen.

Zum Vergleich werden die zu den Dienstvorschriften bisher erschienenen Ergänzungen und Änderungen in Fortsetzungen nochmals bekanntgegeben:

**V 2 — Signalvorschrift — gültig
ab 1. Jänner 1951:**

- Nr. 1 enthalten im GD. Abl. 32. Stk. aus 1953, DA. (105),
 Nr. 2 enthalten im GD. NBl. 22. Stk. aus 1956, DA. (100),
 Nr. 3 enthalten im GD. NBl. 15. Stk. aus 1958, DA. (85),
 Nr. 4 enthalten im GD. NBl. 8. Stk. aus 1959, DA. (47).

**Einlageheft zur DV V 2 — 2. Ausgabe,
Oktober 1956**

(nicht an alle verteilt):

- Nr. 1 enthalten im GD. NBl. 22. Stk. aus 1956, DA. (100),

- Nr. 2 enthalten im GD. NBl. 5. Stk. aus 1957, DA. (38),
 Nr. 3 enthalten im GD. NBl. 5. Stk. aus 1957, DA. (39),
 Nr. 4 enthalten im GD. NBl. 5. Stk. aus 1958, DA. (28),
 Nr. 5 enthalten im GD. NBl. 5. Stk. aus 1958, DA. (29),
 Nr. 6 enthalten im GD. NBl. 11. Stk. aus 1958, DA. (62),
 Nr. 7 enthalten im GD. NBl. 15. Stk. aus 1958, DA. (85),
 Nr. 8 enthalten im GD. NBl. 5. Stk. aus 1959, DA. (37),
 Nr. 9 enthalten im GD. NBl. 10. Stk. aus 1959, DA. (60).

Vorgenannte Änderungen sind auf einem besonderen Blatt nach dem Muster der Seite 3 der DV V 2 zu vermerken. Dieses Blatt ist dem Einlageheft beizugeben.

(Fortsetzung im nächsten Verkehrs-Unterrichtsblatt.)

40. Unfallverhütung



Zugbegleiter! Verschieber!

Bedenkt stets, daß sich der Vershubbedienstete zum Ankuppeln zwar zwischen den Puffern des stillstehenden Fahrzeuges aufstellen und dort die anrollenden Fahrzeuge abwarten darf, daß es jedoch nach DV V 3, Punkt 136, nur dann ge-

stattet ist, in aufrechter Haltung ins Gleis zu treten, wenn die Fahrzeuge noch ungefähr eine Wagenlänge voneinander entfernt sind!

Viele haben die Nichtbeachtung dieser Bestimmungen mit schweren Verletzungen oder gar mit dem Tode bezahlen müssen!