

# Verkehrs-Unterrichtsblatt

6. Stück

Wien, am 1. Juni 1961

Jahrgang 1961

- Inhalt: 22. Was lehren Unfälle immer wieder?  
 23. Aktuelles für Zugbegleiter und Vershubbedienstete  
 24. Erfassung und Nachweis der mit Zuglokomotiven getätigten Vershubleistungen auf Bahnhöfen  
 25. TEEM-Verkehr  
 26. Unfallverhütung

Bahnmeister  
 Eggenburg  
 9. JUNI 1961  
 Bf. Bg. ....

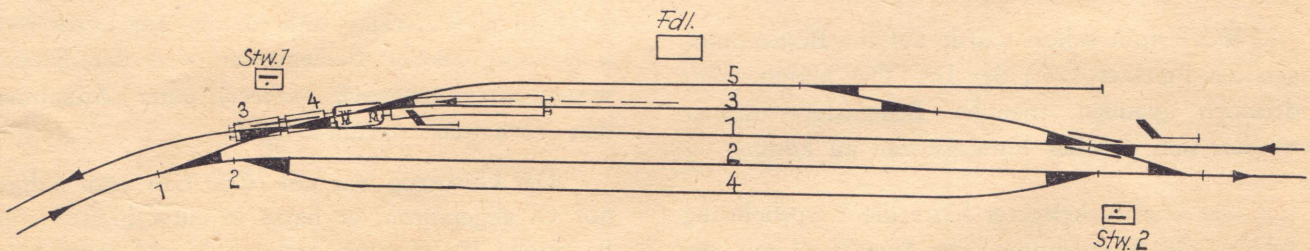
## 22. Was lehren Unfälle immer wieder?

Meldung des Bahnhofes P. an die Zugleitung:

„Im Bahnhof P. wurde beim Vershub die Weiche 3 aufgeschnitten und dadurch die Durch-

fahrt des Ex ... gefährdet. Der Expreszug konnte rechtzeitig durch Rückstellen des Einfahrsignals angehalten werden.“

Wie kam es zu diesem schweren Verkehrs-anstand?



Im skizzierten Bahnhof P. war ein Güterzug auf Gleis 3 eingefahren. Nach Durchführung mehrerer Vershubbewegungen sollte ein aus zwei geschobenen und 14 gezogenen Wagen bestehende Vershubabteilung von Gleis 3 über Stellwerk 1 nach Gleis 5 fahren. Der Wärter des Stellwerkes 1 war von dieser Vershubbewegung vom Fahrdienstleiter verständigt worden. Da aber unterdessen die Durchfahrt für den Expreszug auf Gleis 1 fällig und vom Fahrdienstleiter auch freigegeben worden war, gab der Stellwerkswärter mit dem Signalthorn das Signal „Vershub einstellen“. Dann stellte er den Fahrweg auf Gleis 1

her und brachte das Ausfahrtsignal in die Freistellung.

Die Zugmannschaft des Güterzuges hatte weder das Hornsignal vernommen, noch das Freistellen des Einfahrsignals bemerkt. Der „Erste“, der vom Zugführer mit der Vershubleitung beauftragt worden war, leitete daher die Fahrt von Gleis 3 nach Gleis 5 mit dem Signal „Herkommen“ ein; er befand sich am zweiten geschobenen Wagen — also noch vor der Lokomotive. Allerdings konnte er von seinem Standort die Stellung der Weiche 3 nicht einsehen.

Streckenleitung: Wien - EIB  
 Eingel. - 8. JUNI 1961  
 Zl. ....

Bei Annäherung an das Stellwerk 1 bemerkten Vershubleiter und Lokomotivmannschaft Haltsignale des Stellwerkswärterers. Trotz sofortiger Bremsung konnte das Aufschnelden der Weiche 3 nicht mehr verhindert werden. Da der Vershubleiter im Fahrweg des zu erwartenden Expresszuges stand, wurde rasch nach Gleis 3 zurückgeschoben. Unterdessen hatte aber der Fahrdienstleiter das Rückstellen des Einfahrsignals veranlaßt, so daß der Expresszug noch rechtzeitig angehalten werden konnte. Das Ereignis blieb somit zum Glück folgenlos. Es bleibt jedoch jedem einzelnen überlassen, sich vorzustellen, welche Folgen sich ergeben hätten, wenn die Vershubbewegung nur kurze Zeit später eingeleitet worden wäre!

Die nachstehend auszugsweise angeführten Einvernahmeschriften zeigen deutlich die von den beteiligten Bediensteten gemachten Fehler.

So gab der Wärter des Stellwerkes 1 unter anderem an: „Während der Vershubleiter nach Gleis 3 fuhr, rief mich der Fahrdienstleiter an und gab Auftrag, den Vershub einzustellen; dann habe ich für Zug Ex ... die Ausfahrt freibekommen. Ich nahm das Signahorn und gab Signal 40. Zu dieser Zeit stand der Vershubleiter im Gleis 3. Ich mußte annehmen, daß der Vershubleiter bis nach der Durchfahrt des Expresszuges dort stehen bleiben würde.“

Wiederholt schon wurde auf die Bestimmungen des Punktes 125.) der DV V 3 hingewiesen; dennoch glauben manche Bedienstete immer wieder, sich darüber hinwegsetzen zu können.

Der Stellwerkswärter hätte die Verpflichtung gehabt, die Wiederholung des Signals 40 mit der Triebfahrzeugpfeife abzuwarten, ehe er weitere Handlungen setzte.

Abgesehen von der Tatsache, daß der Zugführer die Vershubleitung **unbegründet** seinem „Ersten“ übertragen hatte, sind noch folgende Fehler festzustellen:

Aus der Einvernahme des Vershubleiters (Ersten): „Ich befand mich auf der linken Seite des zweiten geschobenen Wagens, weil am ersten Wagen kein Trittbrett war. Der Vershubbteilung vorausgegangen bin ich nicht, **da ich glaubte**, von meinem Platz aus genügend Sicht zu haben. Die Stellung der Weiche 3 habe ich nicht gesehen, da

von meinem Platz keine Sicht auf den Signalkörper gegeben war.

Der Vershubleiter gab somit mehrere Verfehlungen zu:

Nichtbeachtung der Bestimmungen des Punktes 58 und jener der Punkte 101, 103 und 104 der DV V 3.

Hatte der erste geschobene Wagen tatsächlich — wie der Vershubleiter angab — kein Trittbrett, dann mußte sich der Bedienstete gemäß Punkt 101 verhalten, unter Umständen auch der Vershubbteilung vorangehen.

Glaube niemand, daß nur in dem geschilderten Beispiel die Hauptursache im verhängnisvollen „Meinen“, „Annehmen“ und „Glauben“ zweier Bediensteter lag! Weit gefehlt!

In einer erst kürzlich stattgefundenen Gerichtsverhandlung über einen folgenschweren Zusammenstoß gab der schuldtragende Fahrdienstleiter zu, auf die vorgeschriebene Anbringung des Schildes „Kleinwagen“ deshalb **verzichtet** zu haben, da er **glaubte**, auf diese Gedächtnisstütze verzichten zu können. Wie sehr er im Irrtum war, sah der Bedienstete erst ein, nachdem die Katastrophe eingetreten war.

In einem weiteren Fall kam es nur deshalb zum Anfahren eines Kleinwagens an einen vorausgefahrenen Güterzug und damit zur schweren Verletzung zweier Bediensteter, weil der Kleinwagenführer (zugleich -fahrer) einer **Annahme** sein Verhalten zugrunde legte.

Der Güterzug war um 10.00 Uhr vom Bahnhof O. abgefahren; er hatte in einer Halte- und Ladestelle 10 Minuten Aufenthalt und sollte von dort zwei Wagen abholen. Das Streckengleis vor der Halte- und Ladestelle liegt in einem Gefälle von 13 ‰ und weist einen starken Rechtsbogen am Ende eines Einschnittes auf.

Um 10.15 Uhr ersuchte der Kleinwagenführer den Fahrdienstleiter des Bahnhofes O. um Abfertigung des Kleinwagens in der gleichen Fahrtrichtung wie der vorausgefahrte Güterzug. Der Fahrdienstleiter verständigte den Kleinwagenführer **schriftlich** und **mündlich** vom Fahren in die vom Güterzug besetzte Blockstrecke.

Wiewohl also der Kleinwagenführer, der die örtlichen Verhältnisse kannte, eindeutig vom Güterzug verständigt worden war, fuhr er

dennoch trotz der durch den Einschnitt und den starken Rechtsbogen äußerst behinderten Sicht mit übermäßiger Geschwindigkeit. Als er den in der Halte- und Ladestelle stehenden Güterzug bemerkte, konnte er den Kleinwagen nicht

mehr rechtzeitig anhalten. Seine „Annahme“, der Güterzug sei sicher schon aus der Halte- und Ladestelle ausgefahren, erwies sich eben als falsch.

Es kann nicht oft genug wiederholt werden:  
**Nur Gewißheit bürgt für Sicherheit!**

### Achtung!

Die Abhandlung „Sendungen mit Lademaßüberschreitung“ im Verkehrs-Unterrichtblatt 5. Stück aus 1961 (Punkt 19) wurde auch als Sonderdruck aufgelegt. Dieser kann ab sofort von allen Dienststellen schriftlich bei der Generaldirektion, Betriebsdirektion, bestellt werden.

#### 23. Aktuelles für Zugbegleiter und Vershubbedienstete

##### Erfreuliches:

Die Anzahl der **Verschubunfälle** ist im ersten Viertel 1961 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres von 427 Verschubentgleisungen auf 338 und von 276 Verschubzusammenstößen auf 244 gesunken.

Weniger erfreulich ist jedoch, daß z. B. ein mit Emailwaren beladener gedeckter Güterwagen laut Stoßmesseraufzeichnung in einem großen Abrollbahnhof folgenden Verschubstößen ausgesetzt war:

15. 4. 1961,	7.50 Uhr,	8,6 km/st
15. 4. 1961,	11.09 Uhr,	7,3 km/st
15. 4. 1961,	14.02 Uhr,	8,0 km/st
16. 4. 1961,	19.36 Uhr,	7,3 km/st
17. 4. 1961,	18.40 Uhr,	8,0 km/st
17. 4. 1961,	18.44 Uhr,	8,0 km/st
17. 4. 1961,	18.56 Uhr,	8,0 km/st
17. 4. 1961,	19.10 Uhr,	8,0 km/st
17. 4. 1961,	22.42 Uhr,	8,2 km/st
17. 4. 1961,	23.00 Uhr,	8,0 km/st

Der gleiche Wagen wurde dann im Bestimmungsbahnhof abermals einer Anzahl Verschubstößen ausgesetzt, und zwar:

18. 4. 1961,	18.39 Uhr,	8,2 km/st
18. 4. 1961,	20.21 Uhr,	8,2 km/st
18. 4. 1961,	20.29 Uhr,	8,2 km/st
18. 4. 1961,	20.32 Uhr,	8,2 km/st
18. 4. 1961,	20.58 Uhr,	8,5 km/st

Daß unter diesen Umständen die Sendung sehr zu leiden hatte, dürfte wohl verständlich sein!

Wie werden auf diesen Bahnhöfen alle übrigen Wagen behandelt?

Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die Bestimmungen des Punktes 95 der DV V 3, wonach jeder Verschub **vorsichtig** und mit **möglichster Schonung** der Fahrzeuge durchgeführt werden muß, wobei **heftiges Anfahren und Anlaufen** in allen Fällen zu vermeiden ist. Anfahren oder Anlaufen soll nur mit etwa Schrittgeschwindigkeit erfolgen; höhere Anfahr- oder Anlaufgeschwindigkeiten können bereits — wie die Praxis beweist — Ladegut- oder Fahrzeugschäden zur Folge haben!

Am 4. April 1961 beabsichtigte der Verschubaufseher des Bahnhofes P. eine auf Gleis 5 stehende, aus 3 beladenen und 5 leeren Wagen bestehende Gruppe (128 Tonnen, 16 Achsen) mittels englischen Verschubes nach Gleis 19 überstellen zu lassen. Er beauftragte einen Verschieber, die Wagen mit einem Bremsschuh anzuhalten, obwohl bei der Wagengruppe eine Handbremse vorhanden war.

Im Gleis 19 standen ein leerer Güterwagen sowie ein beladener Weinwagen. Der Verschieber legte etwa drei Wagenlängen vor den beiden Wagen einen Bremsschuh auf; einen zweiten hielt er nicht bereit. Der aufgelegte Bremsschuh wurde abgeschleudert, es kam zu einem heftigen Anfahren an die 2 stehenden Wagen. Dabei bohrte

sich ein Puffer des zur Entgleisung gebrachten leeren Güterwagens in die Stirnwand des Weinwagens und schlitzte diese auf.

#### 21.000 Liter Wein flossen aus!

Vier Tage später — am 8. April 1961 — wurden beim Vershub im Bahnhof S. durch starken Anprall eines abgerollten Wagens an einen Topfwagen vier Steinguttöpfe zerbrochen.

#### 4000 Liter Natriumhypochlorid flossen aus!

Es scheint, daß Wiederholung der Bestimmungen des Punktes 156 der DV V 3 im Dienstunterricht notwendig ist. Darnach ist unter anderem Abstoßen und Abrollen von Wein- und Topfwagen verboten! Es heißt darin aber auch weiters, daß **alle** im Punkt 156 genannten Fahrzeuge **keinem Anprall** anlaufender Wagen ausgesetzt werden dürfen. Diese Fahrzeuge gelten als einem Anprall nicht ausgesetzt, wenn sich ihnen zunächst in einer Entfernung von mindestens 10 m ein Wagen mit fest angezogener Handbremse befindet. Solang dies nicht der Fall ist, sind alle an die vorgenannten Fahrzeuge anrollenden Wagen mit Handbremse zum Stillstand zu bringen. Das Anhalten mit Bremschuhen ist diesfalls untersagt.

Auszug aus der Meldung eines Bahnhofsvorstandes, der darin auch vorschlug, den gemeldeten Anstand im Verkehrs-Unterrichtsblatt zu veröffentlichen:

„Bahnhof S. besitzt ein Mittelstellwerk und 2 Hauptgleise. Der Fahrdienstleiter versieht den Nachtdienst allein, weshalb auch gemäß Tafel B 11 des Besonderen Anhanges die grenzfreie Einfahrt eines Güterzuges mit Signal 60 dem Fahrdienstleiter zu melden ist.

Am . . . . . 0.12 Uhr traf Zug G 77 im Bahnhof S. ein und sollte dort die Kreuzung mit einem Güterzug abwarten. Ein weiterer Güterzug stand bereits im Bahnhof, um nach der grenzfreien Einfahrt des Zuges G 77 abzufahren. Da der Schlußschaffner des Gütereilzuges nach dessen Stillstand kein Signal 60 abgab und auch Anrufe beim Signalfernsprecher (neben Ausfahrtsignal der Gegenrichtung) erfolglos blieben, mußte

der Fahrdienstleiter selbst zum Zugschluß eilen (Hin- und Rückweg rund 1000 m!). Der Schlußschaffner saß in seiner Bremshütte und gab auf die Vorhalte des Fahrdienstleiters keine Antwort. Seinen Namen zu nennen, weigerte er sich.

Bei Ausfahrt des Gütereilzuges bemerkte der Fahrdienstleiter im letzten Zugdrittel einen Wagen mit anliegender Bremse. Die Haltsignale des Fahrdienstleiters blieben unbeobachtet, der Schlußschaffner war nicht zu sehen; ebenso unbeachtet blieb das Signal 52 des Lokomotivführers des am Nachbargleis stehenden Güterzuges, der den verbleibenden Wagen auch gesehen hatte. Der Gütereilzug mußte deshalb beim nächsten Blockposten angehalten werden und erlitt erhebliche Verspätung. Zwei weitere Güterzüge wurden dadurch ebenfalls geraume Zeit verhalten.“

War das notwendig?

Rufen wir uns die für diesen Fall geltenden Bestimmungen für Schlußschaffner in Erinnerung!

Im Punkt 735 der DV V 3 heißt es, daß der Schlußschaffner in den in der Tafel B 11 des Besonderen Anhanges angeführten Bahnhöfen nach grenzfreier Aufstellung des letzten Fahrzeuges eines Zuges das Signal 60 „Grenzfrei“ zu geben hat (DV V 2, Punkt 157). Dieses Signal soll dem Fahrdienstleiter die Gewißheit geben, daß der eingefahrene Zug auch tatsächlich grenzfrei steht und weitere Zugein- oder -ausfahrten ohne Gefährdung zugelassen werden können.

Für Zugführer, Schaffner und natürlich auch für Schlußschaffner gilt die Bestimmung des Punktes 742 der DV V 3, wonach diese Bediensteten bei Ein-, Aus- und Durchfahrt eines Zuges in Bahnhöfen sich so aufzuhalten haben, daß sie vom Fahrdienstleiter gesehen werden können. Es geht also nicht an, daß sich — wie im geschilderten Fall — der Schlußschaffner in die Bremshütte zurückzieht und um seinen Zug weiter nicht mehr kümmert (siehe auch Punkte 670 und 724 der DV V 3).

Wiederholt waren schwere Zugentgleisungen die Folge unrichtigen Verhaltens von Schlußschaffnern, die die von Streckenbediensteten gegebenen Haltsignale nicht sehen konnten, weil sie in ihrer Bremshütte saßen und noch dazu die Türe geschlossen hielten!

---

*Rechtzeitige Bremsbedienung verhinderte schon viel Unheil! Sei darauf bedacht!*

---

