



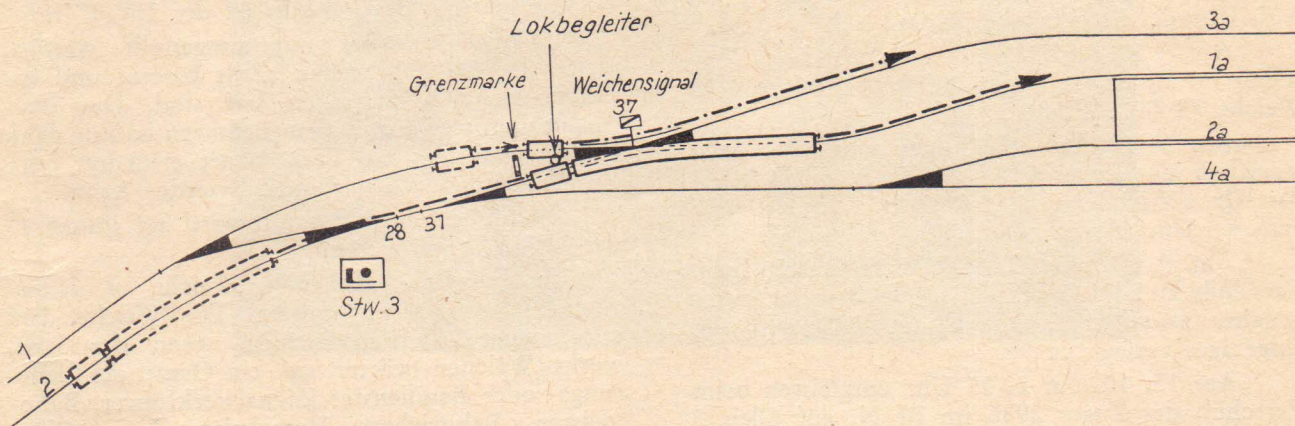
# Verkehrs-Unterrichtsblatt

11. Stück	Wien, am 1. November 1963	Jahrgang 1963
-----------	---------------------------	---------------

- Inhalt: 52. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen  
 53. Nichts ist so fein gesponnen!  
 54. Neues und Interessantes — Die Vogelfluglinie  
 55. Kundendienst  
 56. 24. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

## 52. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

### a) Tötung eines Tfz-Begleiters



Im dargestellten Bf fuhr ein gezogener, aus Diesel-Tfz, Gepäck- und 2 Personenwagen bestehender Vershubteil aus Gleis 2 a in Richtung Stellwerk 3 und blieb nach Überfahren der Weiche 28 im Gleis 2 grenzfrei stehen. Anschließend erfolgte die Fahrt des begleiteten Tfz (Reihe 2050) eines auf Gleis 1 a angekommenen Schnellzuges nach Gleis 1 über die Weiche 37. Nach dessen grenzfreiem Halt stellte der Wärter im Stellwerk 3 den Fahrweg für den nunmehr geschobenen Vershubteil von Gleis 2 nach Gleis 1 a her und gab dem Vershubleiter mündlich vom Stellwerk aus die Zustimmung zur Durchführung der Vershubfahrt. Der Vershubleiter leitete hierauf vom ersten geschobenen Wagen aus — in der Fahrtrichtung rechts befindlich — die Vershubbewegung ein.

Noch während der Vershubteil über die Weiche 37 rollte, fuhr auch das auf Gleis 1 stehende Tfz in gleicher Richtung an (es war Überstellung nach Gleis 3 a beabsichtigt); es kam zu einer Flankenfahrt der beiden Tfz, wobei

der am rechten vorderen Führerstandaufstieg befindliche Tfz-Begleiter zwischen beiden Fahrzeugen eingeklemmt und getötet wurde.

Was verursachte diesen schweren Unfall?

Die Nichtbeachtung des Weichensignals der Weiche 37 durch den Tfz-Begleiter und den Tfz-Führer sowie mangelhafte Verständigung.

Zur Unfallszeit herrschte klares Wetter und gute Sicht. Vor Beginn der Vershubbewegungen standen sowohl das Tfz auf Gleis 1 als auch der Vershubteil auf Gleis 2 bei den Weichen 37 bzw. 28 grenzfrei.

Der Tfz-Führer des Tfz auf Gleis 1 will — seinen Angaben zufolge — vom Tfz-Begleiter den Zuruf „Es geht dann, wir können fahren“ oder „Es geht bald, wir können dann fahren“ erhalten haben und daraufhin das Tfz in Richtung Weiche 37 in Gang gesetzt haben. Er gab an, daß ihm die Sicht auf den aus Gleis 2, also von rechts kommenden Vershubteil, durch den am Führerstandaufstieg in Fensterhöhe stehenden Tfz-Begleiter genommen gewesen sei.

Strassenleitung Wien FJB  
 Abg. - 8 NOV 1963  
 Nr. \_\_\_\_\_



Es erscheint glaubwürdig, daß der Tfz-Führer das Diesel-Tfz erst auf Grund eines Zurufes des Tfz-Begleiters in Gang gesetzt hat. Wie der Zuruf jedoch gelautet hatte, wird wohl niemals mehr geklärt werden können.

Eines aber ist Tatsache: Der Tfz-Führer hat das links neben der Weiche 37 befindliche Weichensignal nicht beachtet! Der Zuruf des Tfz-Begleiters entthob ihn nicht der Verpflichtung, auf die richtige Stellung der Weiche zu achten.

Der Unfall möge auch den Verschiebern und Zugbegleitern als Lehre dienen, Aufträge an Tfz-

Führer nicht an Bedingungen zu knüpfen, z. B. „wenn . . . . , dann . . . .“, sondern sie kurz und klar zu erteilen, also unmißverständlich!

Der schuldtragende Tfz-Führer wurde zu 3 Monaten strengen Arrest, verschärft durch 2 Fasttage pro Monat, bedingt auf 2 Jahre mit Aufschub der Rechtsfolgen sowie zum Ersatz der Kosten des Strafverfahrens verurteilt und dienstlich im Ordnungsstrafwege mit einer Geldbuße im Ausmaß von 4 Prozent zur Verantwortung gezogen. Der Bedienstete war überdies 1 Jahr vom Streckenfahrtdienst abgezogen.

#### b) Umstellen der Weichen unter den Fahrzeugen

In letzter Zeit mehren sich die Fälle des Umstellens der Weichen unter den Fahrzeugen sprunghaft! Einige Meldungen der Zugleitungen mögen als Beispiele dienen:

„Am 3. 10. um 17.17 Uhr entgleiste bei Ausfahrt des Zuges 2819 im Bf M. aus Gleis 3 über Weiche 14/15 der letzte Wagen mit einer Achse . . . .“

„Am 3. 10. um 19.20 Uhr entgleiste beim Verschub im Bf F. auf Gleis 2 über Weiche 20 a das Tfz 1110.16 mit 2 Achsen. Aufgleisung um 5.30 Uhr des Folgetages beendet . . . .“

„Am 7. 10. um 7.25 Uhr entgleiste beim Verschub im Bf St. 1 Wagen mit einer Achse über Weiche 72/73 . . . .“

„Am 9. 10. um 10.05 Uhr entgleiste beim Verschub des Zuges 3185 im Bf E. auf Gleis 1 das Tfz 2050.11 mit allen Achsen. Streckengleis verlegt. Umsteigerverkehr . . . .“

„Am 9. 10. um 23. 45 Uhr entgleisten beim Verschub im Bf I. 2 beladene Güterwagen. Streckengleis zwischen I. und G. bis 4.00 Uhr des Folgetages verlegt . . . .“

„Am 15. 10. um 20.05 Uhr entgleisten beim Verschub des Zuges 2986 im Bf N. auf Gleis 3 3 leere Güterwagen mit allen Achsen. 1 Fahrleitungsmast geknickt. Fahrleitung über Gleis 1 beschädigt. Beim Tfz 1041.20 ein Stromabnehmer beschädigt. Gleis 1 von 20.05 Uhr bis 1.15 Uhr des Folgetages gesperrt. Falschfahren . . . .“

#### c) Ladegutbeschädigungen

Nach Ankunft eines mit Hohlziegeln beladenen Güterwagens im Bf Purgstall wurde teilweise Beschädigung des Ladegutes festgestellt. Der im Wagen eingebaute Stoßmesser zeigte an, daß der Wagen

am 3. 7. um 19.27 Uhr im Bf Hennersdorf einem Verschubstoß von 8,0 km/h,

am 4. 7. um 8.35 Uhr im Bf Penzing einem Verschubstoß von 9,0 km/h,

am 4. 7. um 15.00 Uhr im Bf St. Pölten einem Verschubstoß von 8,0 km/h und

am 5. 7. um 8.25 Uhr im Bf Wieselburg a. d. Erlauf einem Verschubstoß von 8,6 km/h ausgesetzt gewesen war.

„Am 15. 10. um 20.35 Uhr entgleisten beim Verschub im Bf W. auf Gleis 1 2 Güterwagen mit allen Achsen. Streckengleis W.—F. bis 22.40 Uhr verlegt. Aufgleisung um 0.55 Uhr des Folgetages beendet.“

7 Entgleisungen in einem Zeitraum von nur 13 Tagen!

In allen Fällen (3 Entgleisungen ereigneten sich bei **Tageshelle**) lag die Entgleisungsursache im **Umstellen der Weichen unter den Fahrzeugen**, in Nichtbeachtung des Punktes 82 der DV V 3:

„Weichen dürfen nur umgestellt werden, wenn sie von Fahrzeugen nicht besetzt und die zugehörigen Grenzmarken frei sind. Das Umstellen unmittelbar vor dem Befahren ist nur dann erlaubt, wenn es die Verschubart erfordert oder ein Unfall dadurch verhindert werden kann.“

Zusammenhängend damit wird auf Punkt 43 der DV V 3 verwiesen:

„Das Aufschneiden einer Weiche ist unverzüglich dem Fdl zu melden. Die Weiche darf erst wieder befahren werden, wenn der Stellwerks-(Weichen-)wärter, ggf. ein Organ des Sicherungs- oder Baudienstes (Signalwerkführer, Bahnmeister, Bahnrichter, Vorarbeiter [neu: Gleismeister, Gleisaufseher]) ihren ordnungsmäßigen Zustand festgestellt hat.“

Bei gewissenhafter Dienstesausübung lassen sich solche Unfälle stets vermeiden!

Alle in den vier Bf mit dem Verschub des Wagens befaßten Bediensteten sahen auf Grund der Aufzeichnungen des Stoßmessers ein, den Verschub nicht mit vorgeschriebener Vorsicht durchgeführt zu haben. Die schuldtragenden Bediensteten wurden im Ordnungsstrafwege zur Verantwortung gezogen!

Daß es sich hier nicht um einen Einzelfall handelt, mögen folgende Stoßmesseraufzeichnungen beweisen:

So war z. B. der Wg DB-G-116762, beladen mit Steingutwaren,

am 1. 6. um 16.03 Uhr im Bf Kufstein einem Verschubstoß von 7,5 km/h,



- am 1. 6. um 21.08 Uhr im Bf Wörgl einem Verschubstoß von 7,5 km/h,  
 am 3. 6. um 10,56 Uhr und 20.05 Uhr im Bf Wörgl Verschubstößen von 7,8 km/h und 8,0 km/h und  
 am 4. 6. um 4.50 Uhr im Bf St. Johann in Tirol einem Verschubstoß von 8,2 km/h ausgesetzt.

Der Wagen ÖBB-Gl-212518, beladen mit Asbestrohren, erfuhr nach der Stoßmesseraufzeichnung am gleichen Tag im Bf Penzing nicht weniger als 4 Verschubstöße mit Auflaufgeschwindigkeiten von 8,0, 8,0, 8,6 und 8,4 km/h!

Daß unter diesen Umständen die Sendungen aber auch die Güterwagen selbst sehr leiden, dürfte wohl verständlich sein.

Nicht in jedem Wagen ist ein Stoßmessergerät eingebaut. Man muß sich daher fragen: „Werden in diesen Bf alle Wagen so behandelt?“

Wir erinnern in diesem Zusammenhang an Punkt 57 der DV V 3, wonach jeder Verschub **vorsichtig** und **mit möglicher Schonung der Fahrzeuge und der Ladung** durchgeführt werden muß und **heftiges Anfahren und Anlaufen** in allen Fällen zu vermeiden ist. Anfahren oder Anlaufen soll nur mit etwa Schrittgeschwindigkeit erfolgen. Wie die Praxis beweist, haben höhere Anfah- oder Anlaufgeschwindigkeiten Ladegut- und Fahrzeugschäden zur Folge.

Bf-Vorstände und Kontrollorgane sollen auf schonungsvolle Behandlung der Fahrzeuge beim Verschub besonders achten und dafür sorgen, daß auftretende Lässigkeiten sofort abgestellt werden.

#### Aus einer Fernschrift:

„Sonntag, 13. 10. 1963 um 17.46 Uhr **Zugzusammenstoß** D 580 mit einer Kuh auf beschränkter EK im km .... Kuh tot. Verletzt niemand. Tfz beschädigt. Gendarmerie um 17.55 Uhr verständigt.

Bf L.: i. A. ....“

Hiezu wäre zu sagen, daß es sich um keinen Zugzusammenstoß, sondern nach den „Richtlinien“ (Anlage 3 zur DV V 26) um einen **Zusammenprall** von Schienenfahrzeugen mit Tieren handelte. Ferner, daß die EK nicht als beschränkt, sondern **abgeschränkt** bezeichnet hätte werden müssen. Überdies wäre anzugeben gewesen, **zwischen** welchen Bf sich der Zusammenprall ereignete. Auch erscheint der Textteil „Kuh tot. Verletzt niemand.“ unangebracht. Wegen Verständigung der Gendarmerie hätte angeführt werden müssen: „Gendarmerie in .... verständigt“; außerdem fehlt die Angabe über die Ursache des Ereignisses.

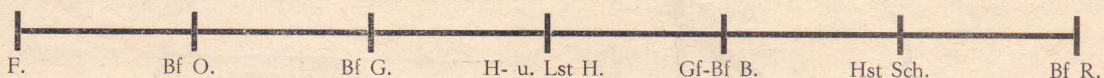
Zusammenfassend gesagt: Eine Fernschrift, wie sie nicht sein soll!

#### 53. Nichts ist so fein gesponnen!

Auf Grund einer der GD zugekommenen Mitteilung, wonach sich am 1. September 1963 auf der Nebenbahn F.—R. der Zugführer eines Personenzuges um 18.51 Uhr in der H- und Lst H. vom Zug entfernt hatte und erst bei Rückkehr der Garnitur um 20.04 Uhr wieder zugestiegen war, wurden eingehende Erhebungen in allen vom Zug berührten Verkehrsstellen gepflogen.

Diese Erhebungen gestalteten sich sehr schwierig, da der Zugführer bei der ersten Einvernahme angab, daß der Personenzug in der H- und Lst H. ohne seinen Abfahrauftrag abgefahren sei, während er ein Ferngespräch mit dem Zugendbf R. führte.

Zum besseren Verständnis diene nachstehende Skizze:



Sowohl der Schaffner des Personenzuges als auch der Fdl-Dienst versehende Bf-Vorstand des Bf R. bestätigten diese Angaben und gaben zu, den Vorfall verschwiegen zu haben.

Bei der Einvernahme des Schrankenwärters in der H- und Lst H. wurde jedoch bekannt, daß der Zugführer den Zug in H. **vorsätzlich mit Wissen der Tfz-Mannschaft und des Schaffners**

verlassen hatte; auch der Vorstand des Bf R., dem der Zugführer fernmündlich mitteilte, er werde in H. zurückbleiben, erhob dagegen keinen Einwand. Die Tfz-Mannschaft, der Zugschaffner und der Bf-Vorstand von R. hiezu einvernommen, gaben nunmehr zu, vom eigenmächtigen Verlassen des Zuges durch den Zugführer gewußt zu haben. Erst jetzt bequeme sich der Zugführer zu einem Teilgeständnis.



Der Verdacht, daß der Bedienstete am gleichen Tag bereits um 12.45 Uhr einen von ihm von O. nach R. geführten Personenzug in H. verlassen hatte und erst bei der Rückfahrt um 14.00 Uhr wieder zugestiegen war, führte zu neuerlichen Erhebungen, bei denen dem Zugführer seine gesamten Verfehlungen nachgewiesen werden konnten.

Es ist selbstverständlich, daß alle Bediensteten, die von den groben Verstößen des Zugführers wußten, sie aber aus falscher Kameradschaft verschwiegen, nunmehr ebenfalls zur Verantwortung gezogen werden. Es sind dies die Tfz-Mann-

schaften beider Personenzüge, der Schaffner und der Bf-Vorstand des Bf R. Sie alle vergingen sich gegen die Punkte 37 und 60 der DV V 26.

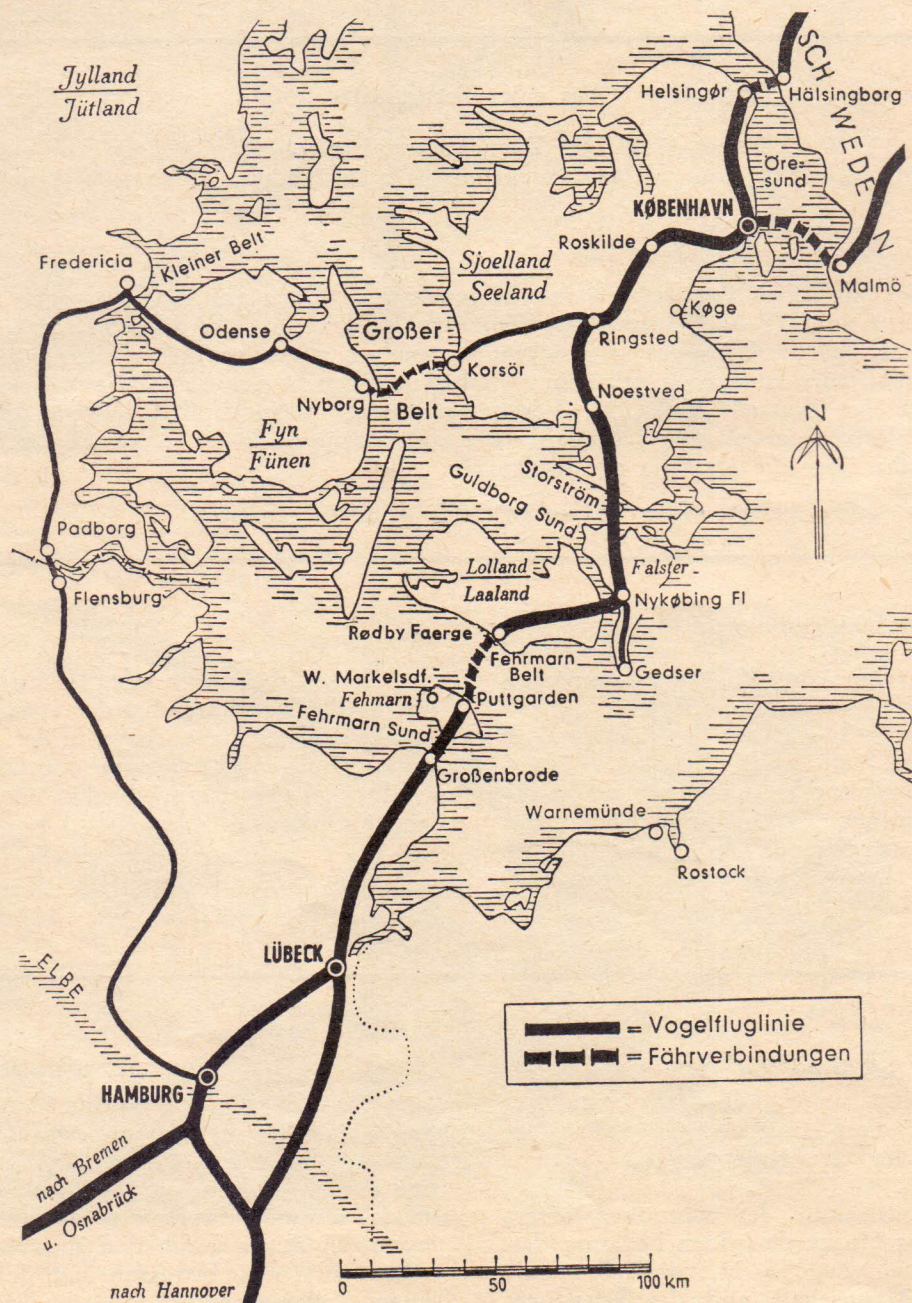
Der Zugführer wurde wegen grober Unzuverlässigkeit vom Zugführerdienst abgezogen und wird als Gepäckschaffner verwendet. Er hat überdies strenge Bestrafung zu gewärtigen.

Zur Warnung diene daher:

„Das Unterlassen von Meldungen oder die unrichtige Darstellung eines Ereignisses wird als absichtliches Verschweigen oder Entstellen angesehen und entsprechend geahndet.“

#### 54. Neues und Interessantes

### Die Vogelfluglinie





Seit Jahrhunderten wird der Verkehr zwischen dem europäischen Festland und den skandinavischen Ländern durch Schiffs- und Fährverbindungen aufrechterhalten. Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs führte bereits Ende des 19. Jahrhunderts dazu, auch Eisenbahnfähren zu bauen, um damit Güter- und Reisezugwagen über die Meerengen zu übersetzen. Die Aufnahme des direkten Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland und Skandinavien erfolgte 1903 durch die deutsch-dänische Fährverbindung zwischen Warnemünde und Gedser. Im Jahre 1909 wurde mit der Inbetriebnahme der Fährverbindung zwischen Sassnitz und Trelleborg eine direkte Eisenbahnfährverbindung zwischen Deutschland und Schweden geschaffen. Diese beiden Fährverbindungen entsprachen den großen Verkehrsströmen zwischen Skandinavien und Berlin, damals einem großen Verkehrskreuz in Mitteleuropa.

Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges konnte zufolge der geänderten politischen Verhältnisse auf diese beiden Fährverbindungen nicht mehr zurückgegriffen werden. Als Ausweg bot sich die Verbindung über die Route Hamburg—Flensburg—Padborg—Fredericia—Nyborg (Großer Belt)—Korsör—Kopenhagen an. Während der ersten Nachkriegsjahre, in denen der Verkehr über die Grenzen hinweg erst allmählich wieder einsetzte, genügte diese Verbindung. Aber schon 1950 ergaben sich Engpässe. Der Verkehr nahm derart zu, daß er kaum noch bewältigt werden konnte. Als Ausweg diente die Fährverbindung zwischen Großenbrode und Gedser, die 1951 in Betrieb genommen wurde. In den folgenden Jahren nahm auch der Verkehr auf dieser Route sprunghaft zu; während man 1951 noch 29.500 Reisende zählte, waren es 1962 bereits 1.447.300. Angesichts der stetigen Verkehrszunahme wurde 1958 mit den Planungsarbeiten für die Vogelfluglinie begonnen.

Damit sollte ein 1865 entstandenes Projekt verwirklicht werden.

Das Wesen dieses Planes war, die kürzeste Verbindung zwischen Deutschland und Skandinavien über Lübeck und die Insel Fehmarn herzustellen. Diesen Weg nehmen im Herbst und im Frühjahr die Zugvögel; sie stützen sich bei ihrem Flug auf die Inseln Fehmarn und Laaland und überfliegen die für sie gefährlichen Meeresarme an den engsten Stellen.

Nach der Planung von 1865 sollte ein Damm das Festland mit Fehmarn verbinden und eine Fähre von dort bis zur Insel Laaland eingerichtet

werden. Das Projekt trat zwar in den Hintergrund, wurde jedoch nie ganz beiseite gelegt.

Die neue Vogelfluglinie, deren Eröffnung nach 3 $\frac{1}{2}$  Jahren Bauzeit am 14. Mai 1963 erfolgte, zweigt von der eingleisigen Hauptbahn Lübeck—Oldenburg—Großenbrode westlich dieses Bahnhofes nach Norden ab, überquert den Fehmarnsund über eine neugebaute 963 m lange Brücke und verläuft über die Insel Fehmarn bis zum Fährhafen Puttgarden. Von hier führt eine 18,5 km lange Fährroute über den Fehmarnbelt nach Rödbyfähre, dem dänischen Fährbahnhof. Über eine eingleisige Neubaustrecke erreicht die Bahnlinie in Nyköbing wieder die Stammstrecke nach Kopenhagen.

Die Vogelfluglinie verkürzt den Weg zwischen Deutschland und Skandinavien gegenüber der bisherigen Fährverbindung zwischen Großenbrode und Gedser erheblich. Noch größer ist die Abkürzung im Vergleich mit der Verbindung über den Großen Belt. Hierbei werden zwischen Hamburg und Kopenhagen auf der Straße 143 km und auf der Eisenbahn 160 km eingespart. So beträgt heute die Fahrzeit zwischen Hamburg und Kopenhagen nur mehr 4 Stunden 53 Minuten gegenüber 6 Stunden 52 Minuten im Jahre 1958.

Aber auch die Fahrzeit zwischen Wien und Kopenhagen konnte bedeutend gekürzt werden, wozu allerdings auch die Elektrifizierung der Strecke Würzburg—Hannover beitrug.

		1962	1963
		D 287	
Wien Westbf	ab	17.35 Uhr	17.35 Uhr
Kopenhagen	an	19.08 Uhr	14.15 Uhr
		D 288	
Kopenhagen	ab	11.15 Uhr	16.15 Uhr
Wien Westbf	an	12.00 Uhr	13.00 Uhr

Darüber hinaus war es möglich, auch im Winter eine durchgehende Schlafwagenverbindung zwischen Wien und Kopenhagen und zurück einzurichten:

Wien Westbf	ab	23.00 Uhr
Kopenhagen	an	20.25 Uhr
Kopenhagen	ab	9.45 Uhr
Wien Westbf	an	7.25 Uhr

Die verkehrs- und wirtschaftliche Bedeutung der neuen Routenführung ist angesichts der Zeitgewinne sehr groß, wozu noch kommt, daß die neue Route wesentlich leistungsfähiger ist als die bisherigen Wege.

**Verschübbedienstete,** übt stets Vorsicht beim Verschub, damit das zur Beförderung übergebene Gut dem Empfänger in unbeschädigtem Zustand ausgefolgt werden kann. Bedienstete, die durch Unachtsamkeit starke Verschubstöße verschulden, werden zur Verantwortung gezogen.



