



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

4. Stück

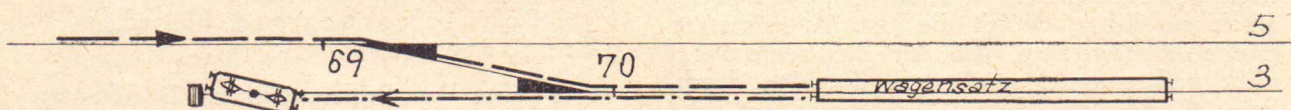
Wien, am 1. April 1966

Jahrgang 1966

Inhalt: 20. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen  
 21. Etwas für jeden  
 22. Stoßmessereinsätze  
 23. Ergänzungsmeldungen bei folgenschweren Unfällen  
 24. Unfallverhütung  
 25. 31. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

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

### a) Entgleisung eines Tfz beim Verschub



Das in der Skizze dargestellte Gleis 3 dient als Abstellgleis. Von der Weiche 70 zweigt das 30 m lange Stumpfgleis 3 b ab. Am Ende des Gleises befindet sich ein Betongleisabschluß, auf dem ein beleuchtetes Gleissperrformsignal angebracht ist. Alle Tfz-Fahrten im Bf-Bereich müssen begleitet sein.

Am Unfalltag sollte ein Tfz der Reihe 1040 5 Personenwagen von Gleis 5 nach Gleis 3 schieben und sodann nach Gleis 5 zurückfahren. Bei der geschobenen Vershubfahrt befand sich der Tfz-Führer auf dem in der Fahrtrichtung hinten befindlichen Führerstand und der Lokbegleiter am ersten geschobenen Fahrzeug.

Etwa 50 m nach der Weiche 70 gab der Lokbegleiter Haltsignale, worauf der Tfz-Führer den Vershubteil anhielt. Nach Abkuppeln und Sichern der abgestellten Wagen ging der Lokbegleiter zum Tfz und beobachtete dabei, daß die Weichen 69 und 70 unterdessen wegen einer Vershubfahrt auf Gleis 5 in die Gerade gestellt worden waren. Als er auf dem der beabsichtigten Fahrtrichtung entsprechenden vorderen Führerstand des Tfz aufstieg, um sich mit dem Tfz-Führer über den weiteren Vershub zu verständigen, traf er diesen dort nicht mehr an; der Tfz-Führer hatte nämlich inzwischen den Führerstand gewechselt, damit er sich bei der später durchzuführenden Fahrt gleich auf dem vorderen Führerstand befinde.

Als der Lokbegleiter wieder absteigen wollte, um zum anderen Führerstand zu gehen, öffnete der Tfz-Führer das Fenster und fragte, ob er fahren könne. Er erhielt die Antwort: „Ja, bis zur Weiche, weil diese nicht steht“, wiederholte aber den Wortlaut nicht. Der Tfz-Führer, der nur einen Teil des Zurufes verstanden hatte, setzte das Tfz in Richtung Stumpfgleis in Bewegung; auf die richtige Stellung der Weiche 70 hatte er nicht geachtet.

Unmittelbar nach Ingangsetzen des Tfz sprang der Lokbegleiter vom vorderen Führerstand ab. Er wollte auf den hinteren Führerstand aufspringen, jedoch gelang ihm dies wegen der rasch zunehmenden Geschwindigkeit nicht mehr. Er versuchte zwar unter Abgabe von Haltsignalen und durch laute Haltrufe das Tfz anzuhalten und es durch Nachlaufen einzuholen; dies war jedoch vergebens. Kurz darauf prallte das Tfz an den Gleisabschluß und entgleiste mit 3 Achsen. Der Gleisabschluß wurde schwer beschädigt. Sachschaden S 37.500.

Der Unfall ist auf Verschulden des Tfz-Führers und Lokbegleiters zurückzuführen.

Der Tfz-Führer hatte — in der Fahrtrichtung gesehen — vom hinteren Führerstand des Tfz die Vershubfahrt auf Grund eines nur teilweise verstandenen und nicht wiederholten Auftrages begonnen. Er unterließ die vorgeschriebene Beob-



achtung des Verschubweges und übersah dadurch die unrichtige Stellung der Weiche 70, wiewohl sich der Signalkörper dieser Weiche auf seiner Seite befand und beleuchtet war.

Der Lokbegleiter hätte sich seinen Auftrag an den Tfz-Führer wiederholen lassen müssen. Außerdem bestand keine Notwendigkeit zur Durchführung einer Verschubfahrt für eine derart kurze Strecke von nur 50 m, um so mehr als ihm bekannt war, daß die Weiterfahrt nach Gleis 5 erst

#### b) Unerlaubte Durchfahrt

Am 10. Februar um 17.15 Uhr fuhr ein Personenzug in der planmäßigen Anhaltestelle K. unerlaubt durch. Vier Fahrgäste des Personenzuges mußten vom nächsten Anhaltebf zurückbefördert werden. In der Hst. K. befanden sich keine Fahrgäste.

Das schuldhafte Verhalten des Tfz-Führers ist eindeutig und bedarf keiner weiteren Erörterung. Aber es muß auf das falsche Verhalten der Zugbegleitmannschaft eingegangen werden. Zugführer und Schaffner bemerkten die unerlaubte Durchfahrt; was aber taten sie?

Der Zugführer gab in seiner Einvernahme unter anderem an: „... Als ich von der Schreibe arbeit aufblickte, da ich die Hst. K. erwartete, mußte ich feststellen, daß der Zug seine Fahrt nicht verlangsamte, sondern in der Hst. durchfuhr. Gerade als ich die Notbremse betätigen wollte, verspürte ich eine Bremsung und dachte, der Zug werde anhalten. Inzwischen waren wir aber bereits 500 m über die Haltestelle hinausgefahren. Ein Anhalten des Zuges in diesem Streckenteil habe ich wegen Gefährdung der eventuell

nach Beendigung der inzwischen auf diesem Gleis zugelassenen anderen Verschubfahrt möglich war (DV V 3, Punkt 61).

In diesem Zusammenhang erinnern wir auch an die Bestimmungen des Punktes 130 der DV V 3, die bezüglich unbegleiteter Tfz-Fahrten und einmännige Besetzung besagen: „Bei Tfz mit zwei räumlich getrennten Führerständen hat die Führung des Tfz von dem in der Fahrtrichtung vorne befindlichen Führerstand aus zu erfolgen.“

aussteigenden Reisenden (auf einer Seite Stützmauer, auf der anderen Gegenverkehr) unterlassen...“

Und aus der Einvernahme des Schaffners: „... Als es gelang, zu der nächsten Notbremse zu kommen, betätigte ich diese deshalb nicht mehr, da in diesem Streckenteil die Reisenden beim Aussteigen gefährdet gewesen wären...“

Nach wie vor herrscht bei vielen Zugbegleitern die unrichtige Ansicht, im Falle einer unerlaubten Durchfahrt die Notbremse nicht betätigen zu müssen, um hiedurch eine Gefährdung der Fahrgäste zu vermeiden.

#### Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst!

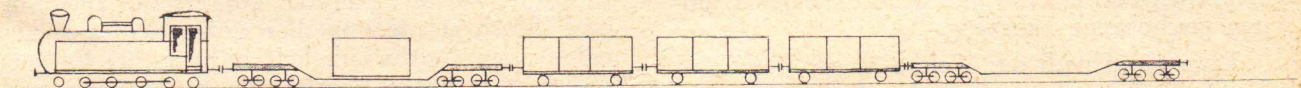
Führt den Bediensteten im Dienstunterricht vor Augen, welche Gefahren den Fahrgästen drohen, wenn z. B. bei einer dem Fahrplan widersprechenden Durchfahrt ein Fahrgast abspringt!

Daher in solchen Fällen: Die Notbremse betätigen!

#### c) Beschädigung eines Tiefladewagens

Am 5. Februar 1966 rollte ein Tiefladewagen der Firma „Intercont“ leer vom Einstellbf D. nach Bf G. Da die Firma „Elin“ für eine Transformatorsendung bereits einen eigenen Tiefladewagen beladen hatte, wurde der Wagen der Firma „Inter-

cont“ nach Ankunft im Bf G. wieder leer nach dem Einstellbf D. zurückgesandt. Sowohl der beladene als auch der leere Tiefladewagen wurden am 7. Februar dem Zug 5792 beigegeben, der ab Bf G. wie folgt gereiht war:



Im Bf L. wurde der Zug mit 22 t, 4 Achsen ergänzt:



Im Bf O. wurden dem Zug weitere 38 Wagen beigegeben; das Zuggewicht ab dort betrug 1187 t. Der Tiefladewagen der Firma „Intercont“ war nun das 46. Fahrzeug im Zugverband.

Zug 5792 traf am 8. Februar 1966 um 0.50 Uhr im Bf V. ein. Wegen seiner Länge

(152 Achsen) wurde er über das Ausfahrtsignal vorgezogen und hielt — den Angaben der Zugbegleitmannschaft zufolge — ruckartig an.

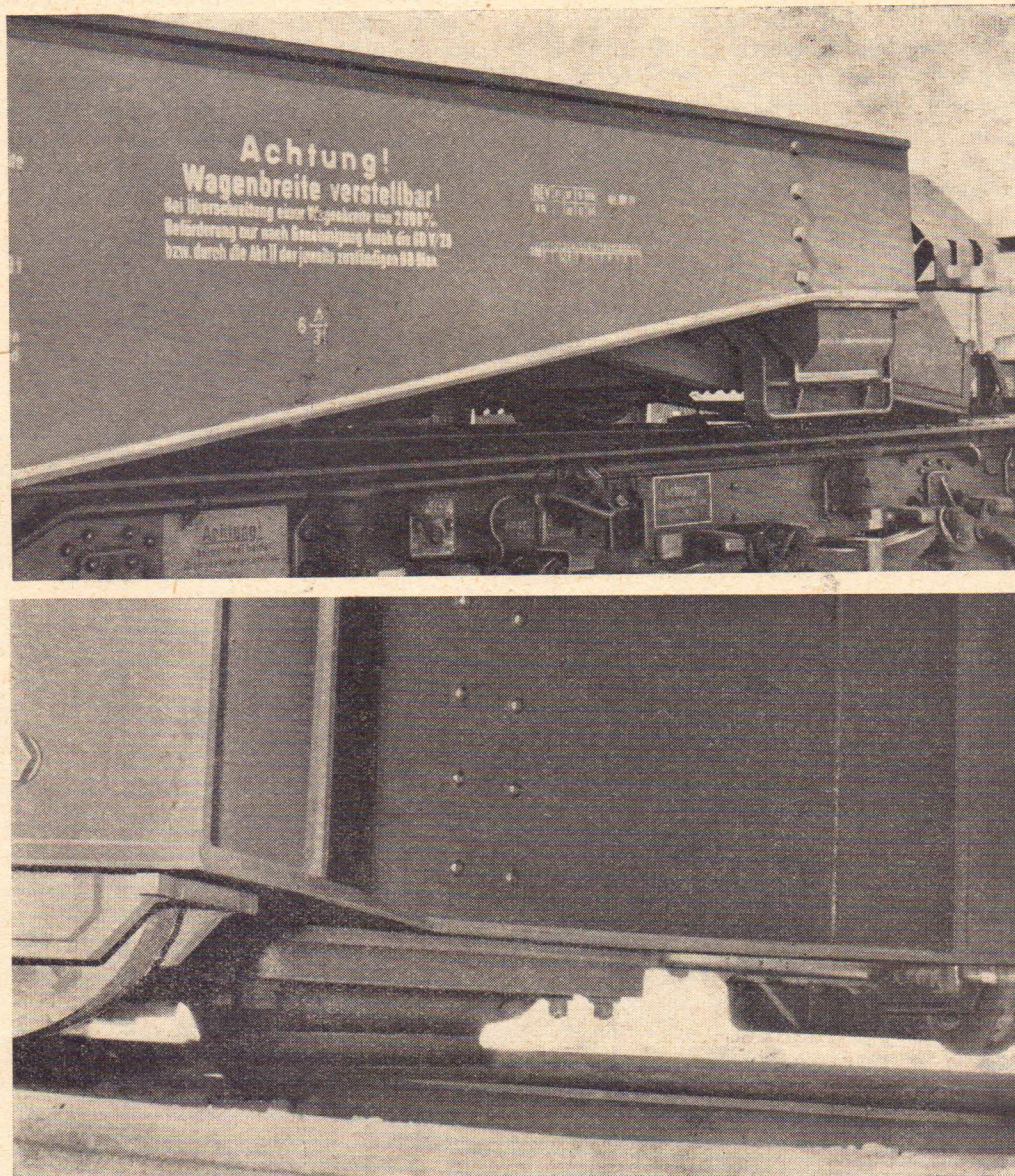
Einige Zeit später stellte der Wagenmeister bei der Eingangsuntersuchung die Beschädigung des leeren Tiefladewagens (Ausheben der Trag-



brücke aus der Drehpfanne) fest. Er fertigte einen roten Gebrechenzettel aus und verständigte den Verschubmeister fernmündlich davon, daß der Wagen besonders vorsichtig auf das Abstellgleis zu überstellen sei.

Um zirka 3.00 Uhr fertigte der Wagenmei-

ster eine Gebrechenanzeige aus und übergab sie dem Fdl-Innendienst, **der sie jedoch nicht las**. Der für die Entgegennahme von Meldungen über Wagengebrechen zuständige Fdl-Außendienst sah die Gebrechenanzeige erst um 5.00 Uhr und erstattete sodann Meldung an die Zugleitung.



(Aus der Drehpfanne gehobener Träger)

Bei der Untersuchung des Vorfalles konnte nicht eindeutig geklärt werden, wo und wodurch die Beschädigung des Tiefladewagens erfolgte. Fest steht jedoch, daß die Beschädigung durch den Fdl in G. begünstigt wurde, der es unterlassen hatte, den Wagen zwecks Instradierung anzumelden. Überdies lag auch ein Verstoß des Fdl in V. vor.

Es wurde bereits in den Verkehrs-Unterrichtsblättern 5. Stück aus 1963 und 6. Stück aus 1964 ausführlich über die Behandlung von Tiefladewagen gesprochen.

Um Beschädigungen solcher Wagen weitestgehend auszuschließen, wird von den Bundesbahndirektionen für jeden Fall gesondert besondere

Überwachung des Verschubes mit Tiefladewagen (beladene und leere Wagen) durch Betriebskontrolloren, Bf-Vorstände, Bf-Aufsichtsbeamte und Fdl angeordnet.

Zu diesem Zweck haben die Versandbf (Grenzbf, Anschlußbf) alle beladenen und leeren ÖBB-Tiefladewagen (eigene Wagen und Privatwagen), die auf diesen Bf aufgegeben bzw. abverfügt werden oder eintreten, bei der zuständigen Bundesbahndirektion (Beförderungsdienst, Zugleitung) zur **Instradierung** anzumelden, sofern eine solche nicht bereits wegen einer auf dem Wagen beförderten Sendung mit Lademaßüberschreitung vorliegt.



Da der Fdl des Bf G. diese Anmeldung unterlassen hatte, rollte der Wagen ohne Überwachung im Zugverband mit.

In den Instradierungen wird auf die für den Verschub geltenden Bestimmungen der DV V 3 bzw. auf die für Sendungen mit Lademaßüberschreitung erlassenen **besonderen Bestimmungen** und stets auch auf die Verpflichtung, den Verschub **besonders zu überwachen**, hingewiesen. Auch wird Anweisung gegeben, welchem Organ im einzelnen Falle die besondere Überwachung obliegt.

Der Fdl in V. meldete die Beschädigung des Tiefladewagens zwar an die Zugleitung, unterließ es aber, hievon auch sofort die Zentrale Verkehrs-

Überwachung zu unterrichten, wiewohl der Auftrag besteht, während des Laufes von Tiefladewagen auftretende Beschädigungen — anschließend an die der Zugleitung zu gebende Meldung — direkt an die Zentrale Verkehrs-Überwachung (Basa Wien, Klappe 3600) zu melden.

In diesem Zusammenhang erinnern wir an Punkt 12.01 des Bedingnisheftes BH 506 „Bedingungen für die Einstellung von Privatwagen in den Wagenpark der Österreichischen Bundesbahnen (Einstellungsbedingungen)“, demzufolge zur Feststellung des Schadens soweit möglich der Einsteller zuzuziehen ist. Der Einsteller erhält eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme.

## 21. Etwas für jeden

Starkes Ansteigen der Verschubunfälle!

Verschubentgleisungen und Verschubzusammenstöße:

Anzahl	Steigerung in %	Verschubdienstlich behandelte Wagen	Verschubunfälle pro 100.000 Wagen
<b>Bundesbahndirektion Wien:</b>			
Jahr 1965 . . . . . 758	+ 13,1 %	7,754.294	9,8
Jahr 1964 . . . . . 670		7,889.914	8,5
<b>Bundesbahndirektion Linz:</b>			
Jahr 1965 . . . . . 657	+ 5,3 %	6,194.992	10,6
Jahr 1964 . . . . . 624		6,079.685	10,3
<b>Bundesbahndirektion Innsbruck:</b>			
Jahr 1965 . . . . . 419	+ 29,3 %	2,349.421	17,8
Jahr 1964 . . . . . 324		2,352.115	13,8
<b>Bundesbahndirektion Villach:</b>			
Jahr 1965 . . . . . 389	+ 0,3 %	4,755.256	8,2
Jahr 1964 . . . . . 388		4,690.669	8,3
<b>Gesamtbereich:</b>			
Jahr 1965 . . . . . 2223	+ 10,8 %	21,053.963	10,6
Jahr 1964 . . . . . 2006		21,012.383	9,5

Wenn für einen Verschubunfall an Sachschaden pauschal nur S 1000,— gerechnet wird, so ergibt das an teilweise vermeidbaren Ausgaben für 1964 2 Millionen und für 1965 2¼ Millionen Schilling!

Verschubbedienstete, bedenkt, daß Verschubarbeiten auch bei gebotener Eile mit **Vorsicht** und **Achtsamkeit** durchzuführen sind. Klare Auftragserteilung und richtige Verständigung helfen, viele Verschubunfälle und damit Ausgaben zu vermeiden.

### Einsichtsvermerke

Erst im Verkehrs-Unterrichtsblatt 3. Stück aus 1966 haben wir unter Punkt 18 eine Verlautbarung über Einsichtsvermerke gebracht. Eine

jüngst durchgeführte Bf-Überprüfung zeigte neuerlich, daß solche „Einsichtsvermerke“ auch ohne tatsächliche genaue Prüfung gemacht werden und diesfalls zwecklos sind. Hiezu einige Beispiele aus der erwähnten Bf-Überprüfung:

1. Am 26. Jänner 1966 fehlte im Fahrstraßenprüfvormerk des Stellwerkes 1 der Nachweis der Bekanntgabe der Einfahränderung für die Züge Lokz 2390, 2389, UG 7, 2367, 2323, Lokz 2372, 8988, 2315, 2355, 2374, 2333, 2332, Lokz Nz 2332, Ho 39, 2319 und Ex 41.
2. Im Zugmeldebuch fehlt der Nachweis der Rückmeldung am  
10. 12. 1965 für Zug 2374 von D.,  
für Zug 2391 von B.,  
für Zug Ex 41 von B.,



11. 12. 1965 für Lokz 8900 von D.,  
für Zug 4220 nach B.,  
für Zug 2374 von D.,  
für Zug 2368 von D.
3. Es fehlt der Nachweis der Bekanntgabe der  
Verspätungen an die Bf- und Streckenbedien-  
steten am
12. 12. 1965 für Zug 2361 (+ 200),  
für Zug 2368 (+ 30),  
für Zug 2377 (+ 90),
13. 12. 1965 für Lokz 2379 (+ 60),  
für Zug 2361 (+ 20),  
für Zug 2374 (+ 670),  
für Zug 8987 (+ 10),  
für Zug 2378 (+ 30),  
für Zug 2360 (+ 100),  
für Zug 2367 (+ 30).

#### Dienstauffassung!

Am 10. Februar 1966 um 22.07 Uhr traf ein Güterzug den Schranken der Eisenbahnkreuzung (Gemeindestraße) in der Hst. W. offen und unbewacht an. Der Zug wurde angehalten und Nachschau gehalten. Der Zugführer fand den Schrankenposten unbesetzt und den Dienstraum abgesperrt vor.

Die Erhebungen ergaben, daß der Schrankenwärter, wiewohl keine Pause vorlag, den Dienst einfach Dienst sein ließ, den Dienstraum abgesperrt hatte und zum Nachtmahl nach Hause gegangen war!

#### Aus einer Gerichtsverhandlung

Angeklagt waren Bf-Vorstand und Stellwerkswärter eines Bf mit Mittelstellwerk einer eingleisigen stark befahrenen Hauptbahn. Sie hatten am 16. August 1965 den Zusammenstoß eines Personenzuges mit einem Güterzug verschuldet, wobei 5 Fahrgäste schwer und 43 leicht verletzt wurden.

Die Anklage warf dem Bf-Vorstand vor, die Bedienung des Blockapparates und der Signale sowie die fallweise Abgabe und Entgegennahme

von Zugmeldungen durch den Weichenwärter geduldet zu haben. Dem Weichenwärter wurde zur Last gelegt, daß er Handhabung des Blockapparates durchführte, Zugmeldungen abgab und entgegennahm sowie außerdem am Unfalltag alkoholisiert war.

Bei der Aussage des Weichenwärters vor Gericht kam zur Sprache, wie er vom Bf-Vorstand die Erlaubnis zur Freistellung einer Einfahrt einholte. Er tat dies fast regelmäßig mit den Worten: „Laß' man eini, Herr Vorstand?“

Nimmt es da noch wunder, wenn es bei solcher „Dienstesaübung“ zu einem folgenschweren Unfall kam?

#### Hier irrte der Zugführer!

Anlässlich der Verletzung eines Fahrgastes durch Sturz von einem aus einer Hst. ausfahrenden Personenzug wurde auch der Zugführer des Personenzuges von der Gendarmerie einvernommen. Er gab unter anderem folgendes an:

„... Das vom Schaffner gegebene weiße Licht bedeutet für mich, daß der Zug abfahrbereit ist und niemand mehr aussteigt. Das von mir abgegebene Licht an den Tzf-Führer bedeutet für diesen, den Zug in Bewegung zu setzen. In dienstlicher Hinsicht bin ich nicht verpflichtet, mich nach dem weißen Lichtzeichen des Schaffners auch selbst noch zu überzeugen, ob der Zug auch tatsächlich abfahrbereit ist...“

Diese Ansicht des Zugführers ist falsch! Abgesehen davon, daß er nicht berechtigt war, der Gendarmerie gegenüber Angaben über Bestimmungen zu machen, die sich nicht auf sein eigenes Verhalten beziehen, vergaß er auf die Punkte 418 und 471 der DV V 3. Diesen zufolge ist der Zugführer für Sicherheit und Ordnung beim Zug verantwortlich. Beim Anfahren hat sich die Zugbegleitmannschaft — die Tzf-Mannschaft nur soweit es die sonstigen Tätigkeiten zulassen — durch Ausblick davon Gewißheit zu verschaffen, daß alle Wagen folgen und ob nicht dem Zug Signale gegeben werden. Dabei hätte der Zugführer sehen müssen, daß ein Fahrgast vom Zug stürzte.

#### 22. Stoßmessereinsätze

Zum Dienst am Kunden gehört auch die Gewähr für sichere Beförderung aller der Bahn anvertrauten Güter. Eine der wichtigsten Aufgaben der Eisenbahn ist es daher, das ihr zur Beförderung übergebene Gut dem Empfänger im unbeschädigten Zustand auszufolgen. Leider kommt es aber immer wieder zu Beschädigungen von Gütern, weshalb getrachtet werden muß, die Entschädigungsfälle auf ein erträgliches Maß herabzudrücken.

Ein Mittel zur Feststellung von Wagen- und Ladegutbeschädigungen sind die bei den Österreichischen Bundesbahnen und den meisten europäischen Eisenbahnverwaltungen verwendeten Stoßmesser. Diese werden fallweise in Güterwagen eingebaut und zeichnen Zeit und Stärke der Ver-

schubstöße auf. Der Stoßmesser überwacht vom Zeitpunkt des Einbaues in den Wagen bis zum Ausbau die Durchführung der Beförderung.

Auf Grund zunehmender Reklamationen bei Hohlziegelsendungen wurden Serieneinsätze mit Stoßmessern bei Sendungen der Wienerberger Ziegelfabriken durchgeführt. Nachstehend eine Zusammenfassung der Ergebnisse:

#### Versandbf Hennersdorf

69 Einsätze insgesamt, davon bei 44 Einsätzen 75 Stöße mit 7 km/h bis 12 km/h, und zwar in den Bf:

Penzing . . . . .	27
Wien Matzleinsdorf . . . . .	15



