

# Verkehrs- UNTERRICHTSBLATT

5. Stück	Wien, am 1. Mai 1955	Jahrgang 1955
----------	----------------------	---------------

**Inhalt:**

18. Zusammenstoß eines Güterzuges mit einem Kraftkleinwagen
19. Entrollen eines Wagens beim Vershub
20. Wagenbrand
21. Auszug aus der Verkehrsunfallstatistik
22. Fehler im Beförderungsdienst
23. Behebung von Wagenschäden

## 18. Zusammenstoß eines Güterzuges mit einem Kraftkleinwagen

Auf einer eingleisigen Nebenbahn wurde eine Kleinwagenfahrt durchgeführt.

Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes A, in dem der Kleinwagen eingetroffen war, konnte die Weiterfahrt mit Bahnhof B nicht vereinbaren, weil in dieser kurze Zeit vorher Sperre ohne Zugverkehr begonnen hatte und der Bahnhof daher unbesetzt war.

Ohne mit dem nächsten besetzten Bahnhof eine Vereinbarung getroffen zu haben, gestattete der Fahrdienstleiter des Bahnhofes A die Weiterfahrt des Kleinwagens bis zum unbesetzten Bahnhof B.

Zehn Minuten nach Ablauf der in der Fahrtanweisung vorgeschriebenen spätesten Ankunftszeit des Kleinwagens im Bahnhof B fertigte der Fahrdienstleiter des Bahnhofes A — ohne über den Verbleib des Kleinwagens Gewißheit zu haben und unter Außerachtlassung der Bestimmungen über das Zugmeldeverfahren — einen Güterzug vorschriftswidrig mit 10 Minuten Vorsprung ab.

Unterdessen hatte sich die Fahrt des Kleinwagens derart verzögert, daß die Gleisbesetzungsdauer wesentlich überschritten wurde. Obwohl eine Benachrichtigung der Bahnhöfe A und B nicht möglich war, unterließ der Kleinwagenführer die Deckung des Kleinwagens.

Auf der sehr krümmungsreichen Strecke konnte der Lokomotivführer des Güterzuges den Kleinwagen erst auf etwa 20 Meter Entfernung wahrnehmen; er gab Achtungssignale und leitete Schnellbremsung ein. Die Insassen des Kleinwagens sprangen ab, der Kleinwagen wurde von der Lokomotive erfaßt und etwa 100 Meter im Gleis weitergeschoben, dann aus dem Gleis und schließlich über die Böschung geworfen.

Gendarmeriebeamte hatten durch einen Bahnfremden vom Vorfall Kenntnis erhalten und waren kurze Zeit darnach am Unfallort erschienen. Die dort noch anwesende Begleitmannschaft des Kleinwagens wurde über ihre Wahrnehmungen befragt.

Bahnmeister, Kleinwagenführer und zwei weitere Bedienstete der Bahnmeisterstelle schilderten das Ereignis und gaben der Ansicht Ausdruck, daß der Güterzug zu früh und ohne Erhalt einer Rückmeldung für den Kleinwagen vom Bahnhof A abgefertigt worden sei. Der Kleinwagenführer erklärte, daß an diesem Vorfall schuldtragend nur der Fahrdienstleiter des Bahnhofes A in Betracht käme. Als dieser später einvernommen wurde, gab er an, dazu nicht verpflichtet zu sein, der Gendarmerie gegenüber Angaben machen zu müssen.

Bei diesem Ereignis lagen folgende Verstöße gegen Vorschriftenbestimmungen vor:

Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes A hatte weder Bedenken gegen die Kleinwagenfahrt noch traf er eine entsprechende Vereinbarung (DV V 3, Punkt 835). Da Bahnhof B gesperrt war, hätte er die Kleinwagenfahrt mit dem nächsten besetzten Bahnhof vereinbaren müssen (DV V 3, Punkte 618 und 837). Da es die mit Rücksicht auf den nachfolgenden Güterzug vorgeschriebene Gleisbesetzungsdauer keinesfalls zuließ, in dieser Zeitspanne den nächsten besetzten Bahnhof zu erreichen, wäre der Kleinwagen im unbesetzten Bahnhof B auszuheben gewesen.

Besonders schwere Verstöße gegen die Bestimmungen der DV V 3 ließ sich der Fahrdienstleiter bei der Abfertigung des Güterzuges zuschulden kommen. Ohne darauf Bedacht zu nehmen, daß Bahnhof B weder die Wiederaufnahme des Dienstes noch das Eintreffen des Kleinwagens gemeldet hatte, fertigte er den Güterzug unter Außerachtlassung der Verpflichtung, vom Nachbarbahnhof die Zustimmung zum Vorsprungfahren und die Annahme des Zuges einzuholen, ab. Zu all dem handigte er dem Zug nicht einmal einen Vorsichtsbefehl aus (DV V 3, Punkte 642, 841, 533, 383, 843).

Man bedenke die Verantwortungslosigkeit, mit der sich der Fahrdienstleiter über seine Verpflichtungen einfach hinwegsetzte. Gewissenlos — es mußte ihm doch klar sein, daß auf der sehr krümmungsreichen Strecke die Gefahr eines Zu-

sammenstoßes besonders groß ist — hatte er sowohl die Insassen des Kleinwagens als auch die Zugmannschaft großen Gefahren preisgegeben.

Der Kleinwagenführer hat ebenfalls gegen die Vorschrift verstoßen und zum Zustandekommen dieses Unfalls beigetragen. Er hielt sich nicht an die festgesetzte Gleisbesetzungsdauer und unterließ es außerdem, nach Ablauf dieser Zeitspanne den Kleinwagen zu decken (DV V 3, Punkt 849).

Weitere Verfehlungen wurden durch die am Unfall beteiligten Bediensteten bei der Einvernahme durch die Organe der Gendarmerie begangen. So äußerte der Kleinwagenführer den vernehmenden Gendarmen gegenüber mit Bestimmtheit, daß an dem Unfall der Fahrdienstleiter des Bahnhofes A schuld sei; aber auch die anderen Insassen des Kleinwagens machten ähnliche Angaben. Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes A dagegen verweigerte den Sicherheitsorganen jegliche Auskunft.

Alle diese Bediensteten haben die Bestimmungen der DV V 26, Punkt 121, und der DA. (51), enthalten im GD. ABl. 16. Stk. aus 1953 nicht beachtet. Sie hätten über den Hergang, die Folgen des Ereignisses und ihr eigenes Verhalten Auskunft erteilen müssen. Die Frage der Gendarmerieorgane nach Ursache, Schuld und Schuldigen hätten sie aber mit dem Hinweis, daß ihnen hierüber kein Urteil zustehe, nicht beantworten dürfen; die Gendarmerieorgane wären an die Direktion zu verweisen gewesen.

Um Mißverständnissen vorzubeugen, werden alle Bediensteten aufmerksam gemacht, daß aber auch bei außergewöhnlichen Ereignissen, die gemäß den Richtlinien bzw. der Meldetafel (DV V 26, Anlage 3 bzw. 24) den Organen der öffentlichen Sicherheit (Polizei, Gendarmerie) nicht zu melden sind, über Befragen jederzeit im Rahmen der vorstehenden Bestimmungen Auskunft erteilt werden muß.

### *Bedienstete des ausführenden Verkehrsdienstes*

**bedenket:** Unrichtiges Verhalten bei Befragung durch Organe der Polizei oder Gendarmerie kann sich nicht nur für Euch selbst, sondern auch für Eure Kollegen sehr ungünstig auswirken!

Aber auch Eurem Dienstgeber könnt ihr dadurch großen Schaden zufügen!

## **Zugbegleiter, Verschieber!**

**Kein Verschub**

**ohne die erforderlichen Brems- und Wagensicherungsmittel!**

### 19. Entrollen eines Wagens beim Verschub

Der Schaffner eines Ladegüterzuges erhielt vom Zugführer den Auftrag, zur Durchführung von Ladearbeiten mit den Kurswagen zum Magazin zu fahren. Da vor dem Magazin ein einzelner, mit einem Unterlagsholz gesicherter Wagen stand, war es nötig, diesen an die Kurswagen zu kuppeln und sodann zurückzuschieben.

Der Schaffner entfernte das Unterlagsholz und trat zum Kuppeln in das im Gefälle liegende Gleis, ohne aber darauf zu achten, daß die Schraubenkupplung des stehenden Wagens zu kurz war und ein Kuppeln daher nicht möglich sein würde. Durch den anrollenden Verschubteil erhielt der Wagen einen Stoß und begann langsam gegen das Streckengleis zu rollen. Da ein Bremsschuh zum Anhalten des Wagens nicht vorbereitet und in der Eile auch nicht aufzufinden war, lief der Schaffner zur Fahrdienstleitung, um von dort einen

solchen zu holen. Seine reichlich späte Bemühung erwies sich als vergeblich, da bei seiner Rückkehr der Wagen schon auf die freie Strecke entrollt war.

Nur einem glücklichen Zufall ist es zu danken, daß zu dieser Zeit das Streckengleis frei war und der Wagen — ohne irgendwelchen Schaden anzurichten — bis zum nächsten Bahnhof rollen und dort mit einem Bremsschuh angehalten werden konnte.

Die stete Zunahme derartiger Unfälle sei zum Anlaß genommen, jene Verstöße gegen Vorschriftenbestimmungen anzuführen, die solchen Ereignissen zugrunde liegen.

Es sind dies in der Hauptsache Verfehlungen gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 103, 104 und 136, g. In diesen wird eindeutig zum Ausdruck gebracht, daß der Verschubleiter seine

vordringlichste Aufgabe in der **unbedingt betriebssicheren** Durchführung des Verschubes erblicken muß und deshalb auch vorzusorgen hat, daß die nötigen Bremsen besetzt und die erforderlichen Brems- und Wagensicherungsmittel in genügender Zahl sowie in gebrauchsfähigem Zustand zur Stelle sind.

Da es im gegebenen Fall nötig war, an ein stehendes Fahrzeug anzufahren und dieses zu kuppeln, wäre es unbedingt erforderlich gewesen,

das Fahrzeug vorher gegen Entrollen zu sichern bzw. gesichert zu belassen. Bei einem solchen Anfahren muß aber trotzdem mit dem Abschleudern oder Überspringen des Sicherungsmittels gerechnet werden, weshalb die Vorschrift vorsieht, daß stets auch geeignete Bremsmittel bereitzuhalten sind. Der Schaffner hätte daher die Verschiebung gar nicht vornehmen dürfen, ohne sich vorher vom Vorhandensein der erforderlichen Bremsmittel überzeugt zu haben.

## **Zugführer, Verschubmeister und Verschubaufseher, Transiteure!**

**Achtet auf Einhaltung der Reihungsbestimmungen!**

### 20. Wagenbrand

Wenn auch bei vielen Wagenbränden die Brandursache nicht immer einwandfrei geklärt werden kann, so steht doch fest, daß in manchen Fällen die Entstehung von Bränden durch Verstöße der Bediensteten gegen Vorschriftenbestimmungen begünstigt wurde. Die schuldtragenden Bediensteten setzten sich in diesen Fällen über die zum Schutze des Beförderungsgutes getroffenen Reihungsbestimmungen einfach hinweg; Sachschäden, die in die Millionen Schillinge gingen, waren die Folge.

Zur Erläuterung sei folgender Vorfall angeführt:

Während der Fahrt eines Güterzuges stellte der Lokomotivführer fest, daß aus einem nächst der Zuglokomotive gereihten Wagen Rauchschwaden dringen. Er verständigte durch den Wärter der nächsten Haltestelle den Fahrdienstleiter des vorliegenden Bahnhofes, damit dieser die Feuerwehr alarmiere. Obwohl die Feuerwehr bei Einfahrt des Zuges in diesem Bahnhof schon bereitstand und sofort nach dem Anhalten mit den Löscharbeiten begann, war es weder möglich die aus Holzwolfe bestehende Ladung, noch den Wagen selbst zu retten.

Anlässlich der Erhebungen wurde festgestellt, daß der mit entzündbaren Stoffen beladene Wagen unvorschriftsmäßig an zweiter Stelle hinter der Zuglokomotive — einer Dampflokomotive — gereiht war. Obwohl der Wagen mit Gefahrzettel versehen und die Inhaltsangabe im Frachtbrief rot unterstrichen war, unterließ es

der Verschubmeister des Zugbildebahnhofes, durch Einreihung von mindestens vier Schutzwagen für die gefahrlose Beförderung des Wagens zu sorgen; der gleiche Vorwurf trifft auch den Verschubaufseher als Verschubleiter (DV V 3, Punkt 225).

Der Zugführer ist als mitschuldig zu bezeichnen, da er es verabsäumte, die Umreihung des Wagens, dessen Inhalt ihm sowohl aus dem Frachtbrief als auch auf Grund des vorhandenen Gefahrzettels bekannt sein mußte, zu veranlassen. Seine Pflicht war es, darauf zu achten, daß die Zusammenstellung des Zuges den Bestimmungen des Abschnittes III der DV V 3 entspricht (DV V 3, Punkt 694).

Aber auch der Transiteur des Zugbildebahnhofes hätte die Verpflichtung gehabt, den Zugführer auf das Vorhandensein eines Wagens mit Gefahrzettel aufmerksam zu machen (DV V 47, Punkt 33).

Die schuldtragenden Bediensteten wurden im Ordnungswege bestraft. Ihr Verhalten war grobfahrlässig, so daß sie gemäß § 33 der Dienstordnung zur Ersatzleistung herangezogen wurden [GD. ABl. 4. Stk. aus 1952, DA. (21)].

Im Zusammenhang damit sei festgestellt, daß häufig auch bei Feuerkurswagen, die mit Benzin, Ölen oder ähnlichen entzündbaren Stoffen beladen sind, derartige Verstöße begangen werden. Für jeden mit entzündbaren Stoffen beladenen Wagen ist das Vorhandensein von mindestens vier Schutzwagen ein unerläßliches Beförderungserfordernis.

## **Zugbegleiter, Verschubbedienstete, Transiteure!**

**Bedenket, daß Ihr durch Sorglosigkeit in Eurer Dienstausbung Hunderttausende von Schillingen aufs Spiel setzt, Schillinge, die auch aus Euren Steuergeldern bezahlt werden müssen!**

## 21. Auszug aus der Verkehrsunfallstatistik

Der bei den folgenschweren Unfällen des Jahres 1954 entstandene Sachschaden beläuft sich auf 10,626.800 Schilling. Im gleichen Zeitraum ereigneten sich außerdem 1915 Verschubentgleisungen und 1500 Verschubzusammenstöße mit leichten Folgen; wenn der Sachschaden dieser Unfälle mit durchschnittlich S 500.— beziffert wird, erhöht sich die Gesamtschadenssumme des Jahres 1954 auf 12,334.300 Schilling. Dabei muß aber berücksichtigt werden, daß diese Summe durch sonstige Leistungen, z. B. Rentenzahlungen, noch um ein Wesentliches größer wird.

Wenn auch die Zahl der verschubdienstlich behandelten Wagen angestiegen ist, so steht diese Steigerung aber doch in keinem Verhältnis zu dem starken Anwachsen der Verschubunfallziffer.

Ein Vergleich dieser Ziffern für das 3. und 4. Viertel der Jahre 1953 und 1954 zeigt folgendes Bild:

Im Gesamtbereich der Österreichischen Bundesbahnen stiegen die Verschubunfälle im 3. Viertel 1954 von 701 (1953) auf 847, im 4. Viertel 1954 von 810 (1953) auf 1030.

Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 20 % im 3. Viertel und 27 % im 4. Viertel 1954!

## **Zugbegleiter, Verschieber!**

**In Eurer Hand liegt es, die Verschubunfallziffer wesentlich zu senken, Ihr braucht nur Euren Dienst gewissenhaft ausüben!**

## 22. Fehler im Beförderungsdienst

Ein beladener Fremdwagen stand wegen fehlender Begleitpapiere 5 Tage in einem Grenzbahnhof. Trotz dieser Tatsache wurde der Wagen in einem vorgelegenen Zugwechselfeld 4 Tage hindurch als Restwagen geführt!

**Wagenverzögerungen, Lieferfristüberschreitungen, erhöhte Wagenmieten sowie viele zeitraubende und unfruchtbare Arbeiten könnten vermieden werden, wenn**

die Übergabe der Begleitpapiere an den Zugführer vorschriftsmäßig und gewissenhaft durchgeführt wird (DV V 47, Punkte 33 ff),

nach jeder solchen Übergabe festgestellt wird, ob

zu übriggebliebenen Begleitpapieren auch die zugehörigen Wagen zurückgeblieben sind (DV V 47, Punkt 36),

wiederholt in den Rest gekommene Wagen dem Fahrdienstleiter und dem Bahnhofvorstand gemeldet werden (DV V 47, Punkt 38, b) und

bei fehlenden oder überzähligen Wagen nach den entsprechenden Bestimmungen der DV K 7 vorgegangen wird.

(Zur Beachtung durch Fahrdienstleiter, Transiteure und Zugführer)

## 23. Behebung von Wagenschäden

Jedermann weiß, daß ein loser Dachziegel, sofort befestigt, den Hauseigentümer oft vor größeren Schäden und damit verbundenen Zahlungen bewahrt. Wenden wir doch diese alte Tatsache auch auf unseren Betrieb an.

Wie oft entdecken wir an Wagen geringe Schäden, deren Behebung für den Wagenmeister eine Kleinigkeit ist. Wir müssen ihn daher sofort davon in Kenntnis setzen, um ihm auch Gelegenheit zur Beseitigung der Mängel zu geben.

## **Zugbegleiter!**

**Spart nicht mit Meldungen über Wagengebrechen!  
Auch geringfügige Mängel sind zu melden!**

## **Wagenmeister!**

**Wertet diese Meldungen zum Nutzen Eures Dienstgebers aus!**