



Prüfung und Sicherung der Fahrstraße — eine selbstverständliche Pflicht?

Das Fragezeichen der Überschrift wird sicher jeden Mitarbeiter des Betriebsdienstes geradezu schockieren. Was soll das? Hier darf doch kein wie immer gearteter Zweifel bestehen, was unter Prüfung und Sicherung der Fahrstraße zu verstehen ist, wann sie durchzuführen und worauf dabei besonders zu achten ist. Oder gibt es doch solche Zweifel?

Von der Sicht der Vorschriftenbestimmungen aus kann mit einem klaren NEIN geantwortet werden. Die Vorschriftenbestimmungen sind es wirklich nicht, die auch nur den geringsten Zweifel über diese selbstverständliche Verpflichtung aufkommen lassen. Allerdings ist es die Handlungsweise mancher — gottseidank nur weniger — Mitarbeiter, die Zweifel darüber aufkommen lassen, daß hinsichtlich Fahrstraßenprüfung zwar noch von Pflicht, jedoch nicht von Selbstverständlichkeit gesprochen werden kann. Die Reaktionen jener Mitarbeiter, die sich bei der Fahrstraßenprüfung und -sicherung einer Pflichtverletzung schuldig machen, beweisen die Richtigkeit unserer Annahme: Die Bestimmungen der DV V 3 betreffend Prüfung und Sicherung der Fahrstraße sind den Mitarbeitern bekannt. Als Begründung für eine unterlassene oder mangelhafte Fahrstraßenprüfung wird aber von den Betroffenen fast ausschließlich von „vergessen“, „meinen“, „glauben“, „annehmen“ und „übersehen“ gesprochen. Das allein beweist schon, daß die Mitarbeiter die Verpflichtungen, die ihnen im Zusammenhang mit der Fahrstraßenprüfung übertragen sind, sehr wohl kennen, nur — und gerade das ist außerordentlich bedauerlich — sie beachten sie teilweise einfach nicht.

Nun gibt es zwei Möglichkeiten, wie man sich das Verhalten dieser Mitarbeiter erklären kann: Entweder sie wissen wirklich nicht, welche Folgen sie mit der Außerachtlassung der Verpflichtung zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße herbeiführen können, oder sie wissen es, lassen sich hievon aber nicht beeindrucken und gehen bewußt den bequemeren, zweifellos aber riskanten und oft genug verhängnisvollen Weg. Dazu kommt noch, daß sie sich in ihrer Vorgangsweise scheinbar dadurch bestätigt sehen, daß ihnen noch nie etwas „passiert“ ist. Allerdings ist dies ein fürchterlicher Trugschluß. Auf „meinen“ und „glauben“ ist kein Verlaß und das können wir durch Tatsachen, meist traurige Tatsachen beweisen. Es gibt fast keinen Fall, bei dem die betroffenen Mitarbeiter ihre Fehlehandlung nicht aus tiefster Überzeugung einsehen und bereuen. Aber eben leider oft zu spät. Sie würden vieles tun, um ihre Fehler wieder gutmachen zu können.

Sinn und Zweck dieser Zeilen ist es daher, alle unsere Mitarbeiter, denen Fahrstraßenprüfung zur Pflicht gemacht ist, auf die besondere Bedeutung dieser Vorbedingung für die Zulassung einer Zugfahrt, ganz besonders aber auf die katastrophalen Folgen bei Nichtbeachtung aufmerksam zu machen.

Es soll hier gar nicht verschwiegen werden, daß in manchen Fällen Bahnhofsvorstände und andere Aufsichtsbedienstete fahrlässig handeln, indem sie mitansetzen und dulden, wenn zur Prüfung der Fahrstraße verpflichtete Mitarbeiter dieser Aufgabe nicht oder nur mangelhaft nachkommen. Eine solche

Einstellung zum Dienst, insbesondere zur Aufsichtspflicht muß geradezu als verwerflich bezeichnet werden. Wozu Aufsicht dann überhaupt, wenn hier nicht eingegriffen wird?

Ein Beamter der Generaldirektion stellte bei zufälliger Anwesenheit in der Fahrdienstleitung eines Zwischenbahnhofes fest, daß der diensthabende Fdl die Einfahrt für einen Personenzug freigab, ohne sich überhaupt nur mit einem Blick davon zu überzeugen, ob das Einfahrgleis frei ist. Der gleichzeitig in der Fahrdienstleitung anwesende Bahnhofsvorstand duldete die Handlungsweise des Fdl. Daraus konnte man natürlich schließen, daß eine solche Handlungsweise des Fdl kein besonderer Ausnahmefall war. Der GD-Beamte mußte den jungen Fdl und den älteren Bf-Vorstand darüber aufklären, welche Folgen eine solche Handlungsweise haben kann. Zweifellos eine unangenehme Situation für den Bf-Vorstand. Was wird sich der junge Fdl dabei gedacht haben? Sicher hatte er den Bf-Vorstand bisher als Vorbild angesehen. Ein Vorgesetzter, der solche betriebsgefährliche Handlungen widerspruchslos duldet: kann man sich auf ihn noch verlassen? Sind seine sonstigen Ratschläge auch wirklich noch ganz ernst zu nehmen?

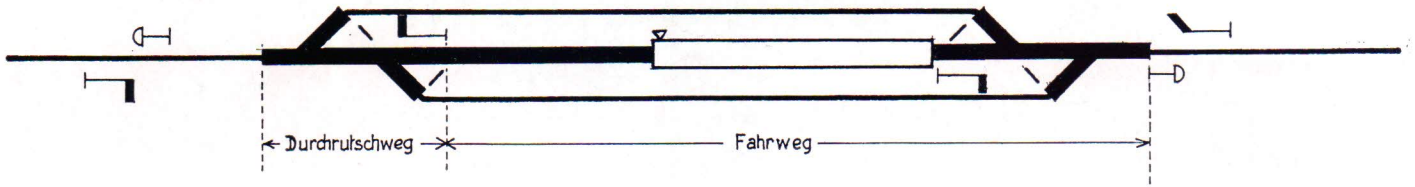
Die diesbezüglichen Bestimmungen der Verkehrsvorschrift sind eindeutig:

261. Bevor eine Zugfahrt zugelassen wird, ist die Fahrstraße durch die dazu Verpflichteten in der Regel durch Augenschein zu prüfen und — soweit erforderlich — zu sichern.

Bei der Fahrstraßenprüfung ist festzustellen, ob

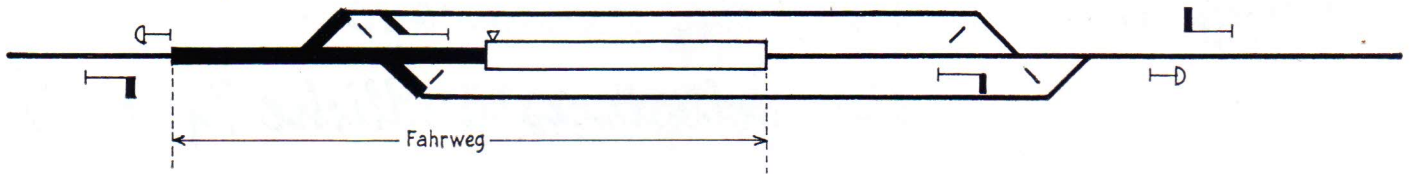
- a) der Fahrweg und der Durchrutschweg sowie deren Grenzmarken frei sind

einfahrender haltender Zug

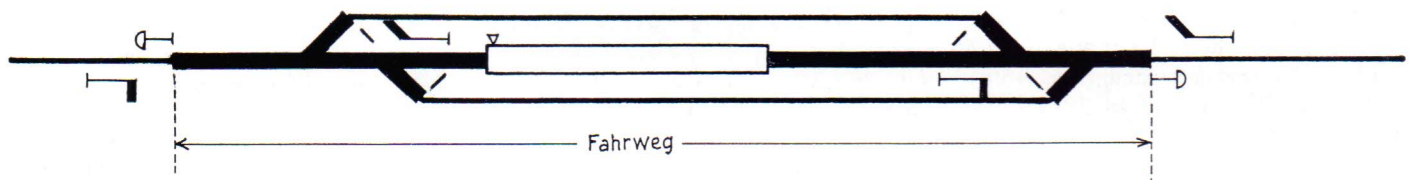


Die Länge des vorgeschriebenen Durchrutschweges ist verschieden. Sie ist in der Bf-Do angegeben. Sie hängt von verschiedenen Umständen, z. B. Geschwindigkeit lt. Tafel B 1, Art der Signalisierung, Neigungsverhältnissen u. a., ab.

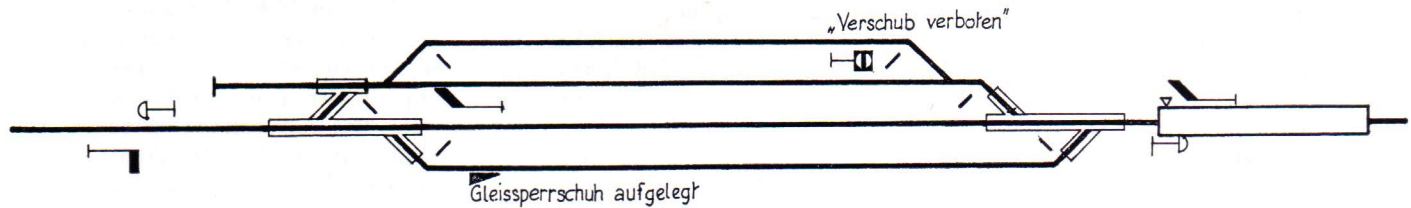
ausfahrender Zug



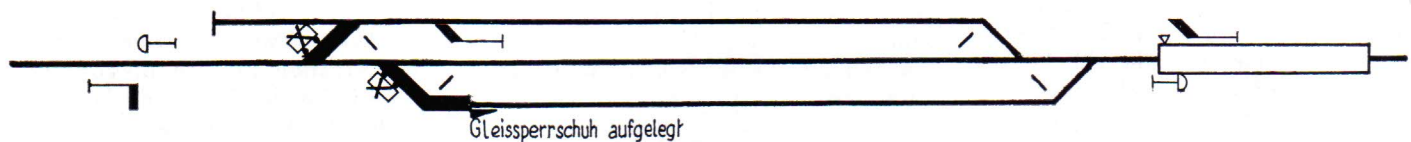
durchfahrender Zug



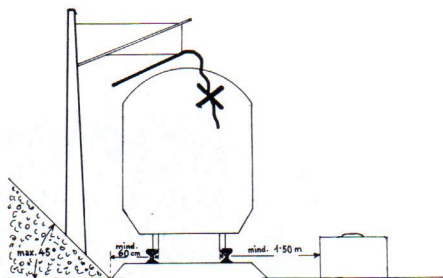
- b) die zur Fahrstraße gehörenden Weichen und Flankenschutzeinrichtungen richtig stehen



- c) die Gleisabschnitte zwischen Fahrweg und Durchrutschweg einerseits und Gleisperrschuhen sowie Schutzweichen andererseits frei von Fahrzeugen sind



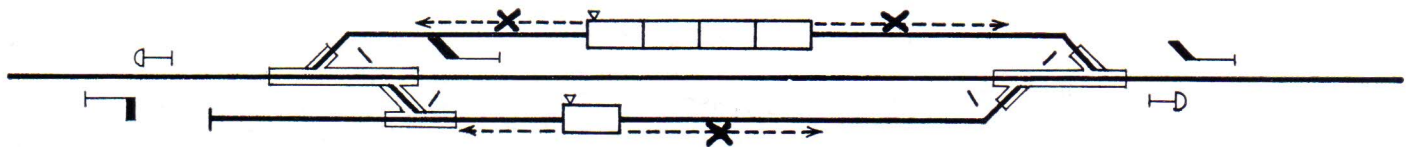
- d) nicht Hindernisse neben und über dem Gleis die Zugfahrt gefährden



- e) die Fahrleitung eingeschaltet ist



f) gefährdende Verschiebbewegungen eingestellt sind



Erleichterungen bei der Fahrstraßenprüfung dürfen vom einzelnen Mitarbeiter von sich aus nicht angewendet oder angeordnet werden. Jene Ausnahmefälle, in denen Erleichterungen möglich sind, werden in der DV V 3 (ZSV) besonders angeführt. Das sind

264. Befinden sich die zu einer Fahrstraße gehörenden Einrichtungen in ordnungsmäßigem Zustand, so braucht der Teil der Fahrstraße, für den eine taugliche selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist, nicht durch Augenschein geprüft werden.

265. Stößt die Fahrstraßenprüfung auf Schwierigkeiten, so trifft die Dion nach den Richtlinien der ZSV in der Bf-Do besondere Anordnungen (Erleichterung, Mithilfe der Zugbegleitmannschaft usw.).

Zur Erleichterung gemäß Punkt 264 muß allerdings bemerkt werden, daß unter „Augenschein“ die Prüfung durch Ausblick auf das Gleis selbst zu verstehen ist, d. h. daß im Falle der Anwendung der o. a. Bestimmungen des Punktes 264 nur auf den Ausblick auf das Gleis selbst verzichtet werden kann; die Fahrstraßenprüfung ist diesfalls aber am Stelltisch durchzuführen. Die Angaben der Bf-Do (Bedienungsanweisung) sind jedoch von besonderer Bedeutung, da sie entweder weitergehende Erleichterungen oder aber zusätzlich notwendige Maßnahmen vorschreiben können; dies gilt auch für jene Maßnahmen, die für den Störfall sowie für Fahrten ohne Signal erforderlich sind.

Die Bestimmung gemäß Punkt 265 ermöglicht es der Dion, Erleichterungen bei der Fahrstraßenprüfung nach den Richtlinien der ZSV 18 zuzulassen. Die Anwendung der erleichternden Bestimmungen gemäß ZSV 18 ist also nur dann zulässig, wenn die Dion sie gestattet (Bf-Do).

Die in den ZSV 18 im Punkt 2 vorgesehenen Erleichterungen dürfen bei Unwetter, heftigem Sturm u. dgl. keinesfalls angewendet werden. Nebel schließt die Anwendung bei sonstiger Zulässigkeit jedoch nicht aus.

Zusammenfassend:

Keine wie immer gearteten Unterlassungen, Bequemlichkeiten bei der Fahrstraßenprüfung! Nicht meinen, glauben, annehmen u. dgl., sondern schauen! Genaueste Beachtung der die Fahrstraßenprüfung betreffenden Bestimmungen! Nichtbefolgung kann unabsehbare und verheerende Folgen nach sich ziehen! Die Reue danach nützt nichts mehr!

Daher: Keine Zugfahrt zulassen, wenn ihre Sicherheit nicht gewährleistet werden kann! Diese ist solange nicht gewährleistet, solange die Fahrstraße nicht geprüft (gesichert) wurde!

Fdl! Was nützt die Meldung des Stellwerkswärters über die durchgeführte Fahrstraßenprüfung, wenn der eigene Bereich nicht oder nur mangelhaft geprüft wurde?

Stellwerkswärter! Fahrstraßenprüfer! Die Meldung „Fahrstraße für Zug (Nr.) auf Gleis (Nr.) geprüft (und gesichert)“ muß stimmen! Sie stimmt nicht, wenn die Prüfung nicht oder nur mangelhaft erfolgte!

Zu den folgenschwersten Unfällen im Eisenbahnbetrieb zählen diejenigen, die sich anlässlich der Einfahrt auf ein besetztes Gleis ohne vorhergegangene Verständigung ereignen. Helft mit, solche Ereignisse zu vermeiden! Bringt auch Hilfssperren und Schilder an bzw. trifft die sonst hiefür vorgesehenen Maßnahmen!

Nicht immer steht neben einer Schlamperie ein „Schutzengel“, z. B. ein Mitarbeiter, der durch seine Geistesgegenwart viel Unglück noch verhindern kann. Hiezu aber auch ein paar Beispiele, natürlich aus der Wirklichkeit:

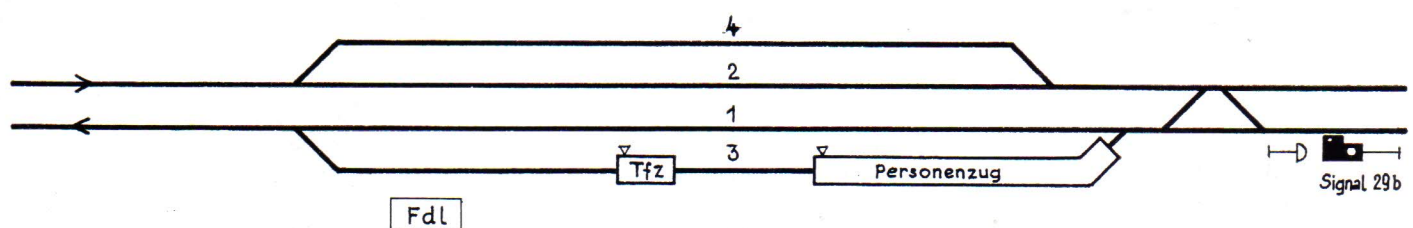
Fall 1

Bahnhof einer zweigleisigen Strecke mit elektromechanischem Mittelstellwerk. Über dem Bedienungsapparat (Schalterwerk) ist eine Gleistafel aufgebaut. Der Fdl ist für die Fahrstraßenprüfung allein verantwortlich. Ein besetztes Bf-Gleis wird durch rote Ausleuchtung in der Gleistafel angezeigt.

Wegen Arbeiten (VBA) war zwischen diesem Bahnhof und dem Nachbarbahnhof das Fahren auf dem falschen Gleis eingeführt.

Nachdem der Fdl um etwa 12.00 Uhr das Tzf eines Arbeitszuges auf Gleis 3 eingelassen hatte, vergaß er völlig auf die Besetzung dieses Gleises. Hilfssperren brachte er nicht an. Obwohl dem Fdl bekannt war, daß alle Einfahrten vom falschen Gleis nur auf Gleis 3 möglich sind, veranlaßte er auch nicht die Räumung dieses Gleises.

Um 12.25 Uhr stellte (sicherte) der Fdl für den vom falschen Gleis kommenden Personenzug eine Hilfsfahrstraße auf das Gleis 3 und betätigte das Signal 29 b am Einfahrsignal, ohne die Fahrstraße durch Augenschein bzw. durch Blick auf die Gleistafel, die durch Rotausleuchtung die Besetzung des Gleises 3 anzeigte, zu prüfen. Der Zug fuhr mit einer Fahrgeschwindigkeit von etwa 30 km/h in den Bahnhof ein, wobei der Tzf-Führer auf Grund der guten Sichtverhältnisse das im Einfahrgleis stehende Tzf bemerkte und den Zug zirka 20 m vor diesem zum Stillstand brachte.



Fall 2

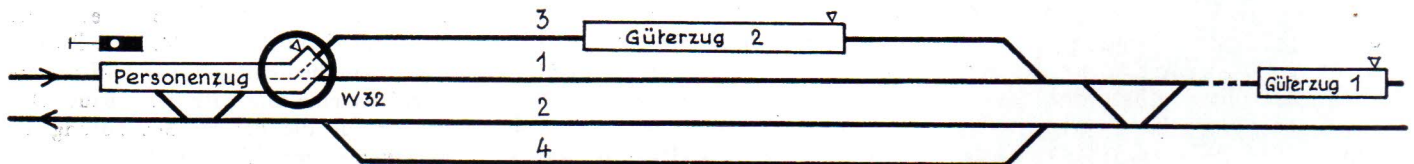
Bahnhof einer zweigleisigen Strecke.

Ein sich dem Bahnhof nähernder Güterzug (Gz 1) wurde wegen Rädergleitens vom Fdl durch Haltstellung des Einfahrsignals angehalten. Die Zeit während der Zuguntersuchung wollte der Fdl nützen, um mit dem zur Abfahrt bereitstehenden Güterzug (Gz 2) auszufahren. Als dieser jedoch nicht abfuhr, widerrief der Fdl die Ausfahrt und gab die Durchfahrt für den inzwischen fertig gemeldeten Gz 1 auf Gleis 1 frei. Bei der Durchfahrt dieses Zuges wurde die Tastensperre nicht entblockt. Der Fdl beauftragte daher den Stell-

werkswärter, mit einem Schürhaken zu versuchen, bei der Isolierschiene den Kontakt zu schließen (!), wobei er gleichzeitig blockmäßig eine Einfahrt auf Gleis 3 ohne Freistellung des Einfahrsignals freigab. Als der Versuch des Stellwerkswärters mißlang, ordnete der Fdl fernmündlich die Sicherung der Fahrstraße für den bereits anrollenden Personenzug auf Gleis 1 an. Der Stellwerkswärter meldete die durchgeführte Prüfung und Sicherung dieser Fahrstraße, worauf der Fdl dem Zugführer des Personenzuges bei gleichzeitiger Verständigung von der Untauglichkeit des Einfahrsignals die Erlaubnis zur Einfahrt erteilte.

Der Zug fuhr jedoch nicht auf Gleis 1, sondern auf das mit Zug Gz 2 besetzte Gleis 3 ein. Der Stellwerkswärter hatte die „durchgeführte“ Fahrstraßenprüfung und -sicherung zwar gemeldet, diese jedoch tatsächlich nicht bzw. nur mangelhaft besorgt; die Weiche 32 hatte er in der Stellung in Richtung nach Gleis 3 belassen!

Der Tfz-Führer bemerkte die Besetzung des Gleises 3 so rechtzeitig, daß er durch Schnellbremsung den Personenzug noch unmittelbar vor dem Zug Gz 2 anhalten und somit schwere Folgen verhindern konnte.



Zu Fall 1 und Fall 2

Nach Aufzeigen dieser beiden Fälle ist man versucht zu sagen: „Kommentar überflüssig!“ Nur, so einfach ist das gar nicht. Ein Gedanke drängt sich auf, und ein Unbehagen befällt uns dabei. Was ist, wenn sich ähnliches wieder er-

eignet und dabei kein „Schutzengel“ — wie in den beiden Fällen die jeweiligen Tfz-Führer — mitfährt? In beiden Fällen waren es sogar Reisezüge, die unverständigt auf besetztes Gleis eingelassen wurden. Warum?? War es Unwissenheit? Nein, ganz bestimmt nicht!

Also Bequemlichkeit, Besserwissen, Erhabenheit oder wie sonst man diese Fahrlässigkeit bezeichnen mag! Und dafür sollen andere büßen??

Bitte darüber nachdenken, bevor es zu spät ist!

Oberstes Gebot ist . . . überlegt zu handeln!

Zuerst zwei Ereignisse:

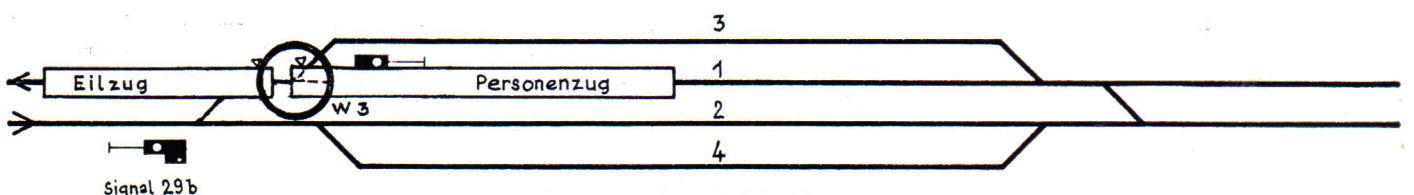
Fall 1

In einem Bf einer zweigleisigen Strecke stand ein Personenzug (Pz) auf Gleis 1. Er hatte dort die Kreuzung eines vom Nachbarbahnhof auf dem falschen Gleis kommenden Eilzuges (Ez) abzuwarten. Die Erteilung des Abfahrauftrages obliegt in diesem Bahnhof dem Zugführer, wobei gemäß Tafel B 15 b die Erteilung der Abfahrerlaubnis durch die Freistellung des Ausfahrtsignals erfolgt.

Der Zugführer des Pz erteilte nun, ohne auf die Stellung des Ausfahrtsignals

zu achten (dieses zeigte natürlich HALT), dem Tfz-Führer den Abfahrauftrag. Der Tfz-Führer kam diesem Auftrag sofort nach und setzte den Zug in Bewegung. Kurz vor der Vorbeifahrt am Ausfahrtsignal bemerkte er aber dessen Haltstellung und leitete eine Schnellbremsung ein. Er überfuhr hierbei das Ausfahrtsignal mit dem Tfz und 2 Wagen, schnitt dabei die bereits für den Gegenzug (Ez) gestellte und verriegelte Weiche 3 auf. Auch bei diesem Unfall wurde ein Zusammenstoß und somit unabsehbare Folgen nur durch „glückliche Umstände“ vermie-

den. Der Eilzug war beim Einfahrtsignal (wegen Einfahrt des Personenzuges auf der anderen Bf-Seite) zum Stillstand gekommen und erst nach Erhalt des Signals 29 b — daher mit verringerter Geschwindigkeit — in den Bahnhof eingefahren. Der Tfz-Führer des Eilzuges bemerkte den im Fahrweg stehenden Personenzug sowie die vom Stellwerkswärter und einem anderen Bediensteten gegebenen Haltsignale, leitete Schnellbremsung ein, wobei er seinen Zug noch unmittelbar vor dem Personenzug anhalten konnte.



Fall 2

In einem Bahnhof einer eingleisigen Strecke war auf Gleis 1 ein Personenzug (Pz) angekommen. Dort war eine

außerplanmäßige Kreuzung mit einem Güterzug (Gz) vorgesehen. Die Erteilung des Abfahrauftrages in diesem Bahnhof obliegt dem Zugführer, die Erteilung der Abfahrerlaubnis erfolgt

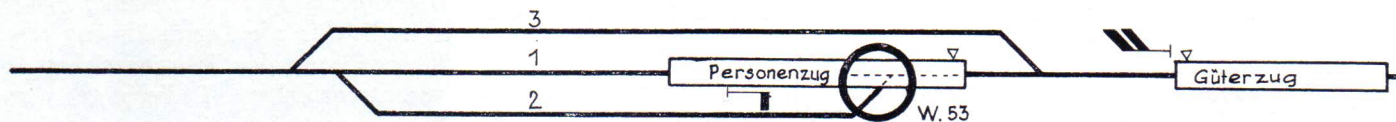
gemäß Tafel B 15 b durch Freistellung des Ausfahrtsignals.

Nach beendetem Aus- und Einsteigen der Reisenden erteilte der Zugführer den Abfahrauftrag ohne auf die Stel-

lung des Ausfahrtsignals (dieses zeigte HALT) zu achten! Der Tfz-Führer setzte den Zug in Bewegung, ohne sich — trotz einwandfreier Sichtverhältnisse — um die Stellung des Ausfahrtsignals zu kümmern. Erst zirka 100 m vor dem Ausfahrtsignal bemerkte er bei einer

Fahrgeschwindigkeit von zirka 60 km/h die Haltstellung sowie die vom Stellwerkswärter gegebenen Haltsignale, leitete Schnellbremsung ein und überfuhr mit dem gesamten Zug das Ausfahrtsignal. Hierbei gelangte der Zug nach Aufschneiden der Weiche 53 noch in

den Fahrweg des Gegenzuges (Güterzuges), für den sich das Einfahrtsignal bereits in Freistellung befand. Nur durch Rückstellen des Einfahrtsignals konnte der Güterzug noch rechtzeitig angehalten und somit eine Katastrophe verhindert werden.



Soweit die Ereignisse:

Auffallend ist die Ähnlichkeit der beiden geschilderten Fälle. Daß die Tfz-Führer sowie die Zugführer beider Personenzüge vom Verkehrsdienst abgezogen wurden, sei nur noch am Rande vermerkt, ist aber von untergeordneter Bedeutung. Wesentlich scheint jedoch die Frage zu sein, wie so etwas geschehen konnte. Denn, und das ist doch bedeutsam: Es war sich selbstverständlich jeder der Beteiligten über jene Vorgangsweise im klaren, die laut Verkehrsvorschrift einzuhalten gewesen wäre. Mit Sicherheit gibt es keinen Zugführer, der nicht wüßte, daß er im gegenständlichen Falle den Abfahrtauftrag

bei haltzeigendem Ausfahrtsignal nicht geben darf; und was ein HALT zeigen des Ausfahrtsignal bedeutet, das weiß mit Sicherheit jeder Tfz-Führer. Und trotzdem konnte so etwas geschehen! Dafür kann es nur eine Erklärung geben: Leichtfertigkeit und ein so geringes Maß an Aufmerksamkeit, daß eindeutig von Fahrlässigkeit gesprochen werden muß.

Unaufmerksamkeit, Leichtfertigkeit, Sorglosigkeit oder gar Schlamperei sind die größten Feinde der Betriebssicherheit. Mitarbeiter des Betriebsdienstes, die das nicht verstehen oder es nicht wahrhaben wollen, sind sich der Ver-

antwortung, die sie zu tragen haben, nicht bewußt; und das ist gefährlich.

Aufmerksamkeit, Genauigkeit und Gewissenhaftigkeit sind unbedingte Voraussetzung für jeden im ausführenden Verkehrsdienst tätigen Mitarbeiter. Die aufgezeigten Beispiele sollten uns als Beweis hierfür gelten. Zu den beiden angeführten Fällen wäre ebenfalls darauf hinzuweisen, daß nur durch Zufall sowie durch zielstrebiges Handeln anderer Mitarbeiter eine Katastrophe noch verhindert werden konnte. Keinesfalls ist es das Verdienst jener, die durch ihr Fehlverhalten die Ereignisse herbeiführten. Ihr „Schutzengel“ war diesmal noch zur Stelle.

Entrollen von Fahrzeugen auf die Strecke — höchste Gefahrenstufe

Daß das Entrollen von Fahrzeugen auf die Strecke durch Beachtung aller diesbezüglichen Vorschriftenbestimmungen verhindert werden muß, sollte jedem pflichtbewußten Mitarbeiter klar sein. Welche gefährlichen Situationen dabei entstehen können, geht schon daraus hervor, daß es meistens außerordentlich schwierig ist, solche Fahrzeuge, die sich selbständig gemacht haben, anzuhalten, bevor es noch zu einer Katastrophe kommt. Die Gefahr einer solchen ist tatsächlich in höchstem Maße gegeben. Die Strecke kann zum Beispiel durch einen vorausfahrenden oder einen in der Gegenrichtung verkehrenden Zug (Kl) besetzt sein. Bei EK z. B. besteht die Gefahr des Zusammenpralls mit Straßenfahrzeugen usw. Die entrollten Fahrzeuge können auf Grund überhöhter Geschwindigkeit entgleisen, wodurch Personen und umliegende Bauten bzw. Anlagen in höchstem Maße gefährdet sind. Sinngemäß gilt dies auch für das Nachbargleis einer zweigleisigen Strecke. Die Verkehrsvorschrift kann für solche Ausnahmesituationen nur die grundsätzlich notwendigen Maßnahmen festlegen,

wobei natürlich im Bedarfsfalle darüber hinaus auch die besonderen Begleitumstände im Einzelfall berücksichtigt werden müssen:

591. Das Entrollen von Fahrzeugen auf die Strecke ist unverzüglich den Str-Bediensteten, dem Nachbarbf und allenfalls weiteren anschließenden Bf mit der Angabe mitzuteilen, ob die Fahrzeuge besetzt sind; bei zwei- oder mehrgleisigen Strecken ist auch anzugeben, auf welches Gleis sie entrollten.

Die Str-Bediensteten haben raschest die Schranken zu schließen, Blinklichtanlagen einzuschalten und geeignete Bremsmittel (z. B. Bremschlitten, Hemmschuhe, Schotter, Schwellen) auf die Schienen zu legen. Ein den entrollten Fahrzeugen entgegenfahrender Zug ist anzuhalten und seine Zugmannschaft zu verständigen. Wenn ein angehaltener Reisezug nicht unverzüglich zurückschieben kann, sind die Reisenden zum raschen Verlassen der Wagen aufzufordern . . .

Selbstverständlich und unter allen Umständen muß vermieden werden, daß es überhaupt zu einer derartigen Ausnahmesituation kommen kann. Dies geschieht durch Beachtung der entsprechenden Maßnahmen.

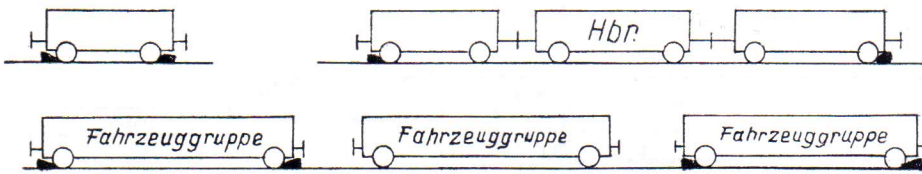
119. Abgestellte Fahrzeuge müssen gegen unbeabsichtigtes Bewegen gesichert sein; beim Verschub vorübergehend abgestellte Fahrzeuge jedoch nur dann, wenn sie durch besondere Umstände (Gefälle, Wind u. a.) in Bewegung geraten können.

Die Sicherung darf nur mit solchen Sicherungsmitteln vorgenommen werden, die für diesen Zweck vorgesehen sind. Also mit Handbremsen, Hemmschuhen, dreikantigen Unterlagshölzern, Unterlagskeilen und sperrbaren Klemmkeilen.

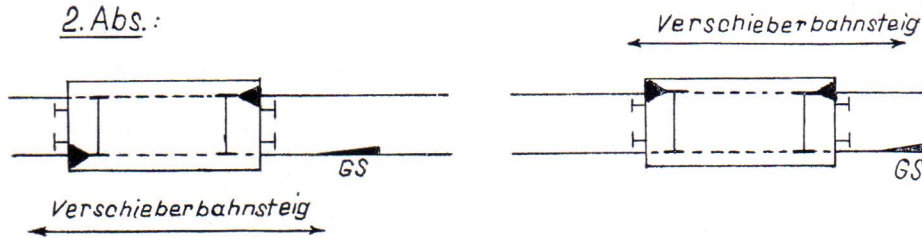
Für die Sicherung der abgestellten Fahrzeuge ist der hiezu beauftragte Mitarbeiter (z. B. Verschieber) verantwortlich. Darüber hinaus muß sich der Verschiebler über die Durchführung der Sicherung vergewissern.

Pkt. 122

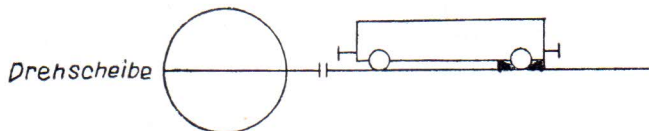
1. Abs. :



2. Abs. :

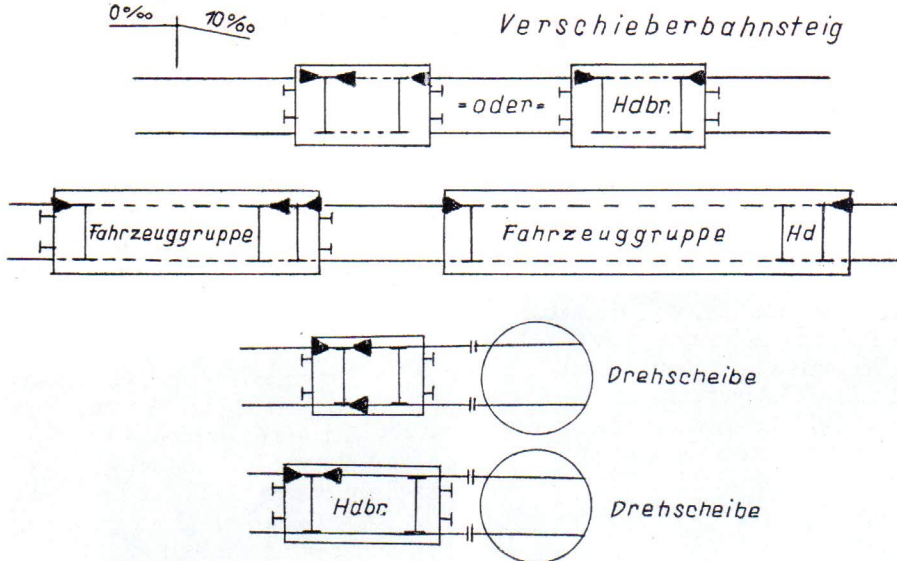


3. Abs. :

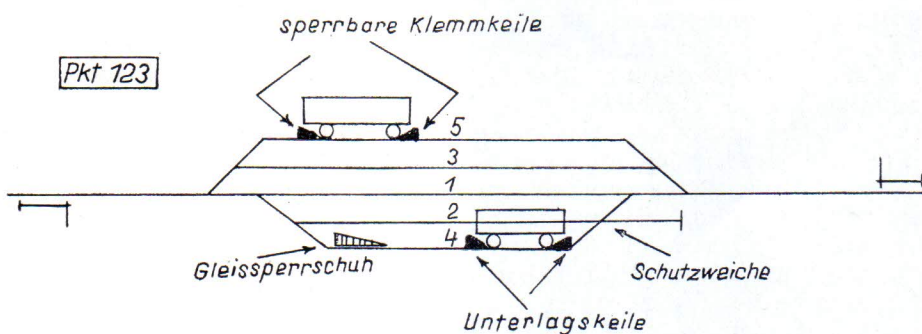


4. Abs.

0‰ 10‰



Pkt 123



Sinngemäß gilt dies auch für jene Mitarbeiter, denen die Verschaubaufsicht obliegt. Ganz besonders muß hiebei auch die Bestimmung der DV V 3, Punkt 125 beachtet werden:

125. Vor Einbruch der Dunkelheit und bei Beginn eines Sturmes haben sich die für die Durchführung und Überprüfung der Fahrzeugsicherung verantwortlichen Bediensteten zu überzeugen, daß die vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen getroffen sind.

Nun besteht natürlich die Gefahr des Entrollens nicht nur bei abgestellten, sondern auch — oder besonders — bei bewegten Fahrzeugen, also beim Vershub. Es müssen daher auch beim Vershub Vorkehrungen getroffen werden, daß die Fahrzeuge sicher angehalten werden können:

63. Vor Beginn einer Vershubbewegung hat der Verschubleiter zu achten, daß

- c) nötige Bremsen bedient werden
- d) Hemmschuhe und Wagensicherungsmittel in genügender Zahl und gebrauchsfähig vorhanden sind.

Auch beim Anfahren an Wagen zum Zwecke des Kuppelns besteht die Gefahr des Entrollens, weil durch das Anfahren auch die stehenden Fahrzeuge in Bewegung geraten können. Daher:

92 j. Fahrzeuge, an die angefahren wird, müssen durch Bremsmittel gesichert sein.

Es wäre falsch, hierfür statt Bremsmittel dreikantige Unterlagshölzer, Unterlagskeile und sperrbare Klemmkeile zu verwenden. Diese würden entweder abgeworfen werden oder sie würden die Gefahr einer Entgleisung herbeiführen.

Beim Abstoßen und Abrollen von Fahrzeugen — vor allem gegen ein Gefälle — muß ganz besonders vorsichtig vorgegangen werden:

98 g. In einem Gefälle von mehr als 2,5‰ oder in Richtung nach einem solchen, dürfen Wagen auf ein Gleis, von dem sie auf die Strecke entrollen könnten, nur dann abgestoßen oder abgerollt werden, wenn das Anhalten mittels Handbremse erfolgt, oder wenn auf diesem Gleis mindestens ein Fahrzeug steht, das eingebremst und mit einem Hemmschuh unterlegt ist.

