

Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
Betriebsdirektion

Verkehrs- UNTERRICHTSBLATT

2. Stück

Wien, am 1. Februar 1956

Jahrgang 1956

- Inhalt:**
6. Das Naheliegendste wird leicht vergessen!
 7. Verständigung der beteiligten Dienststellen von außergewöhnlichen Ereignissen im Verkehr
 8. Auszug aus der Unfallstatistik
 9. Lösung des 2. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“
 10. Dürfen Fahrzeuge so gesichert werden?
 11. Ein Beispiel zum Nachdenken

6. Das Naheliegendste wird leicht vergessen!

Zwischen Bahnhof A, Blockposten A 1, und Bahnhof B einer zweigleisigen Hauptbahn wird die Zugfolge durch Rückmelden geregelt. Beide Bahnhöfe besitzen nur Bahnhofblockung; Gleis 3 des Bahnhofes A faßt 112 Achsen.

Vom Bahnhof B kommend nähert sich ein Güterzug mit 120 Achsen dem Bahnhof A. Der Fahrdienstleiter dieses Bahnhofes hat errechnet, daß das Vorfahren mit dem nachfolgenden Expreszug bei ihm stattfinden werde und beschließt, den Güterzug — abweichend vom „Zugverzeichnis für Bahnhofbedienstete“ — auf Gleis 3 einfahren zu lassen. Er glaubt annehmen zu können, daß der Güterzug auf Gleis 3 Platz haben werde, da er größtenteils kurze O-Wagen führt.

Gleichzeitig mit der Freigabe des Einfahrsignals beauftragt der Fahrdienstleiter den Wärter des Stellwerkes auf der Einfahrseite, das Einfahrsignal in der Vorsichtstellung zu belassen, da der Güterzug von der Einfahrt in die Ablenkung schriftlich nicht mehr verständigt werden konnte.

Der einfahrende Güterzug zieht bis zum haltzeigenden Ausfahrtsignal vor und bleibt vor ihm mit der Zugspitze stehen. Dadurch wird — verursacht durch die größere Länge des Zuges — die Grenzmarke auf der Einfahrseite verstellt; dies veranlaßt den Schlußschaffner, das Signal 31 „Wegfahren“ zu geben. Erst nach Vorziehen und Umstellen der Zuglokomotive auf ein anderes Gleis wird die in Betracht kommende Grenzmarke frei.

Unterdessen hat sich der nachfolgende Expreszug dem Blockposten A 1 genähert. Da der Fahrdienstleiter des Bahnhofes A befürchtet, der Zug werde beim Blocksignal verhalten werden, und er auch an der Weißblendung des Befehlsabgabefeldes sieht, daß es noch geblockt ist, befragt er den Stellwerkswärter, ob denn der Zug trotz Vorziehens noch immer nicht grenzfrei sei. Der Stellwerkswärter meldet daraufhin den Vollzug der Einfahrt und — über besondere Aufforderung des Fahrdienstleiters — die Rückstellung des Einfahrsignals auf „Halt“. Auf diese Meldung hin

gibt der Fahrdienstleiter die vom Blockwärter dringend betriebene Rückmeldung für den Güterzug ab; er wartet jedoch nicht auf das Entblocken des Befehlsabgabefeldes und besitzt daher blockmäßig keine Gewißheit, daß das Einfahrsignal auch tatsächlich in der Haltstellung festgehalten ist.

Der Expreszug kann also — das Blocksignal war nach Einlangen der Rückmeldung gerade noch rechtzeitig freigestellt worden — seine Fahrt ungehindert in Richtung Bahnhof A fortsetzen. Bei Annäherung an das „Vorsicht“ zeigende Einfahrsignal des Bahnhofes bremst der Lokomotivführer den Zug ab und läßt ihn langsam zum Einfahrsignal, das die Stellung „Frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ einnimmt, weiterrollen. Knapp vor Erreichen der in ablenkender Stellung (nach Gleis 3) befindlichen Einfahrweiche nimmt der Lokomotivführer Haltsignale zweier Bediensteter wahr und leitet Schnellbremsung ein. Die Spitze seines Zuges kommt 80 m vor dem Schlußwagen des Güterzuges zum Stillstand!

Wieso war es zu dieser Einfahrt des Expreszuges auf das vom Güterzug besetzte Gleis 3 gekommen?

Wie schon erwähnt, hatte der Stellwerkswärter des Bahnhofes A dem Fahrdienstleiter die Haltstellung des Einfahrsignals wohl gemeldet, sie aber nicht durchgeführt; daher konnte er natürlich sein Befehlsempfangsfeld nicht verschließen. Obwohl ihn ein Blick auf die Weißblendung des Tastensperrfeldes anders belehrt hätte, schloß er, daß die Tastensperre nicht ausgelöst worden sei. Er meldete dies dem Fahrdienstleiter und ersuchte ihn, die Notauslösetaste zu betätigen. Als auch diese Maßnahme selbstverständlich keinen Erfolg hatte, erteilte der Fahrdienstleiter dem Stellwerkswärter den Auftrag, das Bleisiegel der Hilfsvorrichtung abzunehmen und die Entblockung des Fahrstraßenfestlegefeldes vorzunehmen, damit die Einfahrweiche endlich umgestellt werden könne. Da jedoch die zum Erfolg dieser Handlung maßgebende Voraussetzung — Haltstellung des Einfahrsignals — noch immer fehlte, blieb auch dieser Eingriff wertlos.

Erst als der Stellwerkswärter den Expreszug sich dem Bahnhof nähern sah und die Freistellung des Einfahrsignals bemerkte, erkannte er seinen Irrtum und lief mit dem Schlußschaffner des Güterzuges, Haltsignale gebend, dem anrollenden Zug entgegen. Nur dem Umstand, daß der Lokomotivführer die Haltsignale sofort befolgte, ist es zuzuschreiben, daß ein Zusammenstoß des Expreszuges mit dem Güterzug verhindert werden konnte.

Welche Fehler wurden begangen?

Der Stellwerkswärter verstieß gegen eine grundlegende Bestimmung:

Er brachte das Einfahrsignal nicht in die Grundstellung, obwohl der Zug nach Vorziehen die Grenzmarke freigemacht hatte, somit also sowohl Signal- als auch Fahrstraßenzugschlußstelle überfahren waren. Durch sein Verhalten verleitete er

den Fahrdienstleiter dazu, anzunehmen, es liege eine Blockstörung vor. Dieser ließ sich daher

7. Verständigung der beteiligten Dienststellen von außergewöhnlichen Ereignissen im Verkehr

Auf einer unabgeschränkten Wegübersetzung prallt ein Personenzug mit einem Motorrad zusammen. Der Fahrer wird beim Ereignis tödlich verletzt, der Personenzug 44 Minuten verspätet. Der Unfallbereichsbahnhof, dem der Unfall binnen kurzer Frist fernmündlich durch den Zugführer zur Kenntnis gebracht wird, verständigt wohl die in den „Richtlinien“ unter „A—D“ sowie „F“ und „G“ genannten Stellen, unterläßt aber die Benachrichtigung der unter „E“ angeführten „beteiligten“ Bahndienststellen. Hier wären dies die zuständige Zugförderungsleitung und die Streckenleitung gewesen.

Auch die Verständigung nach dem „Einsatzplan“ nimmt der Unfallbereichsbahnhof nur unvollständig vor. So verabsäumt er es, ohne Verzug den Bahnmeister und den Maschinenmeister zu benachrichtigen und unterläßt außerdem — obwohl ein wichtiges Ereignis vorlag — die auch nach dem „Einsatzplan“ vorgeschriebene Ver-

8. Auszug aus der Unfallstatistik

Trotz immer wiederkehrender Aufforderung zu größter Achtsamkeit bei Vornahme von Verschubarbeiten haben sich von Juli bis September 1955 461 Verschubentgleisungen und 433 Verschubzusammenstöße ereignet, die bei einiger Vorsicht größtenteils leicht vermeidbar gewesen wären. Viele Verschubentgleisungen sind auf vorzeitiges Umstellen von Weichen unter bewegten Fahrzeugen zurückzuführen. Ebenso bilden verstellte Grenzmarken eine häufige Ursache von Zusammenstößen und Entgleisungen beim Verschub.

Durch die Verschubunfälle wurden Trieb-

als Ersatz der Rückgabe des Befehlsempfanges das Haltstellen des Einfahrsignals melden und gab dann die Rückmeldung für den Güterzug ab. Außerdem hatte der Fahrdienstleiter bei Einfahrt des Güterzuges nicht die für die grenzfreie Aufstellung des Zuges erforderlichen Maßnahmen getroffen; es wären dies die mündliche Verständigung des Lokomotiv- und Zugführers vom Vorziehen sowie die Abgabe des Signals 32 bzw. 31 am Standort des Ausfahrtsignals gewesen. Er verließ sich eben einfach darauf, daß die 120 Achsen des Güterzuges auf dem nur 112 Achsen fassenden Gleis 3 Platz haben würden. [DV V 2, Punkt 47, DV V 3, Punkte 391, 413 und 461, Block- und Stellwerksvorschrift, Teil A, § 11 (6)].

Seine Verfehlungen standen jedoch mit dem Ereignis nicht ursächlich im Zusammenhang.

Der Stellwerkswärter wurde im Dienststrafverfahren, der Fahrdienstleiter im Ordnungswege bestraft.

ständigung der Zugförderungsleitung bzw. der Streckenleitung.

Erst zwei Tage später erfuhren diese Stellen zufällig vom Unfall!

Bei außergewöhnlichen Ereignissen im Verkehr hat jeder Bedienstete nach erster Hilfeleistung die vordringlichste Aufgabe, den zuständigen Unfallbereichsbahnhof sofort vom Ereignis in Kenntnis zu setzen.

Hier geschah dies auch. Nachher hätte der Bahnhof alle nach „Einsatzplan“ und „Richtlinien“ vorgesehenen Verständigungen vornehmen sollen.

Zweck dieser Verständigungen ist, die im „Einsatzplan“ angeführten Stellen zu Behebungsmaßnahmen aufzufordern und die in den „Richtlinien“ enthaltenen zur Mitwirkung an der Aufklärung eines Unfalles zu veranlassen.

Sowohl Behebungsmaßnahmen als auch Erhebungen können nur dann erfolgreich eingeleitet werden, wenn sie unverzüglich veranlaßt werden. Daher die sofortige Verständigung nach dem „Einsatzplan“ und die zeitgebundene nach den „Richtlinien“.

fahrzeuge und Wagen sowie wertvolles Ladegut zum Teil schwer beschädigt. Der durch Verschubunfälle mit leichten Folgen verursachte Schaden beträgt allein für den Zeitraum Juli bis September 1955 rund 450.000.— Schilling. In dieser Summe sind jedoch die Kosten für Ladegutbeschädigungen vorerst nur zu einem geringen Teil berücksichtigt!

Es wird daher neuerlich auf die unbedingte Notwendigkeit hingewiesen, Verschubarbeiten — auch bei gebotener Eile — mit Vorsicht und Achtsamkeit durchzuführen. Ebenso werden sich Unfälle durch klare Auftragserteilung sowie richtige gegenseitige Verständigung in den meisten Fällen vermeiden lassen.

9. Lösung des 2. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Lösung des im Verkehrs-Unterrichtsblatt, 1. Stück aus 1956, veröffentlichten 2. Preisausschreibens:

Die richtige Antwort lautet:

- Bei Fahrten in Bahnhöfen auf Nebengleisen (DV V 3, Punkt 833, 2. Abs.),
- bei Verkehr eines Bahnkarrens auf der Strecke innerhalb einer durch Sicherungsposten gedeckten Arbeitsstelle, sofern der Bahnkarren in wenigen Sekunden aus dem Gleis entfernt werden kann (DV V 3, Punkt 833, letzter Abs.),
- bei Fahrten auf dem während eines zeitweise eingeleisigen Betriebes außer Betrieb gesetzten Gleis (DV V 3, Punkt 581, letzter Abs.).

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

- Preis (S 300.—):
Adjunkt Johann St u r m, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Launsdorf-Hochosterwitz;
- Preis (S 200.—):
Verschubaufseher Gustav T i e f e n b a c h e r,
Dienstverwendung: Fahrdienstleiter,
Bahnhof Tulln;

3. Preis (S 100.—):

Revident Franz W a l l n e r, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Landeck;

1. Trostpreis (S 50.—):

Adjunkt Karl S c h m i d, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Braunau am Inn;

2. Trostpreis (S 50.—):

Assistent Raimund H a f n e r, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Wolfsberg;

3. Trostpreis (S 50.—):

Adjunkt Wilhelm S t r a u ß, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Gunskirchen;

4. Trostpreis (S 50.—):

Schaffner II Heinrich S a m m e r,
Dienstverwendung: Fahrdienstleiter,
Bahnhof Munderfing;

5. Trostpreis (S 50.—):

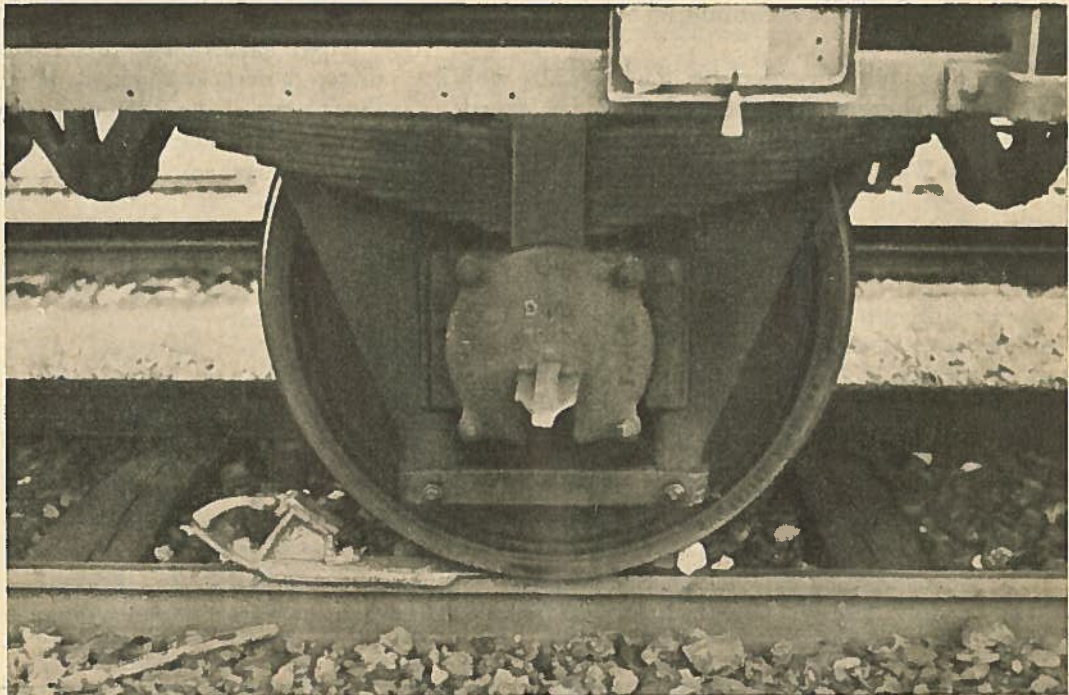
Adjunkt Franz P u t z, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Steeg-Gosau.

Die Gewinne gehen den Preisträgern umgehend zu.

Besonders hervorgehoben zu werden verdient die rege Beteiligung der Bediensteten des Bahnhofes Wolfsberg und der Bediensteten der Fahrdienstleitung des Bahnhofes Salzburg Hbf. am Preisausschreiben.

10.

Dürfen
Fahrzeuge
so
gesichert
werden?



- Das Unterlegen eines Fahrzeuges mit Steinen, Holzstücken oder Bremsknütteln gilt nicht als Sicherung und ist daher verboten!
- Das Unterlegen eines Fahrzeuges mit Bremschuhen ist nur dann gestattet, wenn das

Fahrzeug während eines Vershubes vorübergehend abgestellt wird.

- Zur Sicherung endgültig abgestellter Fahrzeuge dürfen nur die im Punkt 168 der DV V 3 angeführten Wagensicherungsmittel,

wie Handbremsen, dreikantige Unterlags-
hölzer, Radvorleger, Unterlagskeile und
sperrbare Klemmkeile verwendet werden!

Alle diese Wagensicherungsmittel erfüllen ihren
Zweck nur dann, wenn sie bis zu ihrem vollständi-
gen Anliegen an die Radreifen angeschoben werden.

***Fahrdienstleiter, Zugbegleiter,
Verschieber, Weichenwärter!***

Erst jüngst entrollten in mehreren Fällen —
durch leichtes Anfahren aber auch durch heftige
Windstöße in Bewegung gesetzt — endgültig ab-
gestellte, jedoch nicht vorschriftsmäßig gesicherte
Fahrzeuge; die Folgen waren meist schwer.

Es sei daher an dieser Stelle neuerlich daran
erinnert, daß Ihr nach beendetem Verschub, aber
ganz besonders bei Beginn eines Sturmes bzw.
Herannahen eines Gewitters und vor Nacht-

einbruch zu überprüfen habt, ob die vorgeschrie-
benen Sicherungsmaßnahmen gegen das Entrollen
von Fahrzeugen getroffen sind; gegebenenfalls ist
für weitere Sicherungen vorzusorgen.

11. Ein Beispiel zum Nachdenken

Mit Zug D 228 vom 23./24. Dezember 1955
rollte von Buchs (SG) ein Wagen Expres-
gut (Wagen Nr. 141580) für Prag (über Sum-
merau) zu. Der Wagen hätte planmäßig am 24. De-
zember 1955 in der 9. Stunde in Summerau ein-
treffen sollen.

In Linz Hbf. wurden bei Zug D 228 wohl
die Begleitpapiere übergeben, der Wagen wurde
aber nicht abgestellt und rollte mit dem gleichen
Zug nach Wien Westbf. weiter.

Wien Westbf. veranlaßte die Überstellung des
verschleppten Wagens nach Wien Ostbf. in der
Absicht, ihn der ČSD in Břeclav zu übergeben.

Wien Ostbf. sandte den Wagen nach Sum-
merau zurück, wo er erst am 25. Dezember 1955
in der 14. Stunde der ČSD übergeben wurde.

Wir laden alle Bediensteten ein, sich mit
dieser Unregelmäßigkeit näher zu befassen und
ihre persönliche Meinung über Ursachen und
Folgen schriftlich mit Dienstpost an GD., Ref. I/2,
bekanntzugeben.

NOTIZ:

Ab sofort kann das Verkehrs-Unterrichtsblatt auch käuflich erworben werden. Bestellungen sind an die Tarif-
verkaufsstelle Wien VI, Getreidemarkt 7, zu richten. Der Stückpreis beträgt für Bahnbedienstete S 1.—, für Bahn-
fremde S 2.—.