

Verkehrs- UNTERRICHTSBLATT

1. Stück

Wien, am 1. Dezember 1954

Jahrgang 1954

Inhalt: Vorwort.

1. Durchfahzug wird durch Verschub gefährdet.
2. Personenzug fährt bei der Einfahrt unverständlich auf ein besetztes Gleis und stößt mit Leigzug zusammen.
3. Restwagen.
4. Lieferfristüberschreitungen.

Vorwort

Anstelle des bisher der vierteljährlichen Verkehrsunfallstatistik beigegebenen Blattes mit Lehrbeispielen für Schulungsbeamte, gibt die Betriebsdirektion in Zusammenarbeit mit den beteiligten anderen Dienstzweigen hinkünftig monatlich Verkehrsunterrichtsblätter heraus. Damit wird ein schon vor dem Kriege mit bestem Erfolg gehandhabtes Schulungsmittel wieder eingeführt. Der neue Behelf wird Lehr- und Lernmaterial für alle im ausführenden Verkehrsdienst stehenden Bediensteten ohne Unterschied der Zugehörigkeit zu einem bestimmten Dienstzweig enthalten. Das darin verarbeitete Material wird zeit- und wirklichkeitsnah sein. Es wird sich auf tatsächliche Vorkommnisse, vornehmlich auf Fälle von Nichtbeachtung oder falscher Auslegung von Bestimmungen der Dienstvorschriften beziehen. Die Darstellung wird möglichst klar und einfach sein, sie wird leicht faßliche Beispiele enthalten, um das Interesse jedes Einzelnen an diesem Behelf zu wecken.

Nebst der Handhabung der Unterrichtsblätter durch die zur Schulung besonders berufenen Organe — wozu außer den Schulungsbeamten auch alle Aufsichtsorgane, Vorstände und Kontrolloren zählen — sollen die Blätter auch dem Selbststudium dienen. Nur dann, wenn sie auch diesem dienstbar gemacht werden, erfüllen sie voll ihren Zweck.

Fahrdienstleiter!

Euch obliegt die Aufsicht über den Verschubdienst. Ordnet daher rechtzeitig die Einstellung des Verschubes an, wenn Ihr einen Zug erwartet und lasset die Einfahrt des Zuges in den Bahnhof erst zu, wenn die **Gewißheit** besteht, daß seine Fahrt nicht gefährdet ist!

1. Durchfahrzeug wird durch Verschub gefährdet

Leider ereignen sich in den Bahnhöfen immer wieder folgenschwere Unfälle durch Verschubbewegungen, die Zug-Ein-, Aus- oder Durchfahrten gefährden. Teils vernachlässigen Fahrdienstleiter die Beaufsichtigung des Verschubes, teils lassen sie bewußt gefährdete Zugfahrten zu.

Der nachstehend geschilderte Fall soll diese fehlerhaften Handlungen kurz beleuchten.

Der Fahrdienstleiter erwartet einen wichtigen **Durchfahrzeug**.

Bei Vernehmen des Fahrsignales erinnert er sich daran, daß auf der Ausfahrseite noch verschoben wird, da er es versäumt hat, die Einstellung des Verschubes **rechtzeitig** anzuordnen. Jetzt treibt er zur Eile. Er will auf keinen Fall den wichtigen Durchfahrzeug anhalten, deshalb gibt er ihm blockmäßig Ein- und Ausfahrt frei, wobei er damit rechnet, daß „es noch ausgehen wird“ und der Fahrweg frei sein wird, bis der Zug in den Bahnhof kommt; für den äußersten Fall ist ja noch das mit einem auf Bremsweglänge aufgestellten Vorsignal ausgestattete Ausfahrsignal da, das ohnehin solange auf „Halt“ bleibt, bis der Verschubteil den Gefahrenbereich verlassen hat.

Nun ist es aber doch nicht mehr ausgegangen. Der Verschubteil steht im Fahrweg des Zuges. Die Zugmannschaft hat versagt und das Ausfahrvorsignal nicht beachtet; der Zusammenstoß ist nicht mehr aufzuhalten.

Der Vorgang, einen unverstündigten Durchfahrzeug im Bahnhof durch Belassen des mit einem Vorsignal ausgestatteten Ausfahrsignales in Haltstellung anzuhalten (DV V 3, Punkt 502), ist **nur dann erlaubt**, wenn der Fahrweg des Durchfahrzeuges — d. i. der Gleisabschnitt vom Ein-

fahrtsignal bis zum Einfahrtsignal der Gegenrichtung — frei ist (DV V 3, Punkt 445, c). Ist der Fahrweg jedoch besetzt, dann darf dieser Zug nur unter Einhaltung der Bestimmungen über die Einfahrt auf ein besetztes Gleis (DV V 3, Punkt 498) in den Bahnhof eingelassen werden.

Da der Fahrdienstleiter bei seinen Anordnungen stets auf die **größte Verkehrssicherheit** bedacht zu sein hat (DV V 3, Punkt 10), muß es für ihn auch selbstverständlich sein, Prüfung und Sicherung des Fahrweges als eine der wichtigsten Voraussetzungen für ungefährdeten Zugverkehr (DV V 3, Punkte 444—454), niemals zu vernachlässigen.

Obwohl die Bestimmung der DV V 3, Punkt 679, besagt, daß fahrplan- oder befehlsmäßig durchfahrende Züge trotz Freistellung des Einfahrtsignales auf die Stellung des Ausfahrtsignales **besonders** achten müssen, kommt es immer wieder vor, daß die Zugmannschaft eines Durchfahrzeuges beim Antreffen eines freizeigenden Einfahrtsignales **in der Beobachtung der Signale für die Ausfahrt sorgloser** wird. Wird nun auch das Ausfahrvorsignal als letzte Warnung zum Anhalten übersehen, dann können in den meisten Fällen weder Handsignale noch das Hauptsignal selbst ein Überfahren des Signalstandortes verhindern.

Innerhalb der letzten vier Jahre hat die
Nichtbeachtung obiger Vorschriften
8 schwere Unfälle, die 21 Tote, 44 Schwer-
und 34 Leichtverletzte forderten, nach sich
gezogen.

2. Personenzug fährt bei der Einfahrt unverstündigt auf ein besetztes Gleis und stößt mit Leizug zusammen

Bahnhof A liegt im Schnittpunkt zweier einleisiger Hauptbahnen; er besitzt Endstellwerke, denen — ebenso wie dem Fahrdienstleiter — Fahrwegprüfbezirke zugewiesen sind. Zu gewissen Tageszeiten sind die Platzverhältnisse im Bahnhof schwierig. Zur Zeit des Ereignisses herrschte dichter Nebel.

Dem Fahrdienstleiter war ein Einschüler zur praktischen Einschulung im Verkehrsdienst zugeweiht.

Der auf Gleis 4 eingefahrene verspätete Leizug sollte im Bereich des Stellwerkes 2 auf Gleis 5 umgestellt werden und so das Einfahrgleis für einen fälligen Personenzug räumen.

Nachdem der Leizug die Verschiebe- und Ladearbeiten auf den Gleisen 6 und 4 besorgt hatte, begab sich der Zugführer in die Fahrdienstleitung, um die Verschiebleistung bestätigen zu lassen und weitere Weisungen einzuholen. In der Fahrdienstleitung befand sich nur der Einschüler, der die rote Kappe trug und dem Zugführer nach Bestätigung der Verschiebleistung den Auftrag gab, mit dem vierzehnsigen Leizug auf Gleis 4 bis zum Ausfahrtsignal vorzuziehen.

Nachdem der Zugführer die Fahrdienstleitung verlassen hatte, wurde sich der Einschüler der Mangelhaftigkeit seines Auftrages an den Zugführer bewußt. Unsicher, ob der Zugführer von dem am Platz weilenden Fahrdienstleiter über das Umstellen des Zuges bereits unterrichtet worden sei, rief er während der Vorbeifahrt des Leizuges an dem Aufnahmsgebäude einem mitfahrenden Zugbegleiter zu, daß der Zug auf Gleis 5 umzustellen sei. Da der Zuruf aber von dem Zugbegleiter nicht gehört worden war, blieb der Zug auf Gleis 4 vor dem Ausfahrtsignal abwartend stehen.

Unterdessen verständigte der Einschüler auch die Stellwerke 1 und 2, daß der Leizug von Gleis 4 auf Gleis 5 umgestellt werden müsse; bei welchem Stellwerk dies durchzuführen sei, ordnete er jedoch nicht an.

Als der Einschüler nach einiger Zeit die Einfahrt des Personenzuges von der einen Strecke auf Gleis 4 und gleichzeitig die Ausfahrt des Leizuges von Gleis 5 auf die andere Strecke dem Stellwerk 2 blockmäßig anordnete, nahm der Stellwerkswärter an, der Leizug sei bereits im Bereich des Stellwerkes 1 auf Gleis 5 umgestellt worden und gab — ohne den Fahrweg, dessen Freisein er wegen des dichten Nebels durch bloßen Augenschein nicht feststellen konnte, auf die vorgeschriebene Art zu prüfen — dem Personenzug die Einfahrt auf das noch immer besetzte Gleis 4 frei.

Dem Umstand, daß dieser Zug vor dem Einfahrtsignal bereits zum Stillstand gekommen war, ist die verhältnismäßig geringe Geschwindigkeit zu danken, mit der er — trotzdem der

Lokomotivführer das Zugspitzensignal des Leizuges im Nebel erst spät erkennen konnte — an den Leizug stieß. Deshalb waren in diesem Falle die Verletzungen einiger Reisender nur leichter Natur, der Sachschaden gering und die Verkehrsstörung unbedeutend.

Den Unfall haben verschuldet:

Der Fahrdienstleiter

Dieser hat die dienstlichen Handlungen des unerfahrenen Einschülers nicht überwacht und ihn den Dienst selbständig ohne Ermächtigung ausüben lassen (DV V 3, Punkt 12).

Es ist dagegen nichts einzuwenden, daß der Einschüler die rote Kappe trägt, solange er im engsten Einvernehmen mit dem allein verantwortlichen Fahrdienstleiter steht und mit dessen jedesmaliger Zustimmung dienstliche Anordnungen trifft.

In Einschulungsbahnhöfen ist der Einschüler vor allem darüber besonders zu belehren, daß ihm jedes eigenmächtige dienstliche Handeln verboten ist und er zu jeder seiner Anordnungen die Erlaubnis des Fahrdienstleiters einzuholen hat.

Beim geschilderten Ereignis traf jedoch der Einschüler ohne Einverständnis des Fahrdienstleiters und ohne eigenes Einfühlungsvermögen höchst mangelhafte Anordnungen. Er unterließ sowohl die eindeutige Bezeichnung des für die Umstellung in Betracht kommenden Stellwerkes (DV V 3, Punkt 86, 124), als auch die verlässliche Verständigung des zuständigen Verschiebleiters (DV V 3, Punkt 88).

Ohne sich weiter vergewissert zu haben, ob die Umstellung vorgenommen worden sei, und ohne den Fahrweg zu prüfen, gab er in der Folge den blockmäßigen Auftrag zur Einfahrt des Personenzuges auf das besetzte Gleis 4 (DV V 3, Punkte 112, 444, 445, 454).

Der Wärter des Stellwerkes 2

Dieser hätte sich vor allem durch Rückfrage unterrichten müssen, ob der Leizug — von dem er ja wußte, daß er sich auf Gleis 4 befinde — das Gleis bereits geräumt habe (DV V 3, Punkt 10).

Er unterließ es auch wegen des Nebels etwa 150 m weit zu gehen, um das Freisein des Gleises 4 persönlich feststellen zu können, sondern verließ sich auf die Annahme, der Zug sei schon auf das Gleis 5 umgestellt, weil er bereits den blockmäßigen Auftrag zur Ausfahrt des Leizuges von diesem Gleis erhalten hatte (DV V 3, Punkt 449).

Durch eindeutige Verständigung und gewissenhafte Fahrwegprüfung wäre der Unfall vermieden worden.

Beförderungsverzögerungen

verärgern die Kunden, führen zu Reklamationen wegen Lieferfristüberschreitungen und sind in vielen Fällen die unmittelbare

Ursache der Abwanderung von Transporten auf die Straße

3. Restwagen

Ein Wagen mit Schiffsanschluß, beladen mit einem Lokomotivkessel, kam auf der Fahrt von Jedlersdorf nach Villach Westbf

viermal in den Rest

und versäumte in der Folge den Schiffsanschluß in Triest.

Nicht beachtet wurden:

- a) GZV, Abschn. I, Punkt 5, b) in drei Umstellbahnhöfen.
Für Wagen mit Schiffsanschluß ist der Wagenübergangsplan bindend;
- b) DV V 47, Punkte 36—40.
Restwagen sollen nicht ein zweitesmal in den Rest kommen. Kennzeichnung der Restwagen im Frachtbrief.

(Zur Beachtung durch Fahrdienstleiter, Transiteure und Verschubmeister)

4. Lieferfristüberschreitung

Ein Wagen, beladen mit Zucker von Bruck a. d. Leitha nach St. Pölten (108 km), Lieferfrist 2 Tage, wurde am 9. November 1954 aufgegeben und dem Empfänger am 15. November 1954,

also erst 6 Tage nach der Aufgabe,

zur Entladung bereitgestellt. Der Zug, mit dem der Wagen rollte, wurde zweimal abgespannt.

Nicht beachtet wurden:

- a) GD. Z. 1997/2 vom 28. XI. 1952: Liste der Güter, die auch bei frachtgutmäßiger Abfertigung beschleunigt — mit Eilgüterzügen — zu befördern sind;
- b) DV V 47, Punkt 29.

Auf die schleunigste Weiterbeförderung bevorzugter Wagen ist zu achten.

Zucker zählt zu den durch die Straße am stärksten konkurrenziierten Gütern und wird auch auf große Entfernungen auf der Straße befördert.

(Zur Beachtung durch Fahrdienstleiter und Transiteure)

Die Unterrichtsblätter sind in eigene Mappen einzulegen, schonungsvoll zu behandeln und am Jahresende in die zur Ausgabe gelangenden Umschläge, die das Inhaltsverzeichnis enthalten werden, einzuordnen.

Für die Jahrgänge 1954 und 1955 wird ein gemeinsamer Umschlag aufgelegt.
