

V E R K E H R S

UNTERRICHTSBLATT

3. Stück

Wien, am 1. März 1956

Jahrgang 1956

Inhalt: 12. Wie kann man nur so sorglos sein?
13. Zusammenprall beim Vershub
14. Verspätung der Reisezüge durch Ladearbeiten
15. 3. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

12. Wie kann man nur so sorglos sein?

Befehlsbahnhof A hat die Durchfahrt für einen fälligen Schnellzug freigegeben. Ein Schrankenwärter meldet, daß im letzten Drittel des bei ihm soeben vorbeigefahrenen Zuges ein Wagen stark eingebremst ist. Der Fahrdienstleiter beschließt, den Zug durch Rückstellen des Ausfahrvorsignals und Ausfahrsignals außerplanmäßig anzuhalten und beauftragt einen Wagenmeister mit der Untersuchung des eingebremsten Wagens. Beide Bedienstete erwarten den Zug in Höhe der Fahrdienstleitung.

Der Fahrdienstleiter ruft der Lokomotivmannschaft und dem Zugführer während der Einfahrt den Grund des Anhaltens zu und teilt auch gleichzeitig mit, daß eine Untersuchung des Wagens vorgenommen werde. Bei dieser Untersuchung stellt der Wagenmeister fest, daß die Bremse des Wagens ausgeschaltet werden muß, und benachrichtigt davon den Fahrdienstleiter! Während dieser in die Fahrdienstleitung eilt, um die Ausfahrt freizugeben und sich einen Allgemeinen Befehl zur Vorschreibung der Geschwindigkeitsverminderung bei allfälligem Mangel an Bremsgewicht vorzubereiten, begibt sich der Wagenmeister auf die dem Aufnahmegebäude abgekehrte Seite des Zuges, um die Bremse auszuschalten.

Unterdessen geht der Zugführer zur Lokomotive vor und beauftragt den auf der Seite des Aufnahmegebäudes befindlichen Lokomotivheizer, abzufahren.

Da das Ausfahrsignal schon „Frei“ zeigt, setzt der vom Heizer über den Auftrag des Zugführers verständigte Lokomotivführer den Zug in Bewegung und fährt unaufgehalten fort; niemand achtet dabei auf den noch mit dem Ausschalten der Bremse beschäftigten Wagenmeister, der sich mit knapper Not vor dem Überfahrenwerden retten kann.

Der Fahrdienstleiter bemerkt das Anfahren des Zuges, läuft aus seinem Dienstraum, gibt aber keine Haltsignale, sondern ruft dem Schlußschaffner zu, er solle den Zugführer vom Aus-

schalten der Bremse des einen Wagens verständigen. Diesem Auftrag kommt der Schaffner nach. Trotzdem ermittelt der Zugführer bis zum Eintreffen im Zugsbahnhof weder das nunmehr vorhandene Bremsausmaß noch die erforderliche Geschwindigkeitsverminderung.

Der Zugführer hat äußerst sorglos, ja gewissenlos gehandelt. Falls sich auf Grund seiner Unterlassungen beim Zug ein Unfall ereignet hätte, wäre er als daran hauptverantwortlich zu bezeichnen gewesen, da er gegen eine Anzahl grundlegender Bestimmungen verstoßen hatte.

Obwohl ihm der Fahrdienstleiter den Grund des Anhaltens bekanntgegeben hatte, kümmerte er sich nicht im geringsten um den eingebremsten Wagen und die nötigen Maßnahmen, sondern ging zur Lokomotive vor.

Sodann beging er eine Reihe weiterer Fehler. Er mußte wissen, daß er nach Zutreffen aller Voraussetzungen dem Fahrdienstleiter die Abfahrbereitschaft des Zuges zu melden hatte und daß die Abfertigung des Zuges dem Fahrdienstleiter oblag; seine Aufmerksamkeit wäre diesem zuzuwenden gewesen. Trotzdem er von den Arbeiten des Wagenmeisters unterrichtet war, setzte er sich über die der Wahrung der persönlichen Sicherheit dienenden Bestimmungen sorglos hinweg, gab dem Lokomotivheizer den Fahrauftrag und brachte dadurch den Wagenmeister in höchste Lebensgefahr.

Als der vom Fahrdienstleiter über das Ausschalten der Bremse verständigte Zugschaffner dies sofort dem Zugführer meldete, fand dieser es nicht der Mühe wert, die Eintragungen in den Spalten 7 und 8 des Fahrtberichtes und jene im Wagenausweis zu berichtigen. Er unterließ es auch, die dem vorhandenen Bremsgewicht entsprechende Höchstgeschwindigkeit zu errechnen. Überdies unterließ er die wichtige Verständigung des Lokomotivführers von der Weiterfahrt mit eingeschränkter Geschwindigkeit. (DV V 3, Punkte 302, 463, 471, 645, 647, 708, 709, 710, 805, 810 und 816.)

Welche Folgen hatten seine Unterlassungen gehabt? Der Wagenmeister entging mit knapper

Not einer schweren, wenn nicht sogar tödlichen Verletzung; aber auch die Reisenden des Zuges sowie die Zugmannschaft selbst waren durch die Handlungsweise des Zugführers arg gefährdet, denn der Lokomotivführer fuhr mit der Fahrplanhöchstgeschwindigkeit auch ab Bahnhof A weiter, obwohl das erforderliche Bremsgewicht gar nicht mehr gedeckt war.

Der Lokomotivheizer des Schnellzuges war ebenfalls nicht frei von Schuld. Da er sich auf der Seite des Aufnahmsgebäudes befand, hätte er gemäß Punkt 714 der DV V 3 bei Entgegennahme des Abfahrauftrages wie ein Lokomotivführer handeln müssen; er hätte demnach den Abfahrauftrag des Zugführers gar nicht an den Lokomotivführer weitergeben dürfen, da er als

Lokomotivheizer wissen mußte, daß die Abfertigung seines Zuges nur dem Fahrdienstleiter oblag. Diesem wäre vor der Abfahrt Aufmerksamkeit zuzuwenden gewesen. (DV V 3, Punkte 463, 709 und 710.)

Nun noch zum Fahrdienstleiter: Angesichts der vorzeitigen Abfahrt des Zuges unterließ er es, Haltsignale zu geben und den Schlußschaffner zur Betätigung der Notbremse aufzufordern, um den Zug anzuhalten und die erforderliche Geschwindigkeitsbeschränkung mit Allgemeinem Befehl vorzuschreiben. Er verabsäumte es aber auch, den Zug im Nachbarbahnhof anhalten und wenigstens ab dort die erforderliche Geschwindigkeitsbeschränkung vorschreiben zu lassen. (DV V 2, Punkt 70, c; DV V 3, Punkt 302.)

Verschubleiter!

Ihr seid für die Sicherheit der Euch anvertrauten Bediensteten verantwortlich. Befolgt daher die im Punkt 130 der DV V 3 enthaltene Bestimmung, wonach sich die **gesamte** Verschubmannschaft in der Regel bei geradem Gleis auf der Führerseite und im Gleisbogen auf der Innenseite des Bogens zu befinden hat. Nur dann habt Ihr die Möglichkeit, die Tätigkeit der zugeordneten Bediensteten zu überwachen und so Unfällen vorzubeugen.

Vergeßt jedoch nicht darauf, daß es keine Regel ohne Ausnahme gibt. So müssen beim Kuppeln von Schmalspurfahrzeugen im Gleisbogen die Signale wohl von der Bogeninnenseite aus gegeben werden; der Kuppler aber hat nach ZSV, II/9, Abschnitt C, 1., die Kupplung aus Sicherheitsgründen von der Bogenaußenseite her durchzuführen (siehe Bild im Verkehrs-Unterrichtsblatt 1. Stück aus 1956, Punkt 5).

13. Zusammenprall beim Vershub

Ein Zusammenprall mit Straßenfahrzeugen kommt sehr oft, am meisten beim Vershub auf Ladegleisen, vor. Ein Beispiel soll zeigen, warum es so häufig zu solchen Unfällen kommt und welche Fehler sich wiederholen.

Der Zugführer eines Ladegüterzuges überträgt nach Ankunft in einem Zwischenbahnhof dem ersten Schaffner die Verschubleitung. Er begründet dies damit, daß der Zug 19 Wagen abstellen und 4 Wagen einreihen müsse und er die notwendigen Schreiarbeiten zu erledigen habe.

Der Schaffner fährt mit einem geschobenen Verschubteil auf das Ladegleis, um dort einen Wagen abzuholen, der hinter einer Wagengruppe steht, die eben entladen wird. An der Spitze des geschobenen Verschubteiles befindet sich vorschriftsgemäß ein Schaffner, während der Verschubleiter, in der Mitte zwischen Schaffner und Lokomotivmannschaft stehend, die Signale weitergibt. Der dritte Schaffner ist unterdessen zur Lademannschaft geeilt und verständigt sie sowie den Lenker eines nahe am Gleis stehenden Lastkraftwagens vom Vershubbeginn.

Der anrollende Verschubteil prallt mit dem Lastkraftwagen zusammen, da der an der Spitze fahrende Schaffner dessen zu nahe Aufstellung beim Gleis nicht bemerkt. Der Lastkraftwagen wird stark beschädigt.

Wieso konnte es zu dem Unfall kommen, wenn doch scheinbar der Vorschrift entsprochen wurde? Die Lademannschaft war vom bevor-

stehenden Vershub verständigt worden, ein Schaffner befand sich an der Spitze des Verschubteiles, der Verschubleiter nahm die Signale von vorne ab und gab sie an die Lokomotivmannschaft weiter.

Der Fahrzeuglenker hielt sich nicht an die Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (§ 80). Er ließ sein Fahrzeug trotz Verständigung vom bevorstehenden Vershub zu nahe dem Gleis stehen und störte damit den Eisenbahnbetrieb. Dieser Fehler hätte aber noch zu keinem Unfall geführt, wenn der Verschubleiter seiner Pflichten eingedenk gewesen wäre. Er mußte sich gemäß DV V 3, Punkt 107, vor Vershubbeginn am Ladegleis überzeugen, daß kein dort befindliches Straßenfahrzeug durch die Vershubbewegung gefährdet werde. Diese Überzeugung war aber niemals dadurch zu gewinnen, daß ein Bediensteter lediglich deshalb vorgeschickt wurde, um die Lademannschaft zu warnen, ohne zugleich auch für die richtige Aufstellung des Straßenfahrzeuges zu sorgen.

Diese Sorgspflicht ist eben Sache des Verschubleiters!

Er hat durch seine Unterlassung auch gegen die Punkte 103 und 104 der DV V 3 verstoßen.

Aber auch jener Schaffner, der an der Spitze des Verschubteiles mitfuhr, hat es mit seinen Verpflichtungen nicht sehr genau genommen. Wozu fuhr er vorne mit, wenn er nicht von der nur an dieser Stelle gegebenen Möglichkeit, die Fahrbahn zu beobachten, pflichtgemäß Gebrauch machte? (DV V 3, Punkt 101.)

Schließlich muß auch der **Zugführer** des Güterzuges als am Ereignis mitschuldig bezeichnet werden. Nach DV V 3, Punkt 88, darf er nur bei **begründeter Verhinderung** die Verschubleitung an einen geeigneten Zugbegleiter übertragen. Eine solche begründete Verhinderung lag jedoch im geschilderten Fall nicht vor. Wenn einem Güterzug nach Abstellen von 19 Wagen nur 4 Wagen beigegeben und aufgeschrieben werden müssen, so nimmt dies nur wenig Zeit in Anspruch. Diese Tätigkeit hätte sicherlich noch vor Beginn des Verschubes oder nach dessen Beendigung vorgenommen werden können.

Zuletzt beging der **Fahrdienstleiter** noch den Fehler, das Ereignis nicht fernschriftlich an die vorgeschriebenen Stellen zu melden (Richtlinien). (Siehe auch Verkehrs-Unterrichtsblatt, 9. Stück aus 1955.)

Bedienstete des ausführenden Verkehrsdienstes!

Wir erinnern an Punkt 124 der DV V 26!
Bekommt Ihr eine gerichtliche Vorladung, ist dies sofort der Dienststelle zu melden!

Bahnhofvorstände!

Handelt es sich um eine Vorladung aus Anlaß eines Verkehrereignisses, dann ist hievon — unabhängig von der in der Dienstordnung angeordneten Verständigung — ehestens die Betriebsabteilung (Erhebungsdienst) der Bundesbahndirektion zu benachrichtigen!

14. Verspätung der Reisezüge durch Ladearbeiten

Der Expresgutverkehr hat in den letzten Jahren ganz bedeutend zugenommen. Die Österreichischen Bundesbahnen würden sich selbst ein Armutzeugnis ausstellen, wenn sie nicht bemüht wären, diesen Verkehr befriedigend zu bewältigen.

Bedauerlicherweise treten im Reisezugverkehr immer wieder größere Zugverspätungen auf, die mit Ladearbeiten begründet werden und die im Interesse der Planmäßigkeit besonders des internationalen Reiseverkehrs zu Annahme- bzw. Beförderungsbeschränkungen für Expresgut führen.

Ein konkretes Beispiel aus jüngster Zeit soll zeigen, daß bei richtiger Vorbereitung und Durchführung der Ladearbeiten Verspätungen vermieden werden könnten.

Mit Zustimmung der Bundesbahndirektion wurden in einem Bahnhof zwei Kolli Expresgut zu je 860 kg wegen der besonderen Dringlichkeit des Gutes zur Beförderung mit einem internationalen D-Zug angenommen.

Der Absender stellte 10 Leute zur Selbstverladung des Gutes bereit.

Gepäckschaffner und Zugführer lehnten die Übernahme beim Zug ab. Der zur Intervention herbeigerufene Fahrdienstleiter entschied entsprechend der von der Bundesbahndirektion gegebenen Weisung, daß die beiden Kollis zuzuladen seien.

An dieser Stelle ist noch folgender Hinweis nötig:

Wenn eine unabgeschränkte Wegübersetzung beim Verschub bewacht werden muß, so hat sich der dazu beauftragte Bedienstete so am Wegübergang aufzustellen, daß er in dieser Stellung von den Straßenbenützern **leicht wahrgenommen** werden kann. Es genügt nicht, sich irgendwo am Rande des Wegüberganges hinzustellen und vielleicht erst knapp vor Annäherung eines Straßenfahrzeuges den vorgeschriebenen Platz einzunehmen und mit der Abgabe der Zeichen zu beginnen!

Die Zeichen dürfen nur mit den vorgeschriebenen Signalmitteln und in der auf Seite 100 der DV V 2 geschilderten Form abgegeben werden. Nur dann entsprechen sie dem Straßenpolizeigesetz und nur dann besteht Sicherheit, daß sie von den Straßenbenützern befolgt werden!

Dem Praktiker braucht nicht erklärt zu werden, wieviel Zeit bis zur Beendigung der „Aussprache“ unnütz verstrich.

Obleich der Gepäckwagen zwei Türen hatte, bei denen die Ladearbeiten für das gewöhnliche Gepäck- und Expresgut durch die Bahnhofbediensteten und die Verladung der zwei außergewöhnlich schweren Stücke durch Firmenleute gleichzeitig und unabhängig voneinander hätten erfolgen können, wurde der

D-Zug 20 Minuten verspätet.

Aus unbegreiflichen Gründen mußten die Firmenleute so lange mit der Zuladung warten, bis die Manipulation mit dem gewöhnlichen Gepäck- und Expresgut beendet war. Außerdem wurde noch verlangt, daß die beiden Schwerekolli im Gepäckwagen übereinandergestellt werden.

Fahrdienstleiter, Zugführer und Gepäckschaffner!

Setzt Euren besonderen Ehrgeiz darein, daß auch Expresguttransporte, deren Verladung bzw. Ausladung Schwierigkeiten bereitet, die aber ganz bedeutende Frachteinnahmen bringen und das Ansehen der Österreichischen Bundesbahnen als leistungsfähiges Transportunternehmen steigern, reibungslos und ohne Zugverspätungen durchgeführt werden können.

Guter Wille hilft viele Hindernisse überwinden!

In's Merkbuch für Verschieber, Zugbegleiter und Lokomotivführer!

Die Anzahl der Beschädigungen von Postwagen beim Vershub hat sich im abgelaufenen Jahr gegenüber 1954 verdoppelt! Gegen Ende 1955 häuften sich die Beschädigungen derart, daß sogar die klaglose Abwicklung des Weihnachtspostverkehrs in Frage gestellt war. Auch zahlreiche Verletzungen von Postbediensteten waren zu verzeichnen.

Und die Ursachen?

Nichteinhaltung der Abstoß- und Abrollbestimmungen, mangelhafte Verständigung, nicht grenzfreie Aufstellung der Fahrzeuge, zu späte Signalabgabe oder Signalbeachtung u. dgl.

Nachdrücklichst wird daher daran erinnert, daß Postwagen vorsichtig zu behandelnde Wagen sind! Beherzigt diesen Aufruf!



15.

3. Preisausschreiben —

***„Kennst Du
die Vorschrift?“***

Nebenstehendes Bild zeigt einen Personenzug während der Vorbeifahrt an einem freizeigenden Deckungssignal in einem Bahnhof.

Die Frage lautet:

„Welche Bestimmungen der Dienstvorschriften V 2 und V 3 sind auf diesem Bild nicht eingehalten?“

In der Lösung sind lediglich die entsprechenden Punkte der DV V 2 und DV V 3 anzuführen. (Die zur Lösung der gestellten Aufgabe erforderlichen Bestimmungen sind in der DV V 2 und in den Ausgaben A, B und C der DV V 3 enthalten.)

Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 22. März 1956 bei der Generaldirektion, Ref. I/1, eingelangt sein.

Im übrigen gelten die im Verkehrs-Unterrichtsblatt, 11. Stück aus 1955, unter Punkt 48 veröffentlichten Teilnahmebedingungen.

Bahnhofvorstände!

Um vielfach geäußerten Wünschen der Zugmannschaften zu entsprechen, ist es nötig, dieser Bedienstetengruppe die Möglichkeit zu genauerem Studium des Verkehrs-Unterrichtsblattes dadurch zu geben, daß die Blätter auch in den Übernachtungsräumen aufgelegt werden.

Die erforderlichen Stücke und Mappen können bei den Bundesbahndirektionen angefordert werden, die die Bestellung an GD., Ref. I/1, fernmündlich weitergeben.