

V E R K E H R S-

UNTERRICHTSBLATT

6. Stück

Wien, am 1. Juni 1956

Jahrgang 1956

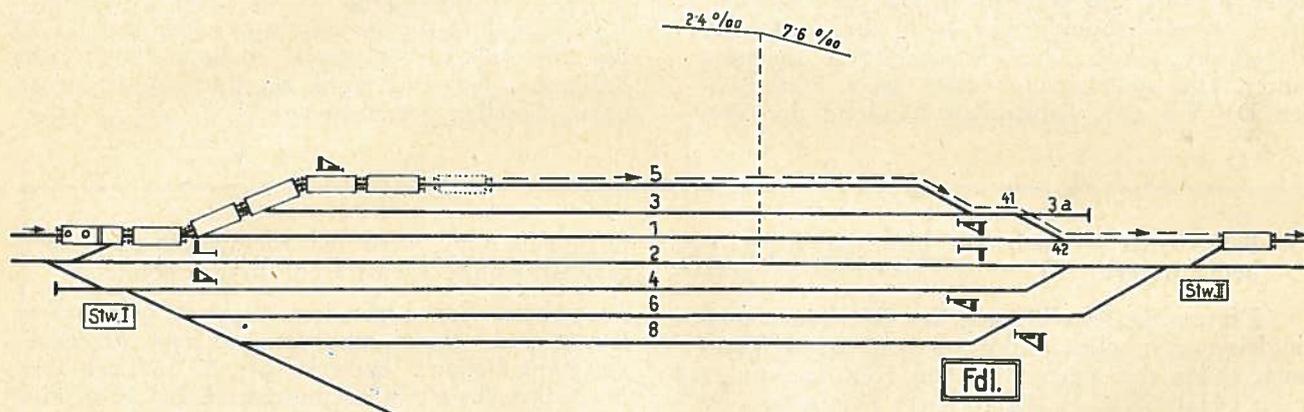
- Inhalt:** 22. Grobe Fahrlässigkeit eines Verschubaufsehers führt zum Entrollen eines Wagens
23. Bahnrichter — auch Du bist Verkehrsbediensteter!
24. Verhalten bei Einvernahmen durch Polizei- oder Gendarmerieorgane
25. 4. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

Fahrdienstleiter, Fernschreiber!

Lautsprecheransagen sind deutlich, in dialektfreier, mäßig schneller Sprache zu geben!

Nur dann werden sie gut verstanden und erfüllen damit den Zweck, das Reisepublikum über die Verkehrsverhältnisse zu unterrichten!

22. Grobe Fahrlässigkeit eines Verschubaufsehers führt zum Entrollen eines Wagens



Im dargestellten Bahnhof ist das Abstoßen und Abrollen in die Gleise 3 und 5 in Richtung Stellwerk 2 nur dann gestattet, wenn die Weiche 41 in das Stumpfgleis 3 a gestellt ist. Trifft dies nicht zu, dann sind die Bestimmungen des „Besonderen Anhangs“, Tafel B 13 (Vorbemerkungen), zu beachten. Den Grund zur Aufnahme des Bahnhofes in die Tafel B 13 bildet der Umstand, daß der Bahnhof in Richtung Stellwerk 2 in einem Gefälle von 2,4 ‰ bzw. 7,6 ‰ liegt.

Nach Einfahrt eines Güterzuges auf Gleis 3 ordnet der Verschubaufseher im Beisein des Ver-

schubmeisters an, den Zug mit der Verschublokomotive aus Gleis 3 in Richtung Stellwerk 1 auszuziehen. Dann soll in die Gleise 3 und 5 abgestoßen werden. Der Wärter des Stellwerkes 2, der nach Wegfahren der Lokomotive des Güterzuges die Weiche 41 nicht in die Grundstellung gebracht hat, wird vom bevorstehenden Abstoßen auf die Gleise 3 und 5 nicht verständigt.

Als erste Verschubbewegung soll ein beladener Wagen ohne Handbremse nach Gleis 5 abgestoßen werden. Der Verschubaufseher gibt die hierzu erforderlichen Signale, die vom Ver-

schubmeister an den Lokomotivführer weitergegeben werden.

Beide Bedienstete achten dabei nicht auf die Stellung der Weiche 41. Als sich der abgestoßene Wagen nähert, legt ein Verschieber im Gleis einen Bremsschuh auf und hält einen zweiten bereit. Da der erste Bremsschuh abgeschleudert wird, läuft der Verschieber dem Wagen voraus und legt den bereitgehaltenen Bremsschuh auf. Dieser wird ebenfalls abgeschleudert. Bei einem neuerlichem Versuch, einen Bremsschuh aufzulegen, stürzt der Verschieber. In der Nähe befindliche Oberbauarbeiter versuchen nun vergebens durch Auflegen von Hölzern auf die Schienen, den Wagen anzuhalten. Der Wärter des Stellwerkes 2 bemerkt den anrollenden Wagen erst, als er schon in die Nähe des Stellwerkes kommt und muß untätig zusehen, wie er auf die freie Strecke entrollt. Infolge der hohen Geschwindigkeit entgleist der Wagen in einem Gleisbogen, wobei das Ladegut schwer beschädigt wird.

Warum liegt hier grobe Fahrlässigkeit vor?

Weil sich der Verschubaufseher in nicht entschuldbarer Weise über die Bestimmungen des „Besonderen Anhangs“ sowie der Bahnhofdienstordnung einfach hinwegsetzte. Es war ihm genau bekannt, daß in die Gleise 3 und 5 nur dann abgestoßen werden darf, wenn sich die Weiche 41 in der Grundstellung „Gerade“ befindet. Er wäre demnach verpflichtet gewesen, sich vor dem Abstoßen des Wagens von der Stellung der Weiche 41 zu überzeugen. Dies tat er jedoch nicht, sondern leitete sorglos die Verschubbewegung ein. Er ließ somit auch die Bestimmungen der Punkte 95 und 96 sowie 103 und 104 der DV V 3 außer Acht. Weiters gab er dem Wärter des Stellwerkes 2 vor Verschubbeginn nicht bekannt, daß Wagen in seinen Bereich abgestoßen werden sollten. Dies stellt einen Verstoß gegen Punkt 124 der DV V 3 dar. Schließlich handelte der Ver-

schubaufseher auch gegen die Bestimmungen des Punktes 155, da er ja die Neigungsverhältnisse in seinem Bahnhof genau kannte und berücksichtigen mußte. Wäre der Verschubaufseher über die ablenkende Stellung der Weiche 41 im Bilde gewesen, dann hätte er den Wagen nur dann abstoßen dürfen, wenn im Gleis 5 mindestens ein Fahrzeug aufgestellt gewesen wäre, das zweifach (gebremst und unterlegt) gegen das Entrollen gesichert war.

Der Verschubaufseher hat mit diesen Unterlassungen gegen seine Dienstpflichten gröblichst verstoßen und wurde deshalb mit einem Gehaltsabzug von 3% bestraft. Außerdem hat er die Heranziehung zum teilweisen Schadenersatz gemäß § 33 der Dienstordnung zu gewärtigen.

Aber auch der Verschieber ist am Ereignis mitschuldig. Ihm oblag gemäß Punkt 86 der DV V 3 die Aufsicht über den Verschubdienst. Dieser Verpflichtung kam er nur recht unzureichend nach, da er — trotzdem er sich in der Nähe der Verschubabteilung befand — keinen Einfluß auf die Vorbedingungen für die Zulässigkeit dieser Verschubbewegung nahm.

Schließlich hat sich noch der Wärter des Stellwerkes 2 des Verstoßes gegen Punkt 48 der DV V 3 schuldig gemacht, weil er die Weiche 41 nach Wegfahren der Lokomotive des Güterzuges nicht in die Grundstellung brachte. Er hat dadurch das Entrollen des Wagens ermöglicht und wurde deshalb ebenso wie der Verschieber im Ordnungsstrafwege zur Verantwortung gezogen.

Verschieber, Zugbegleiter!

Betrachtet die Bestimmungen der Tafel B 13 des „Besonderen Anhangs“ nicht als zusätzliche Belastung. Sie sind wohl begründet und dienen dazu, Unfällen vorzubeugen!

23. Bahnrichter — auch Du bist Verkehrsbediensteter!

Die zur Durcharbeitung des Oberbaues eines eingleisigen Streckenabschnittes benötigten Werkzeuge sollen mit einem Maderon von einer unbesetzten Haltestelle zu der mehrere Kilometer entfernt liegenden Arbeitsstelle befördert werden. Der mit der Leitung der Arbeiten betraute Bahnrichter beauftragt drei seiner Oberbauarbeiter, die Geräte auf den Maderon zu laden, teilt einen vierten Bediensteten als Sicherungsposten für die Kleinwagenfahrt ein und übergibt ihm die für seinen Dienst erforderlichen Signalmittel. Ohne eine Fahrtanweisung zu besitzen und ohne vom Fahrdienstleiter des rückgelegenen Bahnhofes eine Zustimmung für die geplante Kleinwagenfahrt einzuholen, gibt der Bahnrichter den vier Bediensteten den Auftrag, abzufahren. Er selbst nimmt sein Fahrrad und begibt sich auf diesem zur Arbeitsstelle. Da die vier Oberbauarbeiter

ungeprüft sind, wird die Kleinwagenfahrt überdies auch ohne Kleinwagenführer begonnen.

Als die Rotte mit dem Maderon bei starkem Gegenwind einen unübersichtlichen Streckenabschnitt befährt, bemerkt der 20 m nach dem Maderon gehende Sicherungsposten auf 50 m Entfernung einen nachfolgenden Güterzug. Mit einem lauten Warnungsruf springt er zur Seite. Die dadurch auf den Güterzug aufmerksam gemachten übrigen drei Bediensteten können sich noch rasch in Sicherheit bringen, lassen jedoch den Maderon im Gleis liegen. Dieser wird von der Lokomotive des Güterzuges erfaßt und vollständig zertümmert.

Hier liegt wieder ein Fall vor, in dem sich ein Bahnrichter krasser Mißachtung der Verkehrsvorschriften schuldig machte, und zwar:

Die Fahrt eines Maderons auf der Strecke bedarf nur dann weder einer Fahrtanweisung noch der Zustimmung des Fahrdienstleiters, wenn

dieses Nebenfahrzeug innerhalb einer durch Sicherungsposten gedeckten Arbeitsstelle verkehrt und in wenigen Sekunden aus dem Gleis gehoben werden kann. Im geschilderten Fall aber durften die Bestimmungen des Punktes 833, letzter Absatz, nicht angewendet werden.

Gemäß Punkt 836 der DV V 3 wäre demnach zur Kleinwagenfahrt das Einverständnis des in der Fahrtrichtung rückgelegenen Bahnhofes einzuholen gewesen, da die Fahrt auf der Strecke beginnen sollte. Weiters unterblieb die Ausstellung der für die Kleinwagenfahrt nach diesem Punkt sowie nach Punkt 833, dritter Absatz, erforderlichen Fahratanweisung; Teil B dieser Fahratanweisung hätte den Weisungen des Fahrdienstleiters entsprechend ausgefüllt werden müssen. Schließlich unterließ der Bahnrichter — obwohl selbst geprüfter Kleinwagenführer — die Begleitung der

Kleinwagenfahrt als deren Führer und zog es vor, mit dem Fahrrad zur Arbeitsstelle zu fahren (DV V 3, Punkt 829).

Wäre der Bahnrichter im Besitz einer Fahratanweisung gewesen und hätte sodann die Zustimmung zur Fahrt vom Fahrdienstleiter des in der Fahrtrichtung des Kleinwagens zurückgelegenen Bahnhofes eingeholt, wäre es nie zur Gefährdung seiner Leute sowie zur Zerstörung des Maderons gekommen. Der Fahrdienstleiter hätte dann grundsätzlich den Güterzug erst nach Erhalt der Rückmeldung für den Kleinwagen abfertigen bzw. der Kleinwagenfahrt erst nach Ankunft des Güterzuges im Nachbarbahnhof zustimmen dürfen.

Der schuldtragende Bahnrichter wurde im Ordnungsstrafwege strenge zur Verantwortung gezogen.

24. Verhalten bei Einvernahmen durch Polizei- oder Gendarmerieorgane

Verkehrsbedienstete!

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 5. Stück aus 1955 haben wir das Verhalten der Bediensteten bei Einvernahmen durch Polizei- oder Gendarmerieorgane ausführlicher Betrachtung unterzogen.

Es scheint aber, als wären unsere Mahnungen von Vielen nicht richtig erfaßt oder aber bereits wieder vergessen worden.

Aus einem jüngst hier eingegangenen Bericht geht nämlich hervor, daß ein Fahrdienstleiter anlässlich der Erhebungen wegen eines Verschubzusammenstoßes den Gendarmerieorganen gegenüber die Aussage verweigerte. Dagegen hat der ebenfalls am Ereignis beteiligte Lokomotivführer wohl ausgesagt, dabei aber wieder geäußert, daß

seiner Meinung nach der die Verschubbewegung einleitende Verschieber am Unfall schuldtragend sei.

Auch anlässlich einer Verschubentgleisung in den letzten Tagen wurde festgestellt, daß der daran beteiligte Stellwerkswärter eine Einvernahme durch Organe der Gendarmerie mit dem Bemerkten ablehnte, daß nicht er, sondern nur der Bahnhofsvorstand zur Aussage berechtigt sei.

Die drei Bediensteten haben vollkommen falsch gehandelt. Es ist daher unbedingt notwendig, daß sowohl Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst als auch Bahnhofsvorstände allen Verkehrsbediensteten neuerlich die Bestimmungen der DV V 26, Punkt 121, und der DA. (151), enthalten im GD. ABl., 16. Stk. aus 1953, in Erinnerung rufen bzw. an Hand von Beispielen erklären. (Siehe auch das Verkehrs-Unterrichtsblatt, 5. Stk. aus 1955, Beispiel 18.)

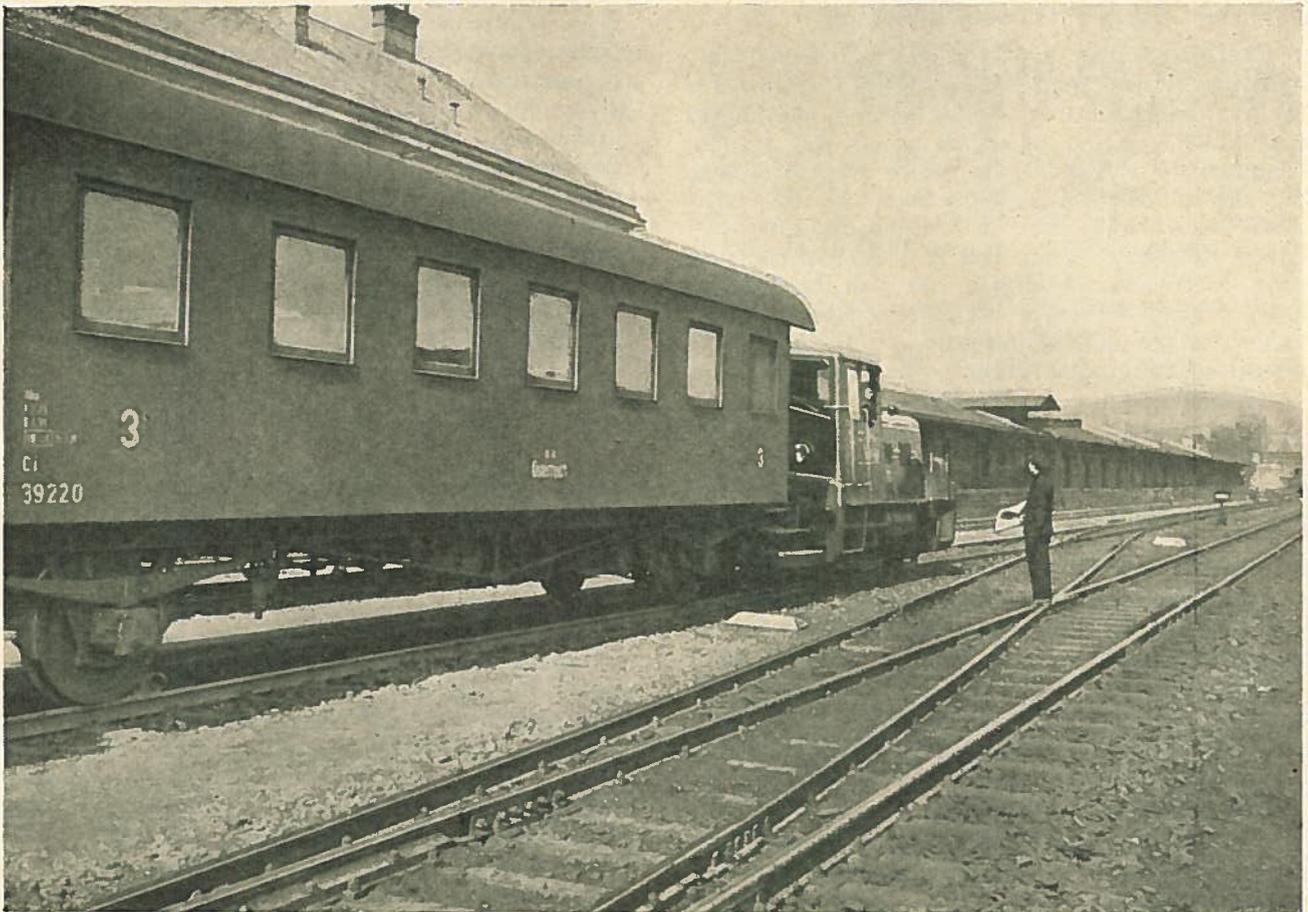
Verschieber, Zugbegleiter!

Die neu gelieferten Güterwagen ÖBB SSlm und ÖBB SSlmm der Nummerngruppen 395000 bzw. 396000 sind Drehgestellwagen. Daher haben bei diesen Wagen die Bestimmungen des Punktes 157 der DV V 3 Anwendung zu finden. Die Wagen dürfen demnach allein oder an der Spitze einer Gruppe von Fahrzeugen nur dann abgestoßen oder abgerollt werden, wenn sie durch Handbremsung zum Stillstand gebracht werden können. Ein Auffangen solcher Wagen mit Bremschuhen ist strenge verboten!

In letzter Zeit festgestellte Beschädigungen des Kopfstückes einiger dieser Wagen beweisen, daß nicht nur dieses Verbot übertreten, sondern die Wagen sogar ohne jegliche Abbremsung auf stehende Wagen oder Wagengruppen auflaufen gelassen wurden (DV V 3, Punkt 95).

Verschieber und Zugbegleiter, bedenket doch, daß durch Nichteinhaltung der Bestimmungen nicht nur die neuen Wagen, sondern meist auch wertvolle Ladegüter beschädigt werden. Die weitere Folge ist der Verlust des Vertrauens der Verfrächter in die sorgsame Behandlung der den Österreichischen Bundesbahnen anvertrauten Güter.

25. 4. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“



Obenstehendes Bild zeigt eine Vershubabteilung. Der Vershubleiter befindet sich in gleicher Höhe mit dem Lokomotivführer und gibt eben mündlich den Auftrag zur ziehenden Vershubbewegung.

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. Juni 1956 bei der Generaldirektion, Ref. I/1, eingelangt sein.

Es wird erneut darauf aufmerksam gemacht, daß die Lösungen — ohne Einhaltung des sonst vorgeschriebenen Dienstweges — mit Dienstpost in verschlossenem Umschlag, der den Vermerk „Preisausschreiben — Verkehrs-Unterrichtsblatt“ zu tragen hat, an die Generaldirektion, Betriebsdirektion, Ref. I/1, zu senden sind; die Einsendungen haben Vor- und Zuname, Diensttitel, Dienstverwendung sowie die Dienststelle des Einsenders zu enthalten.