

Verkehrs-Unterrichtsblatt

9. Stück

Wien, am 1. September 1956

Jahrgang 1956

Inhalt: 34. Kleinwagenunfälle
35. Maßnahmen zur Sicherung der Reisenden bei geänderter Einfahrt personenbezogener Züge
36. Auszug aus der Unfallstatistik
37. Lösung des 5. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Reisezugschaffner! Mangelhaft durchgeführte Fahrkartenrevision schmälert die Einnahmen der Bahn, von deren Höhe auch Eure Entlohnung abhängig ist. Je rascher und gründlicher Ihr die Fahrausweise kontrolliert, desto geringer werden die Einnahmefälle sein und desto mehr Autorität werdet Ihr gegenüber dem Fahrgast besitzen. Im **Nahstreckenverkehr** ist wegen der kurz aufeinander folgenden Zughalte **besondere Aufmerksamkeit geboten.**

Das sind die Folgen

(Entgleisung eines zu Tal rasenden Güterzuges)



w e n n

die Bremsprobe nicht vorschriftsmäßig durchgeführt wird. Nach Beigabe mehrerer Wagen

34. Kleinwagenunfälle

- a) Zusammenstoß zweier in gleicher Richtung fahrender Sperrfahrten

Zwischen einem Befehlsbahnhof und dem Bahnhof B einer eingleisigen Hauptbahn wird

hinter der Zuglokomotive wurde auf das Öffnen der Luftabsperrhähne vergessen!

eine Gleisneulage durchgeführt. Die Arbeiten finden während der zeitweisen Sperre des Bahnhofes B (von 21.25 Uhr bis 3.50 Uhr) statt.

Um 21.55 Uhr kommt der Kleinwagenführer in die Fahrdienstleitung des Befehlsbahnhofes und

ersucht, ihn mit einem Kraftkleinwagen und 4 gezogenen Anhängern am gesperrten Gleis bis zum Bahnhof B und zurück abzufertigen. Während der geforderten Gleisbesetzung bis 3.50 Uhr sollten wiederholte Fahrten zwischen Baustelle und Bahnhof B zum Abführen von Schwellen durchgeführt werden. Der Fahrdienstleiter stimmt der Fahrt zu und gestattet die Gleisbesetzung bis 3.50 Uhr. Obwohl ihm bekannt ist, daß während dieser Zeit auch ein Arbeitszug in das gesperrte Gleis fahren soll, unterläßt er es, den Kleinwagenführer in der Fahrtanweisung davon zu verständigen und erteilt die Erlaubnis zur Abfahrt als Sperrfahrt 1.

Um 1.05 Uhr fertigt derselbe Fahrdienstleiter den erwähnten Arbeitszug als Sperrfahrt 2 zur Baustelle ab; auch dieser Sperrfahrt schreibt er 3.50 Uhr als spätesten Zeitpunkt zur Rückkehr vor. Die Hinfahrt erfolgt gezogen, die Rückfahrt geschoben. Wiewohl sich im gesperrten Gleis schon die Sperrfahrt Kl 1 befindet, schreibt der Fahrdienstleiter dem Arbeitszug für die Hinfahrt eine Geschwindigkeit von 40 km/st vor.

Um 3.30 Uhr beendet die Sperrfahrt Kl 1 ihre letzte Fahrt von der Baustelle in den Bahnhof B und kehrt mit einer Geschwindigkeit von etwa 20—25 km/st nach dem Befehlsbahnhof zurück. Die vier Anhänger werden dabei geschoben; die gesamte Arbeitsrotte befindet sich im Kraftkleinwagen.

Um 3.45 Uhr fährt auch der Arbeitszug seine Rückfahrt von der Baustelle nach dem Befehlsbahnhof zurück. Der Zugführer der Sperrfahrt überschreitet damit die Gleisbesetzungsdauer, da er wissen mußte, daß die Rückfahrt mindestens 12 Minuten dauern wird. Die Geschwindigkeit des Arbeitszuges beträgt ungefähr 10—15 km/st. Die Sperrfahrt Kl 1 holt daher den Arbeitszug ein. Als die Entfernung beider Sperrfahrten nur mehr etwa 150 m beträgt, bemerkt der Kleinwagenfahrer vor sich ein weißes Licht. Er nimmt an, es sei das von der Anstrahlung des Anfangssignales 9 b am Beginn der Baustelle herrührende weiße Licht und setzt die Fahrt mit unverminderter Geschwindigkeit fort. Erst kurz vor dem Arbeitszug bemerkt der Kleinwagenfahrer, daß das weiße Licht von der vor ihm fahrenden Lokomotive des Arbeitszuges stammt, kann jedoch trotz raschen Abbremsens den Zusammenstoß nicht mehr verhindern. Dabei werden zwei auf den geschobenen Anhängern verladene Schienen durch die Stirnwand des Kraftkleinwagens gestoßen und der Kleinwagenführer schwer verletzt. Von den übrigen im Kleinwagen mitfahrenden Personen erleiden acht leichte Verletzungen. Es entsteht Sachschaden in der Höhe von etwa S 27.000.—.

Welche Fehler führten zum Zusammenstoß der beiden Sperrfahrten?

Der Fahrdienstleiter wußte bereits zum Zeitpunkt der Abfertigung der Sperrfahrt Kl 1, daß ihr einige Zeit später ein Arbeitszug nachfolgen wird. Dennoch unterließ er es, die erste Sperrfahrt vom Verkehr des Arbeitszuges zu verständigen (DV V 3, Punkt 871). Diese Verständigung wäre in der Fahrtanweisung in Spalte 6 vorzunehmen gewesen.

Unbedingt aber war der Arbeitszug nach Punkt 874 im Vorsichtsbefehl von der im gesperrten Gleis befindlichen Sperrfahrt in Kenntnis zu setzen. Die allfällige Undurchführbarkeit der Benachrichtigung der Sperrfahrt Kl 1 wäre besonders anzuführen gewesen.

Auch durch die Bewilligung der gleichen spätesten Rückkuffzeit für Kleinwagen und Arbeitszug wurde das Zusammentreffen der beiden Sperrfahrten begünstigt. Es ist selbstverständlich, daß beim Verkehr mehrerer Sperrfahrten die spätesten Rückkuffzeiten mit entsprechenden Zeitunterschieden festzulegen sind.

Auch die Vorschreibung der Geschwindigkeit des Arbeitszuges war unrichtig. Da sich die Sperrfahrt Kl 1 schon im Streckengleis befand, hätte nicht eine Geschwindigkeit von 40 km/st, sondern nur eine solche von 25 km/st gestattet werden dürfen.

Kleinwagenführer und Kleinwagenfahrer sind am Ereignis mitschuldig, weil sie bei der schiebenden Rückfahrt des Kleinwagens die zulässige Fahrgeschwindigkeit von 10 km/st überschritten; der Kleinwagenführer hat außerdem für die Besetzung der Bahnwagenbremsen keine Sorge getragen. Durch die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit wurde der Arbeitszug von der Kleinwagenfahrt eingeholt; ein heftiger Anprall war die weitere Folge. Die Besetzung der Bahnwagenbremsen hätte die Sicht verbessert und bei entsprechender Reaktion den Anprall vermieden, zumindest jedoch gemildert (DV V 3, Punkt 829, 830, 839 und 855).

Der Zugführer des Arbeitszuges, ein Bahnrichter, überschritt die ihm bewilligte Gleisbesetzungszeit und trug dadurch ebenfalls zum Zusammenstoß bei. Er verstieß gegen Punkt 872 der DV V 3.

b) Fahrdienstleiter verschuldet den Zusammenstoß zweier Kraftkleinwagen

Vom Fahrdienstleiter des Zwischenbahnhofes A einer eingleisigen Hauptbahn werden knapp hintereinander zwei Kraftkleinwagen in Richtung Bahnhof B abgefertigt. Der erste Kleinwagen soll bis zum Bahnhof B, der zweite nur bis zu einem bestimmten Punkt der Strecke zwischen den beiden Bahnhöfen und dann zurück nach Bahnhof A fahren. Beide Kleinwagenfahrten werden vorschriftsgemäß mit dem Fahrdienstleiter des Bahnhofes B vereinbart und den in Betracht kommenden Bediensteten angezeigt.

Zehn Minuten nach Abfahrt der beiden Kleinwagen wird beim Fahrdienstleiter des Bahnhofes B vom Fahrleitungsmeister die Fahrt eines Kraftkleinwagens mit vorgereihem Gerüstwagen nach Bahnhof A beantragt. Der Fahrdienstleiter füllt die Fahrtanweisung aus, gestattet eine Gleisbesetzung von 15 Minuten (Entfernung zwischen Bahnhof A und B 9,5 km) und erteilt die Erlaubnis zur Abfahrt. Da er es unterlassen hat, für die beiden von A abfahrenden Kleinwagen die entsprechenden Schilder anzubringen, wird er an die Besetzung des Gleises durch zwei Kleinwagen nicht erinnert. Er unterläßt auch die Vereinbarung der Kleinwagenfahrt mit dem Fahrdienst-

leiter des Bahnhofes A sowie die Anzeige an die Streckenbediensteten. Im Zugmeldebuch trägt er weder die in Richtung zu seinem Bahnhof verkehrenden Kleinwagen noch die von ihm abgefertigte Fahrt ein; schließlich unterläßt er auch in diesem Fall die Anbringung des Schildes „Kleinwagen“.

Erst 5 Minuten später — der Kleinwagen mit dem Fahrleitungsmeister ist längst abgefahren — fällt ihm ein, daß die beiden vom Bahnhof A abgefertigten Kleinwagen noch unterwegs sind. Er beauftragt den Wärter der zwischen Bahnhof A und B liegenden Haltestelle, die einander entgegenfahrenden Kleinwagen anzuhalten. Doch vergebens. Der Kleinwagen des Fahrleitungsmeisters hat die Haltestelle schon mit etwa 30 km/st Geschwindigkeit durchfahren. In einem unübersichtlichen Einschnitt stoßen die Kleinwagen zusammen. Beide Kleinwagenführer werden schwer verletzt, die Kleinwagen stark beschädigt. Der Sachschaden beträgt S 53.000.—.

Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes B hat eine große Anzahl von Vorschriftenbestimmungen grob mißachtet. Er ließ die ihm im Punkt 320 der DV V 3 auferlegte Sorgspflicht für die anstandslose und sichere Abwicklung der Verkehrsverrichtungen völlig außer Acht.

Das geschah hauptsächlich dadurch, daß er die nach den Punkten 330 und 846 der DV V 3 vorgeschriebenen Eintragungen nicht vornahm. Daher waren aus dem Zugmeldebuch weder die Fahrt des Kl 1 noch jene des Kl 2 zu ersehen. Weiters unterließ er es, die im Punkt 842 der DV V 3 vorgeschriebenen Schilder „Kleinwagen“ anzubringen.

Als der Fahrleitungsmeister bei ihm erschien, vereinbarte er nicht die geplante Kleinwagenfahrt

und zeigte sie weder den Streckenbediensteten noch dem Nachbarbahnhof an, sondern erteilte bedenkenlos die Fahrerlaubnis, obwohl weder der erste Kleinwagen bei ihm eingetroffen, noch eine Rückmeldung für den zweiten Kleinwagen vom Bahnhof A eingelangt war (DV V 3, Punkt 835).

Schließlich verstieß der Fahrdienstleiter noch gegen Punkt 855 der DV V 3, weil er der Kleinwagenfahrt des Fahrleitungsmeisters eine Gleisbesetzungsdauer von nur 15 Minuten vorschrieb, obwohl der Kleinwagen einen Gerüstwagen schob und daher nur mit höchstens 10 km/st hätte fahren dürfen. Er verleitete dadurch den Fahrer des Kleinwagens, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten.

Der Fahrdienstleiter wurde vom Dienst abgezogen, gerichtlich zu 6 Monaten strengem Arrest — bedingt auf 2 Jahre — sowie zur Zahlung eines Schmerzensgeldes in der Höhe von S 2.000.— verurteilt und im Ordnungswege mit einer Geldbuße von 10 % bestraft.

Der Fahrleitungsmeister verstieß gegen Punkt 855 der DV V 3, weil er die Überschreitung der höchstzulässigen Geschwindigkeit von 10 km/st durch den Fahrer zuließ.

Es kann wohl angenommen werden, daß der Zusammenstoß auch bei Einhaltung dieser Vorschriftenbestimmung infolge der ungünstigen Geländeverhältnisse an der Begegnungsstelle unvermeidlich gewesen wäre, jedoch hätten die Unfallsfolgen nicht ein derartiges Ausmaß angenommen. Jedenfalls wäre es zweckmäßig gewesen, den Gerüstwagen hinter den Kleinwagen zu reihen; dadurch wären wesentlich günstigere Sichtverhältnisse gegeben gewesen.

Der Fahrleitungsmeister wurde mit 2 % Gehaltsabzug bestraft.

Dienststellenvorstände, Fahrdienstleiter!

Hergang und Folgen eines Ereignisses sowie Ursache und Schuldfrage können nur dann geklärt werden, wenn alle beteiligten Bediensteten und Zeugen **SOFORT** einvernommen werden (Voreinvernahme). Ist dies aber ohne Beeinträchtigung der Verkehrsabwicklung nicht möglich, dann ist die Voreinvernahme **SPÄTESTENS** in einem Unterwegsbahnhof mit genügendem Aufenthalt oder im Zugend- bzw. Mannschaftswechselbahnhof durchzuführen (DV V 26, Punkt 83).

Fahrdienstleiter, Schaffner, Betafler!

So →

werden die Vorreiber, mit denen ein Großteil der oberen Schilderhaken unserer Personenwagen ausgestattet ist, ihren Zweck **nicht erfüllen!**

Die Vorreiber dienen doch dazu, in lotrechter Stellung ein Losreißen der Richtungsschilder durch den bei Begegnung rasch-fahrender Züge entstehenden Luftwirbel zu verhindern.

Überprüft daher stets gewissenhaft — und zwar auf beiden Seiten des Zuges — die Sicherung der Richtungsschilder. Nur so können schwere Unfälle vermieden werden!

Mangelhafte Anbringung von Richtungsschildern hat schon mehrmals Menschenleben gekostet!



35. Maßnahmen zur Sicherung der Reisenden bei geänderter Einfahrt personenbefördernder Züge

Schwere Verletzungen von wartenden Reisenden bei Einfahränderungen personenbefördernder Züge geben Anlaß, an die zur Vermeidung solcher Unfälle erforderlichen Maßnahmen zu erinnern.

Die Punkte 324, t), und 521, b), der DV V 3 enthalten die zur Wahrung der Sicherheit der Reisenden erforderlichen Bestimmungen.

Wie ist nun im Falle einer Einfahränderung im Hinblick auf die Sicherung der Reisenden vorzugehen?

Muß ein personenbefördernder Zug ausnahmsweise auf ein anderes als das im Zugverzeichnis bestimmte Gleis einfahren, dann hat der Fahrdienstleiter unbedingt dafür zu sorgen, daß die auf diesen Zug wartenden Reisenden von der geänderten Einfahrt Kenntnis erhalten. Ganz besonders gilt dies für Bahnhöfe ohne Inselbahnsteige.

36. Auszug aus der Unfallstatistik

Neuerliches Ansteigen der Verschubunfälle!

Im Gesamtbereich der Österreichischen Bundesbahnen ereigneten sich

im Jahre 1953	3.208
1954	3.476
1955	3.820

Verschubunfälle.

Auch ein Vergleich der Verschubunfallziffern des 1. Vierteljahres 1955 mit jenen des 1. Vierteljahres 1956 zeigt eine Steigerung um 10 % von 983 auf 1.086 Verschubunfälle (davon 14 mit schweren Folgen).

Während des 1. Vierteljahres 1956 ereigneten sich 209 schwere Unfälle, bei denen an Bahneigen-

Die Verständigung ist — je nach den örtlichen Verhältnissen — entweder durch Lautsprecher oder mündlich durchzuführen. Die Form der Ansage durch Lautsprecher ist in ZSV, II/20, geregelt. Die mündliche Verständigung von der Einfahränderung hat wiederholt, laut und in allgemein verständlicher Art zu erfolgen. Sie hat knapp vor der Zugeinfahrt nochmals zu erfolgen, damit auch jene Reisenden, die erst in letzter Minute den Bahnsteig betreten, hievon Kenntnis erhalten.

Der Fahrdienstleiter hat rechtzeitig am Platz anwesend zu sein (DV V 3, Punkt 455) und sein Augenmerk darauf zu richten, daß sich die Reisenden in genügender Entfernung vom Einfahrgleis aufhalten [DV V 3, Punkt 521, b)].

Fahrdienstleiter!

Beachtet stets Punkt 10 der DV V 3!

Bedenkt, daß auch scheinbar geringe Verstöße gegen die zur Wahrung der Verkehrssicherheit getroffenen Anordnungen Menschenleben gefährden können!

tum Schaden in der Höhe von S 1,114.000.— entstand. Wird zu dieser Summe der reine Sachschaden der Verschubunfälle mit leichten Folgen — pro Fall durchschnittlich S 500.— — hinzugezählt, so ergibt sich eine Gesamtschadenssumme von S 1,650.000.—!

Abschließend ein Vergleich der Schrankenstände und Fahrten in abgeschaltete Gleise:

1. Vierteljahr 1955: 138 offene Schranken,
1. „ 1956: 160 offene Schranken;
1. Vierteljahr 1955: 41 Fahrten in abgeschaltete Gleise,
1. „ 1956: 79 Fahrten in abgeschaltete Gleise.

37. Lösung des 5. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Die richtige Lösung des im Verkehrs-Unterrichtsblatt 8. Stück aus 1956 veröffentlichten Preisausschreibens lautet:

DV V 2, Punkt 111 (bei Tag: Kein besonderes Signal);

DV V 3, Punkt 855,

1. Absatz (Turmwagen dürfen nur zwei Bahnwagen beigegeben werden),
2. Absatz (die Fahrgeschwindigkeit beträgt beim Schieben höchstens 10 km/st),
3. Absatz (Besetzung mit Kleinwagenfahrer und -führer erforderlich),
3. Absatz (jedem angehängten Bahnwagen muß ein Bremser beigegeben werden).

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 300.—):
Assistent Karl Engelmann, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Penzing;
2. Preis (S 200.—):
Assistent Otto Krückl, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Ernsthofen;

3. Preis (S 100.—):
Prov. Adjunkt Karl Mitterer, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Breitenschützing;

1. Trostpreis (S 50.—):
Revident Leo Döttlinger, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Wels;

2. Trostpreis (S 50.—):
Adjunkt Otto Schobert, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Wien Süd;

3. Trostpreis (S 50.—):
Blockwärter Alois Fellingner,
Bahnmeisterstelle Vöcklabruck;

4. Trostpreis (S 50.—):
Bahnrichter II Ludwig Zauner,
Bahnmeisterstelle Vöcklabruck;

5. Trostpreis (S 50.—):
Adjunkt Johann Triebel, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Gratwein.

Die Gewinne gehen den Preisträgern umgehend zu.

Besonders hervorgehoben zu werden verdient die rege Beteiligung der Bediensteten des Bahnhofes Gratwein am Preisausschreiben.