

Verkehrs-Unterrichtsblatt

10. Stück

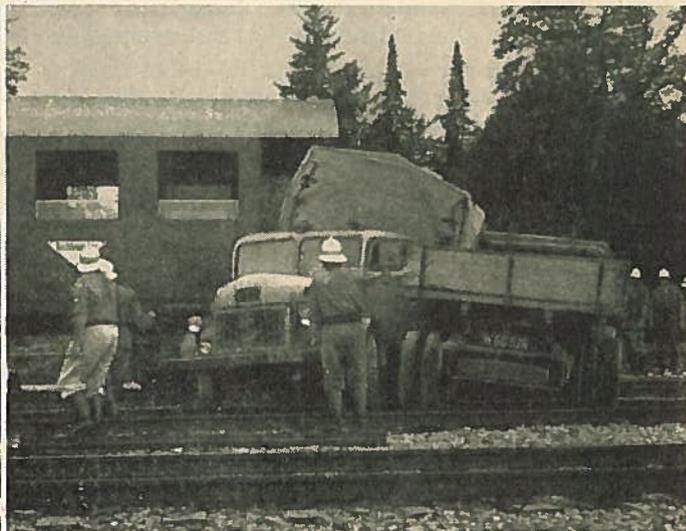
Wien, am 1. Oktober 1956

Jahrgang 1956

Inhalt: 38. Entgleisung eines Arbeitszuges
39. Erlebtes und Erlauschtes zum Nachdenken
40. Starkstromunfälle
41. Meldungen über Anstände auf schienengleichen Wegübergängen
42. Signal 24: „Pulverfahne“
43. 6. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

Das sind die Folgen

(Zusammenprall eines geschobenen Pendelzuges mit zwei Lastkraftwagen)



w e n n

ein Schranken vorzeitig geöffnet wird.

38. Entgleisung eines Arbeitszuges

Auf einer eingleisigen Hauptbahn wird das Streckengleis zwischen dem Befehlsbahnhof A und dem Bahnhof B während der Mittagszeit wegen Bauarbeiten über eine Stunde gesperrt. Da an der Arbeitsstelle Schienen entfernt werden müssen und ein Arbeitszug vom Befehlsbahnhof zu erwarten ist, beauftragt der aufsichtsführende Bahnrichter einen Sicherungsposten — einen aus den DV V 2 und V 3 geprüften Bediensteten —, den unbefahrten Gleisabschnitt zu decken. Dieser Mann stellt eine Haltscheibe auf, ohne aber dabei die in der DV V 2 vorgeschriebene Bremsweglänge einzuhalten. Außerdem ist die vor-

geschriebene Sicht auf die Haltscheibe nicht gegeben.

Unterdessen fertigt der Fahrdienstleiter im Befehlsbahnhof den Arbeitszug als Sperrfahrt 1 zur Arbeitsstelle ab. Der Lokomotivführer, der die Aufgaben des Zugführers mitverrichten soll, wird über die zur Durchführung der Fahrt erforderlichen Angaben vom Fahrdienstleiter nicht verständigt. Dieser unterläßt unter anderem auch die Beigabe der schriftlichen Befehle und rechtfertigt sein Verhalten später damit, der den Zug begleitende Bahnerhaltungsbedienstete, den er für den Zugführer gehalten habe, hätte ihm versichert, die Sperrfahrt sicher leiten zu können und keine Befehle zu benötigen.

Wien Wien IV/1/56

Als sich der Lokomotivführer bei diesem Begleiter des Arbeitszuges, den auch er als Zugführer ansieht, nach den Befehlen erkundigt, erhält er die Erklärung, es seien solche nicht nötig, da die Fahrt als Verschiebfahrt durchgeführt werde.

Bei Annäherung des Arbeitszuges an die Arbeitsstelle ruft der auf der Lokomotive mitfahrende Begleiter dem Lokomotivführer plötzlich „Halt“ zu. Gleichzeitig bemerkt auch der Lokomotivführer, daß an der Arbeitsstelle mehrere Schienen fehlen und leitet sofort Schnellbremsung ein. Er kann aber nicht mehr verhindern, daß die Lokomotive mit einer Lauf- und drei Treibachsen entgleist.

Schuldtragend an der Entgleisung der Arbeitszuglokomotive sind der an der Arbeitsstelle die Aufsicht führende Bahnrichter sowie der Sicherungsposten.

Beide verstießen gegen die Punkte 11 und 73 der DV V 2. Im Punkt 11 wird angeordnet, daß Signale derart zu geben sind, daß sie **rechtzeitig und deutlich** wahrgenommen werden können. Dieser Bestimmung wurde nicht entsprochen.

Da es sich um eine planmäßige Sperre des Streckengleises handelte, wäre ausreichend Zeit dazu gewesen, die Haltscheibe auf Bremsweglänge aufzustellen.

Punkt 73 der DV V 2 setzt die für die Aufstellung der Haltscheibe vorgeschriebenen Entfernungen fest. Wenn zur Deckung der Arbeitsstelle nur die Haltscheibe allein — ohne Haltvorscheibe — verwendet wurde, so hätte sie auf **Bremsweglänge** und überdies so aufgestellt werden müssen, daß sie auf **mindestens 100 m** wahrgenommen hätte werden können.

39. Erlebtes und Erlauschtes zum Nachdenken

Fährt man in einen unserer westlichen Nachbarstaaten, so ist man angenehm überrascht, wenn sich der Schaffner nach der Fahrkartenkontrolle von den Fahrgästen mit einem freundlichen „Angenehme Weiterreise“ empfiehlt. Bei unseren Zollbeamten ist diese Art der Verabschiedung seit langem eine Selbstverständlichkeit.

Könnten sich unsere Schaffner nicht ebenso verhalten?

Ein Reisender betritt fünf Minuten vor der planmäßigen Ankunftszeit eines Schnellzuges, mit dem er abzureisen beabsichtigt, die Fahrdienstleitung eines größeren Befehlsbahnhofes und fragt den Fahrdienstleiter, ob mit Verspätung seines Zuges zu rechnen sei. Der Angesprochene kann die Frage des Fahrgastes zunächst nicht beantworten, da er noch nichts vom Verbleib des Schnellzuges weiß. Um aber doch dem Reisenden Auskunft geben zu können, erkundigt er sich beim Fernschreiber nach dem Verbleib des Schnellzuges. Der Fernschreiber weist daraufhin auf die nächst dem Fahrdienstleiter angebrachte Merktafel, auf der die Zugansage schon längst an-

Weitere Verfehlungen, die allerdings mit der Entgleisung des Arbeitszuges nicht ursächlich im Zusammenhang standen, beging der Fahrdienstleiter des Befehlsbahnhofes, der Lokomotivführer des Arbeitszuges und der Bedienstete der Bahnmeisterstelle.

Der **Fahrdienstleiter** verabsäumte die Feststellung, wer als Zugführer beim Arbeitszug tätig zu sein hatte; weiters unterließ er die in den Punkten 340 und 874 der DV V 3 vorgeschriebene Beigabe des Vorsichtsbefehles, obwohl im gesperrten Gleis eine unbefahrte Stelle vorhanden war. Da es sich um eine Sperrfahrt handelte, für die ein eigens erstellter Fahrplan nicht vorlag, hätten der Zugmannschaft die zur Durchführung der Sperrfahrt notwendigen Angaben mit **Allgemeinem Befehl** vorgeschrieben werden müssen (DV V 3, Punkte 320, 340, 648, 872 und 874).

Der **Lokomotivführer** des Arbeitszuges wußte, daß er einen Arbeitszug zur Baustelle im gesperrten Gleis zu führen hatte. Trotzdem nahm er widerspruchslos die Weisung eines den Zug begleitenden Bediensteten, als Verschiebfahrt zu fahren, zur Kenntnis. Dadurch verstieß er, ebenso wie der Fahrdienstleiter, gegen Punkt 872, weiters aber auch gegen die Punkte 113 und 868 der DV V 3.

Der **Bedienstete der Bahnmeisterstelle** mengte sich in Verkehrsangelegenheiten ein, obwohl er hiezu nicht befugt war und erweckte damit den Anschein, als Zugführer des Arbeitszuges zu fungieren. Auch begleitete er die Sperrfahrt nicht mit der nötigen Umsicht, da er sonst das rechtzeitige Anhalten vor der Arbeitsstelle hätte veranlassen können (Dienstordnung § 18).

geschrieben steht. Die Frage des Reisenden kann darauf beantwortet werden.

Wir aber stellen die Frage:

Wie kann dieser Fahrdienstleiter, der die Bestimmungen des Punktes 546 der DV V 3 mißachtet, die ihn zur Laufverfolgung der Züge verpflichtet, die Lage beherrschen und richtig disponieren? Er wird stets von den Ereignissen überrascht werden und zu Handlungen gezwungen sein, die den Betrieb in Unordnung bringen und das Ansehen der Bahn schädigen.

Ein anderer Reisender betritt die Fahrdienstleitung eines unserer größten und modernsten Bahnhöfe. Er trifft dort mehrere Fahrdienstleiter an; einer von diesen hat sich landfremde Gebräuche angeeignet und seine Füße auf die Schreibtischplatte gelegt, um sich besser der Ruhe hingeben zu können. Die Anwesenheit des Reisenden stört ihn nicht im geringsten! Obwohl selbst im Augenblick unbeschäftigt, weist er den Auskunftheischenden — **durch einen Wink mit dem Daumen!** — an seine Kollegen!

Durch solches Verhalten wird das Ansehen von Verwaltung und Eisenbahnerschaft schwerstens in Verruf gebracht!

40. Starkstromunfälle

Bedienstete auf elektrisch betriebenen Strecken !

Unfälle durch Starkstrom gehen oft auf scheinbar geringfügige Irrtümer zurück, die aus einem einzigen Augenblick der Schwäche oder Unaufmerksamkeit entstehen, dann aber meist nicht mehr gut zu machen sind:

Eine Arbeitsgruppe eines Fahrleitungsmeisters überprüft die Fahrleitung eines Bahnhofes einer zweigleisigen Strecke. Eine Bahnhofseite wird abgeschaltet und geerdet, den Arbeitenden wird der Schaltzustand bekanntgegeben und sie verteilen sich auf ihre Arbeitsplätze. Ein Arbeiter — sonst ein erfahrener Fachmann — beginnt die Arbeit aber statt auf der abgeschalteten, auf der stromführenden Bahnhofseite, gerät in den Stromkreis und verunglückt tödlich.

Hätte er — wie vorgesehen — nach der Erdungsstange geblickt, wäre der Unfall vermieden worden (DV A 40/VI, Punkte 5 und 6).

Unfälle durch Starkstrom kommen häufig auf derart leichtfertige Weise zustande, daß man nicht verstehen kann, warum ein Menschenleben nicht einen Augenblick Bedachtsamkeit oder Überlegung wert sein soll:

Ein junger Lokomotivheizer besorgt in einem Bahnhof mit elektrischer Fahrleitung das Abschmieren der Dampflokomotive. Obwohl ihn der Lokomotivführer gewarnt hatte, besteigt er vom Laufblech aus den Kessel, gerät an die spannungsführende Fahrleitung und wird tödlich verletzt.

Beachtet die DV A 40/VI, Abschnitt II, und das Merkblatt über die Gefahren der Hochspannung !

41. Meldungen über Anstände auf schienengleichen Wegübergängen

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter !

Gebt bei Meldungen über Anstände auf schienengleichen Wegübergängen (z.B.: Schranken anfahren, offene Schranken, Einschließen von Kraftfahrzeugen) auch immer bekannt, ob eine Gefährdung von Straßenbenutzern durch herannahende Züge vorlag und ob Aufsehen erregt wurde.

Einige Beispiele sollen der Erläuterung dienen:

- a) Ein Schrankenwärter vergißt, den Schranken rechtzeitig zu schließen. Ein Kraftfahrzeug nähert sich dem Übergang, der Lenker bemerkt jedoch den herannahenden Zug und bleibt rechtzeitig stehen.
- b) Ein geschlossener Schranken wird von einem Kraftfahrzeug durchfahren. Das Kraftfahr-

zeug bleibt im Gleis stehen. Der herannahende Zug wird vom Schrankenwärter noch rechtzeitig angehalten.

- c) Auf einem unabgeschränkten Wegübergang überquert ein Kraftfahrzeug trotz der Achtungssignale eines herannahenden Zuges noch knapp vor diesem das Gleis.

- d) Der Lokomotivführer eines sich einem unabgeschränkten Wegübergang nähernden Zuges unterläßt trotz der Aufstellung von Pfeifpflöcken die vorgeschriebene Abgabe von Achtungssignalen. Ein Kraftfahrzeug kann den Übergang noch knapp vor dem Zug überqueren.

In allen diesen Fällen lag Gefährdung von Straßenbenutzern vor.

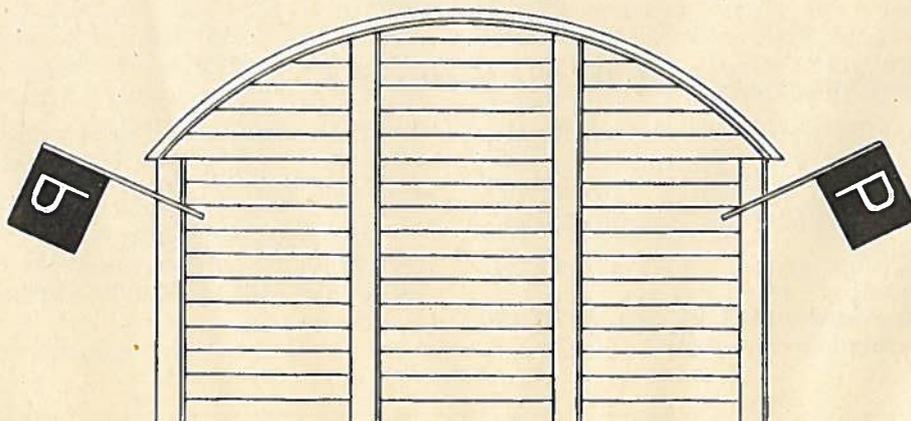
Dieser Umstand ist daher in den Meldungen anzuführen.

Lokomotivführer, Verschieber!

Nehmt beim Verschub zur **Nachtzeit** Rücksicht auf die in Bahnhofnähe Wohnenden.

Stört nicht die Nachtruhe durch **unnötigen** Lärm!

42. Signal 24: „Pulverfahne“



Wagenladungen von explosiven Stoffen und Gegenständen sowie mit explosiven Stoffen geladenen Gegenständen sind durch das „Signal 24 — Pulverfahne“ besonders gekennzeichnet.

Es sind dies die im „Sonderheft 1 als Beilage zum IGT I und OGT I A — Vorschriften über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Stoffe und Gegenstände —“ unter Klasse Ia (Randnummer 21, Ziffer 1—14) und Klasse Ib (Randnummer 61, Ziffer 1—11) aufgezählten Stoffe und Gegenstände.

Im Frachtbrief ist die Bezeichnung des Gutes rot unterstrichen und außerdem die Klasse und Ziffer angegeben (z. B. „Leuchtpurpatronen Ib, Ziffer 4 c), RID *)“).

Die in der nunmehr ungültigen „Anlage C zu § 54 der EVO“ enthaltene Verpflichtung zur Beistellung der Pulverfahnen durch den Absender ist im „Sonderheft 1“ nicht mehr enthalten.

Aus Betriebssicherheitsgründen kann aber auf die besondere Kennzeichnung von Wagenladungen mit explosionsgefährlichen Stoffen und Gegenständen nicht verzichtet werden. Das „Signal 24 — Pulverfahne“ muß daher von der Eisenbahn beigestellt und durch die Versand- bzw. Grenzeintrittsbahnhöfe an den Wagen angebracht werden.

Die in Frage kommenden Versand-, Grenzeintritts- sowie eine bestimmte Anzahl von Verteilerbahnhöfen werden mit den notwendigen Pulverfahnen beteiligt werden.

Beim Verschub, bei der Zugbildung und Beförderung derart gekennzeichneteter Wagen sind folgende besondere Bestimmungen zu beachten:

1. Rauchen und Verwendung offenen Lichtes auf den Wagen und auf deren Schutzwagen ist verboten.

Bei Stillstand der Wagen gilt das Verbot auch im Umkreis von ungefähr 20 m (DV V 3, Punkt 97).

2. Die Wagen sind vom ziehenden oder schiebenden Triebfahrzeug — bei der Beförderung im Zug auch von einem ggf. eingereihten dienstbereiten Triebfahrzeug — durch mindestens vier Schutzwagen — zu trennen. Schutzwagen dürfen nicht mit entzündbaren Stoffen beladen sein (DV V 3, Punkte 151 und 224).

Handbremsen, auch die der unmittelbar benachbarten Wagen dürfen nicht besetzt und nicht bedient werden.

Elektrische Einrichtungen der Wagen dürfen nicht an einen Stromkreis angeschlossen werden.

Der Aufenthalt auf diesen Wagen ist nur den hiezu dienstlich verpflichteten Bediensteten gestattet (DV V 3, Punkte 151 und 309).

Solche Wagen dürfen nicht durch Abstoßen oder Abrollen verschoben und auch nicht dem Anprall anlaufender Wagen ausgesetzt werden (DV V 3, Punkt 156).

Die Beförderung hat grundsätzlich in Güterzügen zu erfolgen. Bei Beförderung in Güterzügen mit Personenbeförderung sind Wagen mit Pulverfahne hinter den Personenzug, von diesen aber durch mindestens vier Schutzwagen getrennt, einzureihen (DV V 3, Punkt 224).

Jedem der genannten Züge dürfen höchstens vier Wagen — in einer Gruppe gereiht — beigegeben werden. Bei größerer Anzahl sind eigene „Sprengstoffzüge“ zu bilden (DV V 3, Punkt 224).

3. Die Führung von Wagen mit Pulverfahne als Nachläufer oder die Beigabe von Nachläufern zu Zügen, die solche Wagen führen, ist verboten (DV V 3, Punkt 242).
4. Im Zugzettel sind Wagen mit Pulverfahne besonders hervorzuheben (DV V 3, Punkt 266).
5. Zustand, Verschluss und Kupplung der Wagen sowie ihrer Schutzwagen sind durch die Zugbegleiter sorgfältig zu untersuchen (DV V 3, Punkt 698).
6. Während der Fahrt ist dem Heißlaufen von Achslagern — auch jener der Schutzwagen — besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Bei ausreichenden Aufhalten sind die Achslagergehäuse aller dieser Wagen auf übermäßige Erwärmung zu befühlen; ggf. ist für Nachschmierungen zu sorgen (DV V 3, Punkte 724 und 739).

(Dienstunterricht für Fahrdienstleiter, Verschub- und Zugbegleitbedienstete).

*) „RID“ = Abkürzung für „Alphabetisches Verzeichnis der Stoffe und Gegenstände der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr“

43. 6. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

In einem Bahnhof treffen alle für den Regelfall im Punkt 474 der DV V 3 genannten Voraussetzungen zu, um einen Zug durch Vermittlung und zwar durch Freistellung des Ausfahrtsignales, abfertigen zu dürfen.

Die Frage lautet:

„In welchem Ausnahmefall ist eine derartige Abfertigungsart trotzdem verboten?“

Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 23. Oktober 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.