

# Verkehrs-Unterrichtsblatt

11. Stück

Wien, am 1. November 1956

Jahrgang 1956

**Inhalt:** 44. Eigenmächtiges Handeln verursacht Zugzusammenstoß  
45. Gefahren des Handverschubes  
46. Es ist nichts so fein gesponnen, ...!  
47. Erlebtes und Erlauschtes zum Nachdenken  
48. Lösung des 6. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“  
49. 7. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

## Das sind die Folgen

(Zusammenstoß zweier  
Güterzüge)

### wenn

man nach Einfahrt eines Zuges vergißt, das Einfahrsignal in die Haltstellung zu bringen, den Zug trotzdem rückmeldet und überdies einen Folgezug annimmt (DV V 3, Punkt 391).



#### 44. Eigenmächtiges Handeln verursacht Zugzusammenstoß

Eine alleinverkehrende Diesellokomotive wird infolge Achsbruches auf freier Strecke untauglich. Der Lokomotivführer ersucht einen Bahnfremden, dem in der Fahrtrichtung rückgelegenen Bahnhof die Untauglichkeit bekanntzugeben und Hilfe anzufordern. Trotz des Achsbruches versucht er mit Schrittgeschwindigkeit in diesen Bahnhof zurückzufahren.

Unterdessen wird vom Fahrdienstleiter im Einvernehmen mit der zuständigen Zugförderungsstelle und dem Bahnmeister beschlossen, keinen Hilfszug zu entsenden, sondern zu versuchen, den Achsbruch zu verkeilen und die untaugliche Lokomotive mit einer am Bahnhof befindlichen Diesellokomotive abzuschleppen. Drei Kilometer vor jener Stelle, an der die untauglich gewordene Lokomotive zu erwarten gewesen wäre, stoßen beide Lokomotiven in einer

unübersichtlichen Krümmung zusammen. Hierbei wird die Hilfslokomotive beschädigt und untauglich. Fünf Bedienstete erleiden leichte Verletzungen.

Dieser Unfall ist wieder ein typisches Beispiel dafür, wie verhängnisvoll sich im Betriebsdienst „Meinen“, „Glauben“ oder „Annehmen“ auswirken kann.

Der Lokomotivführer der untauglich gewordenen Lokomotive dachte nicht daran, daß die Abbeförderung von der Strecke auch ohne Hilfszug erfolgen könnte. Da seiner Meinung nach genügend Zeit zur Verfügung stand, glaubte er sich berechtigt, ohne fremde Hilfe in den Bahnhof zurückzufahren. Wenn ihm auch zugute gehalten werden muß, daß sein Vorgehen dem Bestreben entsprang, die Strecke möglichst rasch frei zu machen, so hat er sich trotzdem schwerer Verfehlungen schuldig gemacht.

Da es sich um ein unvorhergesehenes Zurückschieben von der Strecke handelte, hätte dies erst nach Einholen der Zustimmung des Fahr-

dienstleiters des Bahnhofes, in den zurückgeschoben werden sollte, erfolgen dürfen (DV V 3, Punkte 776 und 777). Aber selbst für den Fall, daß die Zustimmung des Fahrdienstleiters tatsächlich eingeholt worden wäre, hätte die Fahrt trotzdem unterbleiben müssen, da sie bei Achsbruch nach Punkt 54 der DV M 22, Teil A, auf keinen Fall zulässig gewesen wäre.

Der Lokomotivführer faßte deshalb den Entschluß, mit der untauglichen Lokomotive zurückzufahren, weil er der Meinung war, daß ein Abschleppen nur durch den angeforderten Hilfszug möglich sei und weil er befürchtete, stundenlang warten zu müssen. Er bedachte aber nicht, daß der Hilfszug aus anderen Gründen in nächster Nähe sein und binnen kurzer Frist zur Unfallstelle kommen konnte, oder daß auch auf andere Art Hilfe gewährt werden könnte.

Es muß eindringlich davor gewarnt werden, sich aus eigener Überlegung zu Handlungen verleiten zu lassen, die größte Betriebsgefahren mit sich bringen können.

#### 45. Gefahren des Handverschubes

Bediensteten, wie Bahnhelfer oder Umladebedienstete, die nur fallweise zum Handverschub herangezogen werden, diene nachstehend geschilderter Unfall als Warnung, die Gefahren des Handverschubes nicht zu unterschätzen.

Gerade diese Bediensteten verfügen nicht über die Erfahrungen, wie sie etwa Vershub- oder Zugbegleitbedienstete besitzen. Nur zu oft werden die Gefahren gering erachtet und sorgloses Verhalten an den Tag gelegt.

Ein Magazinsmeister beauftragt seine Bahnhelfer, einen von zwei bei der Rampe bereitgestellten Wagen mehrere Meter vorzuschieben.

Ein Bahnhelfer entfernt den Bremsschuh, mit dem die beiden in einem Gefälle von 2 ‰ stehenden Wagen vorübergehend gesichert sind und übergibt ihn einem Kollegen mit der Aufforderung, den vorzuschiebenden Wagen damit anzuhalten. Er selbst kuppelt dann den Wagen ab und beginnt ihn vorzuschieben, indem er die rechte Schulter an die Stirnwand drückt. Er bemerkt nicht, daß während seiner Tätigkeit ein zweiter Bahnhelfer hinter ihn tritt und an einem der Puffer ebenfalls anschiebt. Gleich darauf rollt der Wagen auf den unterdessen neuerlich aufgelegten Bremsschuh und von diesem wieder zirka 50 cm zurück.

Von den Beteiligten unbemerkt, setzt sich während dieses Verschubes der zweite Wagen, der nach dem Abkuppeln des ersten gegen Entrollen nicht mehr gesichert war, in Bewegung und folgt diesem langsam nach. Kurz nach dessen Stillstand prallt er an ihn an. Dabei wird der Bahnhelfer, der am Puffer nachgeschoben hatte, zwischen den Puffern der beiden Fahrzeuge eingeklemmt und getötet.

Obwohl alle für den Handverschub in Betracht kommenden Bediensteten des Bahnhofes wiederholt belehrt und angewiesen worden waren,

stillstehende Fahrzeuge gegen Entrollen zu sichern, ließ dies der Bahnhelfer, der den ersten Wagen abkuppelte, außer Acht. Er hat dadurch gegen die Bestimmungen der Anlage 1 im Zusammenhang mit Punkt 166 der DV V 3 verstoßen und ist am tödlichen Unfall seines Kollegen mit-schuldig.

Der Verunglückte war ebenfalls über die Bestimmungen der UVV unterrichtet, hat sich aber trotzdem beim Bewegen des Fahrzeuges nicht wie vorgeschrieben an der Seite des Wagens aufgehalten, sondern ging im Gleis und schob an einem der Puffer an. Er mußte seine Unvorsichtigkeit leider mit dem Leben bezahlen!

Schließlich sei noch erwähnt, daß gemäß Punkt 87 der DV V 3 jeder Verschub unter Leitung eines mit den örtlichen Verhältnissen vollkommen vertrauten Vershubleiters vor sich zu gehen hat. Hätte ein solcher den Handverschub geleitet, dann wäre gegen das Nachrollen des zweiten Wagens vorgesorgt und der Unfall damit verhindert worden.

#### Bahnhelfer!

Führt einen Handverschub nie allein durch! Steht ein zweiter, als Vershubleiter geeigneter Bediensteter nicht zur Verfügung, dann ersucht den Fahrdienstleiter, als Vershubleiter mitzuwirken.

Denkt stets daran, daß das Gehen zwischen den Fahrzeugen oder im Gleis lebensgefährlich ist.

Faßt die zu verschiebenden Fahrzeuge nie an den Puffern, sondern nur an den Seiten oder Ecken an!

Unterlaßt niemals die Sicherung stillstehender und sorgt für rechtzeitiges Anhalten bewegter Fahrzeuge!

Werden diese Forderungen außer Acht gelassen, so setzt Ihr nicht nur Euer eigenes sondern auch das Leben Eurer Kollegen aufs Spiel!

## 46. Es ist nichts so fein gesponnen, ...!

Ein Nachtschnellzug wird beim Einfahrsignal eines Zwischenbahnhofes sieben Minuten verhalten.

Begründung: „Liegenbleiben eines Kraftfahrzeuges auf dem abgeschränkten Wegübergang nächst Stellwerk 2. Hindernis durch Stellwerkswärter und Kraftfahrzeuglenker von der Übersetzung geschoben. Kennzeichen des Kraftfahrzeuges unbekannt.“

Auf die Frage, warum der Stellwerkswärter bei der Hilfeleistung nicht auch das Kennzeichen des Kraftfahrzeuges festgestellt habe, wissen Fahrdienstleiter und Stellwerkswärter keine Antwort. Schließlich stellt sich aber folgendes heraus:

Zur Nachahmung nicht empfohlen!

Vom Fahrdienstleiter wurde wohl die Einfahrt für den Schnellzug freigegeben, der Stellwerkswärter hatte aber geschlafen und daher nicht freigestellt. Erst die wiederholten Achtungssignale des beim Einfahrsignal stehenden Schnellzuges weckten den Stellwerkswärter auf. Um der verdienten Strafe zu entgehen, überredete der Stellwerkswärter den Fahrdienstleiter — einen noch sehr jungen Bediensteten —, den tatsächlichen Sachverhalt zu verschweigen und das Verhalten des Zuges mit dem Liegenbleiben eines Kraftfahrzeuges am Übergang zu begründen.

Der Schwindel mißlang! Fahrdienstleiter und Stellwerkswärter wurden mit 2 % bzw. 3 % Gehaltsabzug bestraft!

### Stellwerkswärter!

Tagtäglich ereignen sich Verschubentgleisungen infolge Umstellens von Weichen unter den Fahrzeugen. Erst kürzlich entstand bei einer so verursachten Entgleisung Schaden von S 100.000.—!

All diese Unfälle beweisen die ständige Nichtbeachtung des Punktes 123 der DV V 3. Es sei daher an dieser Stelle in Erinnerung gebracht, daß Weichen, die von Fahrzeugen besetzt sind oder deren Grenzmarke für die beabsichtigte Fahrt nicht frei ist, nicht umgestellt werden dürfen!

## 47. Erlebtes und Erlauschtes zum Nachdenken

An einem Sonntag versucht ein Basateilnehmer aus Wien um die Mittagszeit einen Zwischenbahnhof einer eingleisigen Nebenbahn fernmündlich zu erreichen. Er nimmt hiezu die Vermittlung des Bahnhofes, von dem die Nebenbahn abzweigt, in Anspruch. Der Fernsprechvermittler schaltet auf die OB-Bezirksverbindung und versucht den gewünschten Bahnhof durch mehrmalige Abgabe des Rufzeichens zur Meldung aufzufordern. Unterdessen tritt ein anderer Zwischenbahnhof in die Leitung ein und fordert mit dem Wort „Zugmeldung“ die Freigabe der Leitung. Dann ruft er wiederholt den Endbahnhof der Nebenbahn. Nach mehreren Minuten vergeblichen Rufens meldet sich dieser. Es ergibt sich folgendes Gespräch, dessen Ohrenzeuge der wartende Basateilnehmer wird:

Bahnhof A: „Bahnhof frei für Zug X?“

Bahnhof B (äußerst ungehalten): „Ja, Zug X darf ab. Aber warum rufst Du mich denn deswegen extra an? Du weißt ja, daß ich um diese Zeit beim Essen bin. Warum schickst Du denn den Zug nicht einfach weg?“

Obwohl es eines Kommentars zu den Worten dieses Fahrdienstleiters nicht bedürfte, sei doch folgendes gesagt:

Einem **Bahnhofvorstand**, der die Dienstverrichtungen seiner Bediensteten täglich überwacht, müßte doch solches Verhalten wohl einmal auffallen. Seine Pflicht wäre es, dem betreffenden Bediensteten nicht nur das Betriebsgefährliche seiner Handlungsweise vor Augen zu führen, sondern auch durch entsprechende Ahndung eines derart schweren Verstoßes gegen die Betriebs-

sicherheit für gewissenhafte Dienstesausübung zu sorgen!

In einem größeren, mit Lautsprecheranlage ausgestatteten Abzweigbahnhof erwartet eine Anzahl Reisender einen auf die abzweigende Strecke fahrenden Expresszug mit der planmäßigen Abfahrzeit um 16.09 Uhr. Obwohl diese Zeit schon um 10 Minuten überschritten ist, werden die Reisenden über eine Verspätung des Zuges nicht unterrichtet.

Inzwischen fährt am gleichen Bahnsteig ein endender Personenzug ein. In der Meinung, ihr Zug sei eingefahren, stürmen die auf den Expresszug wartenden Reisenden auf den eben eingefahrenen Zug zu. Es ist selbstverständlich, daß sie ihr zum Teil umfangreiches Gepäck mittragen. Als sie schon längst in Bewegung sind, ertönt es aus dem Lautsprecher: „Bahnhof A, bitte alles aussteigen. Zug bleibt hier. Anschlußzug nach B mit der planmäßigen Abfahrt um 16.09 Uhr vom gleichen Bahnsteig.“

Viel zu spät erst erfahren die Reisenden, daß der eingefahrene Zug gar nicht der von ihnen erwartete ist. Sie können der Ansage außerdem entnehmen, wann der von ihnen erwartete Expresszug planmäßig abfahren sollte. Da ihnen dies ja bekannt ist, vermissen sie die Verspätungsangabe des Zuges um so mehr.

Erst nach Ablauf weiterer 10 Minuten bequemt sich der Fahrdienstleiter dazu, eine Verspätung des Expresszuges von voraussichtlich 30 Minuten bekanntzugeben. Eine weitere Durchsage erfolgt nicht mehr. Tatsächlich fährt der Zug mit 50 Minuten Verspätung ein!

Ist es nach all dem, was den Reisenden an „Kundendienst“ geboten wurde, nicht selbstverständlich, daß sie ihrer Kritik über solche Vor-

gangweise in geharnischten Beschwerden Ausdruck verleihen und das Vorkommnis überdies Presse und Rundfunk bekanntgeben?

Ein zum Fahrdienstleiterdienst eingeteilter Bahnhofsvorstand bemerkt unmittelbar vor Abfertigung eines Personenzuges, daß eine geh-

hinderte, ältere Frau mit Handgepäck den Zug noch erreichen will. Der Bahnhofsvorstand wartet daraufhin nicht nur das Eintreffen der Frau ab, sondern eilt ihr entgegen, nimmt das Gepäck ab und ist beim Einsteigen behilflich!

Das ist Dienst am Kunden.

Solches Handeln ist nachahmenswert!

#### 48. Lösung des 6. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Die richtige Lösung des im Verkehrs-Unterrichtsblatt 10. Stück aus 1956 veröffentlichten Preisausschreibens lautet:

„Bei Sperrfahrten darf der Abfahrtauftrag nicht durch das Freistellen des Ausfahrtsignales vermittelt werden (DV V 3, Punkt 874).“

Jene Einsendungen, die neben den Vorschriftenbestimmungen des Punktes 874 der DV V 3 auch die Bestimmungen der DA. Z. 15/40 c vom 6. Mai 1952 enthielten, wurden ebenfalls als richtig bewertet.

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 300.—):  
Schaffner I Roman Gstöttenmayr, Gepäckschaffner, Bahnhof Linz Hbf.;
2. Preis (S 200.—):  
Stellwerkswärter I Johann Köppel, Bahnhof Gratwein;
3. Preis (S 100.—):  
Assistent Lorenz Wilhelm, Zugführer, Bahnhof Graz Hbf.;

1. Trostpreis (S 50.—):  
Schaffner II Franz Thomann, Güterzugschaffner, Bahnhof Graz Hbf.;
2. Trostpreis (S 50.—):  
Verschubaufseher Helmuth Demmel, Bahnhof Fehring;
3. Trostpreis (S 50.—):  
Verschieber Othmar Baumhackl, Bahnhof Graz Hbf.;
4. Trostpreis (S 50.—):  
Assistent Friedrich Posch, Verschubmeister, Bahnhof Graz Hbf.;
5. Trostpreis (S 50.—):  
Adjunkt Johann Riepl, Fahrdienstleiter, Bahnhof Freistadt.

Die Gewinne gehen den Preisträgern umgehend zu.

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

#### 49. 7. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“



Obenstehendes Bild zeigt einen geschobenen, von einem Bediensteten gebremsten Schubteil kurz vor dem Anfahren an einen stehenden Wagen.

Die Frage lautet:

„Welche Bestimmungen der DV V 2 und V 3 sind nicht eingehalten?“

In der Lösung sind die aufgefundenen Fehler kurz anzuführen.

Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 21. November 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.

Vermerk: Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 10. Stück aus 1956 ist im Punkt 39 — Erlebtes und Erlauschtes zum Nachdenken —, 3. Abs., 14. Zeile, das Wort „Zugansage“ auf „Zuganzeige“ zu berichtigen.