

Verkehrs-Unterrichtsblatt

3. Stück

Wien, am 1. März 1961

Jahrgang 1961

Inhalt: 10. Und wieder eine Abfahrt ohne Abfahrauftrag
 11. Für jeden etwas
 12. 8 Beteiligte — 7 fehlerhafte Handlungen
 13. Mehr Planmäßigkeit im Güterzugverkehr

Bahnmeister
 Börgen
 8. MÄRZ 1961
 Zl. *Leunig* Bld.

10. Und wieder eine Abfahrt ohne Abfahrauftrag

Mangelhafte Verständigung, nachlässige Signalabgabe und ungenügende Signalbeachtung sind die häufigsten Ursachen der in letzter Zeit stark zunehmenden Fälle von **Abfahrten ohne Abfahrauftrag**. Der nun geschilderte Anstand möge zum Anlaß eingehender Besprechung im Dienstunterricht genommen werden. Dabei soll auf die sich wiederholenden Fehler hingewiesen und zur strikten Einhaltung der Vorschrift gemahnt werden.

Nach Ankunft eines Gmp im Zwischenbahnhof einer eingleisigen Nebenbahn (Schmalspurstrecke) erteilt der Fahrdienstleiter Auftrag, drei in der Zugmitte gereichte Güterwagen auf Gleis 5 abzustellen. Der Zugführer gibt die Weisung an seinen „Ersten“ weiter, der daraufhin hinter den abzustellenden Wagen abkuppeln läßt. Die mit Reisenden besetzten Wagen verbleiben im vorderen Zugteil. Sodann gibt er hör- und sichtbar das Signal „Wegfahren“ in der Richtung zur Zuglokomotive, begnügt sich dabei aber mit einem **einmaligen** Hochheben und Senken der Signallaterne.

Der Triebfahrzeugführer sieht das Signal, faßt es als Abfahrauftrag auf und fährt an.

Der auf der Verschubabteilung mitfahrende „Erste“ springt nach Erreichen der letzten Weiche ab und gibt Haltsignale; der Triebfahrzeugführer bemerkt die Signale nicht und setzt die Fahrt bis zum nächsten Bahnhof fort. Die gesamte Zugbegleitmannschaft (1 : 3) bleibt zurück. Nach Verständigung des Nachbarbahnhofes wird der Zug von dort zurückgeschoben und nunmehr erst die Verschubarbeit durchgeführt.

Der Zug erleidet durch den Vorfall 68 Minuten Verspätung. Als Begründung hiefür trägt der Zugführer folgendes im Fahrtbericht ein: „Beim Verschub im Bahnhof K. ist in der Höhe der Weiche 54 der Bremskolben bei Wagen

76804 steckengeblieben. Reparatur durch Lokführer“. Das Ereignis wird nach Absprache aller Beteiligten verschwiegen; sechs Tage später gelangt es dennoch der Bundesbahndirektion zur Kenntnis!

Es lagen folgende Fehlhandlungen vor:

Der **Zugführer** hatte nach Ankunft im Bahnhof K. nur die Papiere für Reisegepäck und Expresgut dem Fahrdienstleiter zu übergeben. Sicherlich keine zeitraubende Arbeit. Dennoch übertrug er — somit ohne begründete Verhinderung — die Verschubleitung seinem „Ersten“ und verblieb selbst in der Fahrdienstleitung (DV V 3, Punkt 88).

Der „Erste“ verstieß insbesondere gegen die Punkte 106 und 148 der DV V 3, da er es verabsäumte, die mit Personen besetzten Wagen während des Verschubes beaufsichtigen zu lassen und es überdies unterließ, den Triebfahrzeugführer entsprechend zu verständigen, obwohl dies bei Verschubbewegungen mit besetzten Personenwagen zwingend vorgeschrieben ist.

Obwohl der **Triebfahrzeugführer** wußte, daß er einen personenbefördernden Zug führte und nur mit Signal 28 des Fahrdienstleiters abgefertigt werden könne, fuhr er dennoch auf Grund des Signals „Wegfahren“ des Schaffners ab. (DV V 2, Punkte 11 und 115; DV V 3, Punkt 710.) Ihn trifft die Hauptschuld. Er verstieß gegen Punkt 714 der DV V 3, demzufolge er nach Anfahren des Zuges darauf zu achten gehabt hätte, ob alle Wagen folgen und ob dem Zug nicht etwa Signale nachgegeben werden.

Fahrdienstleiter, Zugführer und Triebfahrzeugführer kamen überein, das Ereignis zu verschweigen. Der Zugführer machte deshalb im Fahrtbericht falsche Angaben über die durch den Vorfall verursachte Verspätung. Außerdem unterließ er die Ausfertigung einer Meldekarte und — ebenso wie der Triebfahrzeugführer — eine

B 27 1765

Eintragung im Meldebuch. Der Fahrdienstleiter erstattete keine der vorgeschriebenen Meldungen. Die drei Bediensteten verstießen dadurch gegen die Punkte 32 und 60 der DV V 26.

Alle am Vorfall beteiligten Bediensteten wurden zur Verantwortung gezogen.

Außergewöhnliche Vorgänge sind im Sinne der Meldevorschriften sofort allen für ihre Behandlung zuständigen Stellen bekanntzugeben!

Vertuschen lohnt sich nicht!

Es kommt meist teurer zu stehen, als offenes Bekennen.

Verhalten bei gerichtlichen Vorladungen

Gemäß Punkt 124 der DV V 26 haben Bedienstete jede gerichtliche Vorladung aus Anlaß eines Verkehrsereignisses sofort ihrer Dienststelle zu melden.

Dienstvorstände!

Ihr habt hierüber — unabhängig von der in der Dienstordnung angeordneten Verständigung — ehestens Eure Fachabteilung bei der Bundesbahndirektion zu verständigen, die ihrerseits den Erhebungsdienst der Betriebsabteilung benachrichtigt.

Bahnhofsvorstände geben Meldungen direkt an die Erhebungsorgane der Betriebsabteilung.

11. Für jeden etwas

In den ersten 10 Monaten 1960 erfolgten im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen 85 Entgleisungen durch Umstellen von Weichen unter den Fahrzeugen (darunter waren 41 von Triebfahrzeugen.)

Es sind dies außerordentlich hohe Zahlen. Sie beweisen wiederholte Nichtbeachtung des Punktes 123 der DV V 3. Darin heißt es, daß Weichen, die von Fahrzeugen besetzt oder deren Grenzmarke für die beabsichtigte Fahrt nicht frei ist, nicht umgestellt werden dürfen.

Bei gewissenhafter Dienstesausübung können derartige Unfälle sicherlich leicht vermieden werden.

Wir erinnern an Punkt 100 der DV M 26. Danach ist, soweit möglich, die durchgehende **Bremse auch beim Verschub zu verwenden**; dies insbesondere bei Überstellung von Zügen, Beistellen und Ausziehen von Wagensätzen, Begeben von Wagengruppen zu Zügen und Abstellen solcher Wagengruppen, beim Verschub schwerer Wagengruppen und beim Verschub in Neigungen von mehr als 10‰ (siehe auch DV V 3, Punkt 141).

Betriebskontrolloren und Bahnhofsvorstände! Sorgt dafür, daß diese Bestimmung eingehalten wird. Die mit durchgehender Bremsung verbundene geringe Mehrarbeit trägt wesentlich zur Erhöhung der Sicherheit bei.

Punkt 29 der DV V 47 besagt: Auf Eilgutwagen, Wagen mit Beförderungsplänen, Wagen mit leicht verderblichen Gütern, Wagen mit lebenden Tieren, Wagen mit Angabe des Interesses an der Lieferung und Wagen mit Schiffsanschluß, für welche der Wagenübergangsplan bindend ist und die daher einer besonderen Behandlung bedürfen, hat der Transiteur den Fahrdienstleiter

besonders aufmerksam zu machen. Der Transiteur hat auch auf rechtzeitige und beschleunigte Weiterbeförderung solcher Wagen zu achten.

Es ist selbstverständlich, daß die im letzten Satz erwähnte Verpflichtung in Bahnhöfen ohne Transiteur auf den Fahrdienstleiter übergeht. Er ist zur Durchsicht der Frachtpapiere verpflichtet, um z. B. bei Abspannen eines Zuges, tagelange Verzögerung von eilbedürftigen Sendungen zu verhüten.

In letzter Zeit mehren sich neuerdings die Verstöße gegen die Bestimmungen der Punkte 643 und 644 der DV V 3. Dazu ein Beispiel:

Zwischen Bahnhof T. und Bahnhof L. liegt der Blockposten T 1; es besteht Nachtsperre. Der Blockwärter hat seinen Dienstantritt den Fahrdienstleitern beider Bahnhöfe zu melden. Eines Tages verschläft der Bedienstete. Von beiden Fahrdienstleitern wird das Nichtmelden des Dienstantrittes durch den Blockwärter nicht beachtet. Der erste nach der Nachtsperre verkehrende Personenzug wird angeboten, angenommen und abgefertigt; er kommt beim haltzeigenden Blocksignal des Blockpostens T 1 zum Stillstand, nachdem er zwei offene Schranken, deren Bedienung dem Blockwärter obliegt, angetroffen hat. Nach 22 Minuten erscheint der Blockwärter, worauf der Zug endlich die Fahrt fortsetzen kann.

Die Dienstantrittsmeldung ist sehr wichtig. Trifft sie zu der für den Beginn des Dienstes bestimmten Zeit bei den benachbarten, im Dienst stehenden Bahnhöfen nicht ein, dann ist nach Punkt 643 der DV V 3 vorzugehen. Der Bahnhof (Blockposten) ist weiterhin als gesperrt zu betrachten und der Zugverkehr von den benachbarten, im Dienst stehenden Bahnhöfen zu regeln.

Die Zugmannschaft ist durch Allgemeinen Befehl zu verständigen, daß der Bahnhof (Blockposten) gesperrt ist, wobei gegebenenfalls auch

die Berechtigung zu ausnahmsweiser Nichtbeachtung der in Stellung „Halt“ befindlichen Hauptsignale ausdrücklich vorzuschreiben ist.

Hat die Verkehrsstelle, deren Meldung über Wiederaufnahme des Dienstes aussteht, Schranken zu bedienen, so muß mit offenen und unbewachten Schranken gerechnet werden. Diesfalls ist wie bei untauglichen Schranken nach Punkt 606 der DV V 3 vorzugehen.

Wiederholt kommt es zu unnötigen Zugverhaltungen dadurch, daß beim Verschub abgegebene Haltsignale von Triebfahrzeugführern vorbefahrender Züge auf sich bezogen werden.

Zugbegleiter, Verschieber! Achtet daher bei der Abgabe von Haltsignalen beim Verschub nach Möglichkeit darauf, daß sie nicht Anlaß zu Irrtümern geben.

Wie immer wieder festgestellt werden kann, wird bei Abwicklung von Ferngesprächen meist nicht nach Punkt 329 der DV V 3 vorgegangen. Erteilt z. B. ein Fahrdienstleiter fernmündlichen Auftrag an den Zugführer (Triebfahrzeugführer) eines beim haltzeigenden Einfahrtsignal stehenden Zuges „Einfahrtsignal untauglich. Einfahrt erlaubt! Signal 29 entfällt!“, dann ist dieser Auftrag vom Zugführer (Triebfahrzeugführer) zu wiederholen; die Wiederholung muß vom Fahrdienstleiter als richtig befunden oder richtig gestellt werden. Hat demnach der Zugführer (Triebfahrzeugführer) den fernmündlichen Auftrag des Fahrdienstleiters richtig wiederholt, so

hat Letzterer das Gespräch durch das Wort „Schluß“ zu beenden.

Manch schwerer Unfall ist auf unvorschriftsmäßige Abwicklung von Ferngesprächen zurückzuführen.

Obwohl in den Punkten 25 und 316 der DV V 3 die Verpflichtung der Bahnhofsvorstände festgelegt ist, sowohl die Dienstübergabe der Bediensteten als auch die Dienstverrichtungen auf den einzelnen Posten (Fahrdienstleitung, Stellwerke, Schrankenposten) **möglichst oft** und **mindestens** einmal im Monat auch nachts, stichprobenweise zu überprüfen, wird wiederholt festgestellt, daß diese Verpflichtung oft längere Zeit hindurch mißachtet wird.

Der Bahnhofsvorstand hat gemäß Punkt 316 der DV V 3 den ausführenden Verkehrsdienst zu überwachen. Da das von seinem Schreibtisch aus nicht möglich ist, muß er sich von der gewissenhaften Ausübung des Dienstes so oft als möglich an Ort und Stelle überzeugen!

Auf nächtlichen Kontrollfahrten kann immer wieder beobachtet werden, daß Blockwärter nach Einlangen der Rückblockung für einen Zug das Blocksignal sofort wieder in die Freistellung bringen, wiewohl kein Zug fällig ist.

Es sei in Erinnerung gerufen, daß Blocksignale gemäß DV V 2, Punkt 51 unter anderem **nur dann** in die Stellung „Frei“ gebracht werden dürfen, **wenn ein Zug zu erwarten ist!**

12. 8 Beteiligte — 7 fehlerhafte Handlungen!

Ort: Zwischenbahnhof einer eingleisigen Nebenbahn (Mittelstellwerk österreichischer Bauart).

Am 18. Jänner 1961, 5.25 Uhr, nach Beendigung der Nachtsperre ohne Zugverkehr soll der Fahrdienstleiter den Dienst antreten; er erscheint jedoch erst um 5.40 Uhr und nimmt um 5.43 Uhr vom benachbarten Abzweigbahnhof einen Güterzug mit 20 Minuten Vorsprung an.

Der Weichenwärter hat seinen Dienst planmäßig um 5.25 Uhr begonnen; als der Fahrdienstleiter bis 5.35 Uhr nicht erscheint, entschließt er sich ohne Auftrag die Einfahrtsignale zu beleuchten und begibt sich auf den Platz.

Um 5.50 Uhr nähert sich der Güterzug dem Bahnhof. Da sich das noch unbeleuchtete Einfahrtsignal in der Haltstellung befindet, hält er vor diesem an. Der Zugführer erfährt dabei vom Weichenwärter, der eben beim Signal erschienen ist, daß der Fahrdienstleiter bisher den Dienst nicht angetreten hat. Nachdem er vom Weichenwärter darüber aufgeklärt wird, daß sich die Einfahrtsignale in der Geraden befindet, entschließt er sich, trotz Haltstellung des Einfahrtsignals in den Bahnhof einzufahren. Der Zug-

führer gibt dem Lokomotivführer den Abfahrtsauftrag, den dieser dem Lokomotivführer übermittelt. Die beiden im Gepäckwagen (hinter der Zuglokomotive) befindlichen Schaffner erheben keinen Einwand.

Während der Zug unerlaubt in den Bahnhof einfährt, stellt der Fahrdienstleiter im Mittelstellwerk die Einfahrt in die Ablenkung nach Gleis 2 her. Als er dabei die Weiche 1 umstellt, verspürt er Schwergang; obwohl die Weiche sofort in die Grundstellung zurückgebracht wird, entgleisen bereits der vierte sowie die folgenden sechs Wagen des Güterzuges mit allen Achsen. Durch die Entgleisung ist der durchgehende Verkehr bis 11.25 Uhr unterbrochen. Umsteigeverkehr muß eingerichtet werden.

Der Unfall ist auf unverständliche Mißachtung von Vorschriftenbestimmungen durch **7 Bedienstete** zurückzuführen.

Der **Fahrdienstleiter** war am Vorfall schuldhaft beteiligt, da er seinen Dienst 15 Minuten später als vorgesehen antrat, dadurch in Zeitnot kam und die Fahrstraße für den zu erwartenden Güterzug erst um 5.53 Uhr — nach dessen Anhalten beim Einfahrtsignal — herstellte. Er schuf damit die Voraussetzungen für die weiteren Fehlhandlungen.

Der **Weichenwärter** beging den Fehler, den Zugführer eigenmächtig von der seiner Meinung nach bestehenden Fahrstraße zu verständigen, wiewohl er keine Kenntnis davon hatte, was der eventuell während seiner Abwesenheit eintreffende Fahrdienstleiter unternehmen würde. Er veranlaßte durch seine Äußerung den Zugführer, weitere vorschriftswidrige Handlungen zu setzen.

Der **Zugführer** verstieß gegen die Bestimmungen des Punktes 676 und 680 der DV V 3, da er sich auf Grund der Mitteilung des Weichenwärters, die Fahrstraße sei hergestellt, dazu entschloß, die Weiterfahrt des Zuges in den Bahnhof zu veranlassen. Punkt 676 bestimmt, daß ein Zug bei einem Hauptsignal in Stellung „Halt“ die Weiterfahrt erst dann antreten darf, wenn die Erlaubnis zur Fahrt über dieses Signal hinaus **nach eindeutiger Verständigung und durch Abgabe des Signals 29 „Weiterfahrt“** am Standort des haltzeigenden Signals erteilt wird. Auch Punkt 680 schreibt vor, daß haltzeigende Hauptsignale von Zügen, für die sie gelten, ohne besonderen Auftrag nicht überfahren werden dürfen.

Selbst bei irriger Annahme, daß das Einfahrtsignal untauglich sei, hätte der Zugführer nach den Bestimmungen der Punkte 419 bis 427 der

DV V 3, des Punktes 44 der DV V 2 und der Angaben der Tafel B 17 handeln müssen.

Den gleichen Fehler beging die **Lokomotivmannschaft**, die über den Grund der Haltstellung des Einfahrtsignals ebenso wie der Zugführer in Kenntnis war.

Zum Verhalten der übrigen Zugmannschaft — 2 Schaffner im Gepäckwagen, 1 Schaffner am Zugschluß — ist zu sagen: Die beiden Schaffner an der Zugspitze hatten die Worte des Weichenwärters wohl verstanden aber keinen Einwand erhoben, als der Zugführer den Abfahrauftrag erteilte. Ihnen muß daher Nichtbeachtung des Punktes 31 der DV V 3 vorgeworfen werden. Die Anwesenheit des Zugführers enthob sie nicht der eigenen Verantwortung. Sie wären verpflichtet gewesen, den Zugführer auf die bestehenden Vorschriften aufmerksam zu machen.

Der Schlußschaffner des Güterzuges war als einziger der 8 beteiligten Bediensteten am Ereignis schuldlos. Er konnte nach Anhalten des Zuges beim Einfahrtsignal berechtigt darauf schließen, daß der Zugführer die Erlaubnis zur Vorbeifahrt am haltzeigenden Signal eingeholt hatte.

13. Mehr Planmäßigkeit im Güterzugverkehr

1. **39,8%** der **Gütereilzüge** fielen bei der letzten „Laufüberwachung der Züge“ unter Pünktlichkeitsgrad IV und V, das heißt sie waren mehr als 30 Minuten verspätet. Das gleiche war bei **36,5%** aller erfaßten **Ferngüterzüge** der Fall.

2. In einem Direktionsbereich waren in einem Monat von Beförderungsunregelmäßigkeiten betroffen:

Bedarfszüge	1.958
vorübergehend abgespannte Züge	346

also	2.304
sie verkehrten nicht planmäßig.	Züge;

3. Im gleichen Bereich wurden in 5 Bahnhöfen im selben Monat

insgesamt **43.075 Restwagen** gezählt.

Wie schlecht unsere Güterbeförderung bei einer Klassifizierung abschneiden muß, zeigen folgende Überlegungen.

Zu 1.: Gütereilzüge dienen vornehmlich der Beförderung „**Eilbedürftiger und wettbewerbsgefährdeter Frachten**“. Gerade sie weisen den schlechtesten Pünktlichkeitsgrad aller Züge der Österreichischen Bundesbahnen auf.

Zu 2.: Im gleichen Bereich wurden in derselben Zeit in den wichtigsten Verkehrsbeziehungen etwas über 4000 Züge gefahren. Nur etwa jeder 2. Zug verkehrte in diesem Bereich nach einem Regelfahrplan.

Zu 3.: Im Beobachtungsmonat wurden im ganzen Bundesbahnbereich rund 270.000 beladene Wagen befördert.

Nehmen wir zu den 43.075 Restwagen noch für jeden abgespannten Zug 15 Wagen dazu, so wurden insgesamt rund 77.000 Wagen, das sind **28% aller beförderten Wagen**, verzögert. Dabei ist das Ergebnis noch keinesfalls zutreffend, da die in den anderen Direktionsbereichen entstandenen Verzögerungen nicht einbezogen sind.

Diese wenigen Angaben müßten genügen, um das Gewissen aller jener Bediensteten wachzurütteln, die die Möglichkeit haben auf größere Planmäßigkeit der Güterbeförderung Einfluß zu nehmen.

Bahnhofvorstände! Verlangt täglich über jede im eigenen Bahnhof verursachte Güterzugverspätung Aufklärung und beseitigt sofort festgestellte Mängel.

Kontrolloren! Wendet dem Güterverkehr ungeteilte Aufmerksamkeit zu.

