Verkehrs-Unterrichtsblatt

10. Stück

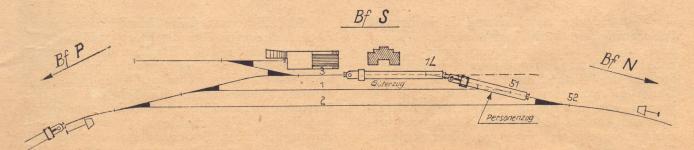
Wien, am 1. Oktober 1961

Jahrgang 1961

- Inhalt: 48. Zugzusammenstoß auf einer Nebenbahn
 - 49. Und wieder ein schwerer Kleinwagenunfall
 - 50. "Außergewöhnliche Fahrzeuge" Überschreitung der Meterlast
 - 51. Für jeden etwas
 - 52. Wildwest auf eingleisiger Hauptbahn
 - 53. Unfallverhütung
 - 54. Lösung des 16. Preisausschreibens "Kennst Du die Vorschrift?"
 - 55. 17. Preisausschreiben "Kennst Du die Vorschrift?"



48. Zugzusammenstoß auf einer Nebenbahn



Im Bahnhof S. kreuzen planmäßig zwei Personenzüge. Die Weichen sind örtlich bedienbar und schloßgesperrt; die Weiche 51 kann nur in der Ablenkung versperrt werden. Gleis 3 ist Nebengleis (Magazinsgleis). Ausnahmegenehmigung gemäß Punkt 450 a) der DV V 3 liegt für den Bahnhof vor.

Am 2. September 1961 um 15.03 Uhr fuhr ein aus Richtung N. kommender Personenzug im Bahnhof S. auf das mit einem Güterzug besetzte Gleis 3 ein und stieß mit diesem zusammen. Dabei erlitten 9 Reisende und 2 Bedienstete glücklicherweise nur leichte Verletzungen. Sie konnten nach erster Hilfeleistung in häusliche Pflege entlassen werden bzw. ihre Fahrt fortsetzen. Beim Zusammenstoß wurde die Lokomotive des Personenzuges schwer beschädigt und fahruntauglich. Der letzte Wagen des Güterzuges stürzte fast um, ein weiterer entgleiste mit beiden Achsen.

Der Personenzug setzte unter Verwendung der Güterzuglokomotive die Fahrt mit 42 Minuten Verspätung fort.

Die Erhebungen hinsichtlich Ursache und Schuldfrage ergaben folgendes:

Der Fahrdienstleiter hatte den Güterzug mit 140 Minuten Vorsprung vom Nachbarbahnhof N. zur Kreuzung und zum Vorfahren mit den bei ihm kreuzenden Personenzügen angenommen. Um das Umstellen des Güterzuges zu ersparen, entschloß er sich, den Zug auf Magazinsgleis 3 einfahren zu lassen und beauftragte deshalb den Weichenwärter, den Fahrweg nach Gleis 3 herzustellen, den Güterzug mittels Haltscheibe bei der Trapeztafel anzuhalten sowie die Zugmannschaft von der geänderten Einfahrt (Gleis 3 statt planmäßig Gleis 2) zu verständigen. Um 14.49 Uhr fuhr der Güterzug auf Gleis 3 ein. Der Fahrdienstleiter gab die Rückmeldung an Bahnhof N. ab, ließ den Fahrweg für den zu erwartenden Personenzug aus Richtung P. nach Gleis 2 herstellen und nahm auch kurze Zeit später den vom Bahnhof N. angebotenen Personenzug an; den Weichenwärter beauftragte er, die Weichen für die Einfahrt des Personenzuges nach Gleis 1 zu stellen und zu sperren. Dieser vergaß jedoch darauf und unterließ es auch, dem Fahrdienstleiter Weichenschlüssel zur Verwahrung im Schlüsselkasten (Bauart Zuleger) zu übergeben.



(Situation nach Abziehen des Wagensatzes)

Während der aus Richtung P. kommende Personenzug laut Buchfahrplan vor der Trapeztafel anhielt, fuhr der Kreuzungszug in den Bahnhof ein und gelangte infolge der unrichtigen Stellung der Weiche 51 auf das besetzte Gleis 3. Durch die vom Triebfahrzeugführer nach Erkennen der Fehleinfahrt eingeleitete Schnellbremsung konnte die Geschwindigkeit soweit vermindert werden, daß der Anprall nur mit etwa 15 km/h erfolgte.

Zur Verschuldensfrage ist zu sagen:

Gegen die Disposition des Fahrdienstleiters, den Güterzug trotz Kreuzung der beiden Personenzüge anzunehmen, ist nichts einzuwenden; falsch war es jedoch, entgegen der Bestimmung der Bahnhofdienstordnung den Zug auf das Magazinsgleis 3 über die ungesicherte Weiche 51 einzulassen, anstatt die laut Zugverzeichnis vorgesehene Einfahrt nach Gleis 2 und anschließendes Umstellen nach Gleis 3 vorzunehmen.

Einen weiteren Fehler beging der Fahrdienstleiter dadurch, daß er den Güterzug sofort nach Einfahrt auf Gleis 3 rückmeldete, ohne daß vorher im Punkt 391 der DV V 3 festgelegte Bedingungen für die Abgabe der Rückmeldung erfüllt waren. Da der Güterzug die Kreuzung der beiden Personenzüge abzuwarten hatte, mußte entweder für einen Folgezug — diesfalls für den zu erwartenden Personenzug — ein anderer Fahrweg hergestellt oder eine Haltscheibe bei der Trapeztafel aufgestellt werden. Nichts davon wurde veranlaßt. Die Weiche 51 blieb in der gleichen Stellung, sie blieb es bis zum Zusammenstoß!

Schließlich verstieß der Fahrdienstleiter gegen die Bestimmungen über die Fahrwegprüfung und-sicherung. Er ließ die Einfahrt des Personenzuges aus Richtung N. zu, ohne eine Fahrwegprüfung vorgenommen zu haben. Wohl beauftragte er den Weichenwärter, den Fahrweg für den Personenzug zu sichern; er verließ sich jedoch zu sehr auf den Bediensteten und überprüfte seine Handlungen nicht. Er bestand auch nicht darauf, daß die Weichenschlüssel gemäß Punkt 451 der DV V 3 am richtigen Platz, also im Schlüsselkasten, verwahrt wurden. Damit schuf er die Voraussetzung für den Zusammenstoß.

Dem Weichenwärter muß vorgeworfen werden, daß er nach Einfahrt des Güterzuges zwar die Weiche 1 L umstellte, es aber unterließ, auch die Weiche 51 wieder in die Grundstellung zu bringen. Als er später vom Fahrdienstleiter den Auftrag erhielt, den Fahrweg für den Personenzug nach Gleis 1 zu sichern, vergaß er neuerlich auf die Umstellung der Weiche 51. Auch unterließ er es, die Weichenschlüssel nach Herstellung des Fahrweges dem Fahrdienstleiter zur Verwahrung zu übergeben.

Und die Lehre aus diesem Vorfall?

- 1. Der Unfall zeigt deutlich, wie wichtig die Einhaltung der Bestimmungen über Prüfung und Sicherung des Fahrweges ist.
- 2. Wer sich auf andere verläßt, der ist verlassen!
- 3. Der Schlüsselkasten ist dazu da, die Sicherheit einer Zugfahrt zu verbürgen. Glauben wir nicht, darauf verzichten zu können!

49. Und wieder ein schwerer Kleinwagenunfall

Am 9. August 1961 um 20.40 Uhr fuhr ein Motorkleinwagen (zweisitzige Bahnmeisterdraisine) bei der Einfahrt in den Bahnhof M. an den Zugschluß eines dort auf Gleis 1 stehenden Güterzuges stark an. Dabei wurde der am Vordersitz des Kleinwagens befindliche Bahnmeister P. (zugleich Kleinwagenführer und fahrer) durch den Zughaken des Schlußwagens an der Brust schwer verletzt. Der Bedienstete erlag noch während des Transportes in das Krankenhaus seinen Verletzungen. Ein hinter dem Bahnmeister sitzender Bediensteter erlitt eine schwere Gehirnerschütterung.

Wie kam es zu diesem äußerst bedauerlichen

Unfall?

Der Kleinwagen war nachmittags vom Bahnhof M., dem Sitz der Bahnmeisterstelle, abgefahren und um 15.37 Uhr im Bahnhof F. eingetroffen; dort wurde der Kleinwagen ausgehoben.

Vermutlich um etwa 20.20 Uhr — zu diesem Zeitpunkt bestand im Bahnhof F. bereits Sperre ohne Zugverkehr (Sperre ab 19.50 Uhr) — hoben der Bahnmeister und sein Begleiter den Kleinwagen wieder ein und fuhren in Richtung Bahnhof M. ab. Das Einholen der Fahrterlaubnis vom nächsten noch besetzten Bahnhof wurde unterlassen.

Im Bahnhof W., der zwischen F. und M. liegt, waren Fahrdienstleiter und Weichenwärter noch im Dienst. Sie warteten auf die Rückmeldung für den Güterzug und waren mit dem Kassenabschluß beschäftigt. Obwohl die Fahrdienstleitung besetzt und beleuchtet war, hielt der Kleinwagen aus ungeklärtem Grund nicht an. Die beiden Bahnhofbediensteten bemerkten den Kleinwagen nicht.

Im Bahnhof M., dem Ziel der Kleinwagenfahrt, stand auf Gleis 1 der Güterzug mit gut beleuchtetem Zugschlußsignal. Der Schlußwagen befand sich etwa 150 Meter von der Einfahrweiche entfernt. Das Streckengleis vor dem Bahnhof liegt in einem Rechtsbogen und weist eine Steigung von 23°/00 auf, die in Höhe der Einfahrweiche in ein Gefälle von 1,5°/00 übergeht. Ein in der Nähe des haltzeigenden, beleuchteten Einfahrsignals befindlicher Schranken stand offen. Der Kleinwagen muß nun, den Unfallsfolgen nach zu schließen, mit überhöhter Geschwindigkeit in den Bahnhof eingefahren sein, wobei der Bahnmeister infolge eines Rechtsbogens das Schlußsignal des Güterzuges zu spät bemerkt haben dürfte.

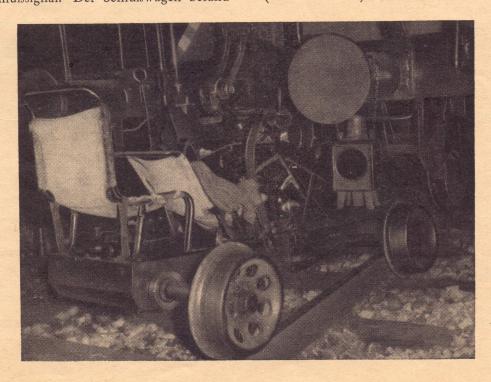
Was führte zu diesem tragischen Unfall?

Da im Bahnhof F. bei Antritt der Rückfahrt bereits Sperre ohne Zugverkehr bestand, hätte der Kleinwagenführer (Bahnmeister) gemäß den Punkten 836 und 837 der DV V 3 vorgehen müssen. Da es aber wegen der bestehenden Sperre nicht möglich war, einen Fernsprecher zu benutzen, durfte die Fahrt eben nicht angetreten werden. Wohl wäre ein Ausweg möglich gewesen: Zum Beispiel Benutzung eines Postfernsprechers oder Herbeiholung des Bahnhofvorstandes bzw. Fahrdienstleiters.

Wenn der verunglückte Bahnmeister all dies unterließ, hätte er unbedingt im noch besetzten Bahnhof W. anhalten müssen, um vom Fahrdienstleiter das Einverständnis zur Weiterfahrt einzuholen. Er hätte dann erfahren, daß der Güterzug noch auf der Fahrt nach Bahnhof M. war und wäre sicherlich mit mehr Vorsicht gefahren.

Bei Annäherung an den Bahnhof M. und bei der Einfahrt machte der Verunglückte leider weitere schwerwiegende Fehler. Abgesehen von der zu hohen Geschwindigkeit (DV V 3, Punkt 847) — es herrschte bereits Dunkelheit — ließ er die Bestimmungen der Punkte 847 und 848 außer acht:

"Kann sich ein am Einfahrsignal haltender Kleinwagen nicht mit dem Stellwerkswärter (Weichenwärter) bzw. mit dem Fahrdienstleiter



verständigen oder ist kein Einfahrsignal vorhanden, so darf er sich vorsichtig der Einfahrweiche nähern."

Der Kleinwagen hielt beim Einfahrsignal nicht an! Der unbewachte Wegübergang mit offenem Schranken wurde mit zu hoher Geschwindigkeit befahren! Die Einfahrt in den Bahnhof erfolgte ohne Erlaubnis und noch dazu unter Außerachtlassung der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßnahmen, die lauten:

"Bei der Einfahrt in Bahnhöfe, in unübersichtliche Krümmungen . . . ist so langsam zu fahren, daß der Kleinwagen vor plötzlich auftretenden Hindernissen rechtzeitig angehalten werden kann".

Bei derart sorglosem Handeln war ein Unglück nahezu unausbleiblich!

50. "Außergewöhnliche Fahrzeuge" Überschreitung der Meterlast (Siehe Beilage)

Mit Änderungsverfügung Nr. 17 vom 24. August 1961 zum Leitwegzeiger der Österreichischen Eisenbahnen wurde eine "Meterlast-Tafel" verteilt, aus der unter Zuhilfenahme der Wegekarte zum Leitwegzeiger die zulässige Meterlast für jeden Leitweg abgelesen werden kann.

Beispiel: Der Leitweg von Linz nach Graz lautet: Selzthal—Bruck a. d. Mur—Graz. Aus der Meterlast-Tafel ist folgendes zu ersehen: Die zulässige Meterlast beträgt:

- 1. In der Strecke Linz—Selzthal . . . 6,4 t/m mit Reihungsbeschränkung . . . 8,0 t/m
- 2. In der Strecke Selzthal-St. Michael 7,2 t/m
- 3. In der Strecke St. Michael—
 Peggau-Deutschfeistritz 8,0 t/m
- 4. In der Strecke Peggau-Deutschfeistritz—Graz 6,4 t/m mit Reihungsbeschränkung . . . 8,0 t/m

Unter Berücksichtigung der auf den Teilstrecken zulässigen Meterlasten beträgt die größte zugelassene Meterlast für die ganze Strecke ohne Reihungsbeschränkung . . . 6,4 t/m oder mit Reihungsbeschränkung . . . 7,2 t/m

Für Wagen mit 7,2 t/m Meterlast sind im vorliegenden Falle folgende Bestimmungen zu beachten: (Aus "Allgemeiner Anhang zur Signalund Verkehrsvorschrift" Tafel A 2 Abschnitt C)

1. Der Wagen muß durch folgenden Zettel kenntlich gemacht sein:

Reihungsbeschränkung
von Linz Hbf
bis Selzthal und
von Peggau-Deutschfeistritz
bis Graz Hbf
Meterlast 7,2 t/m

= (Gew. d. Wgs. + Gew. d. Ldg.)
(Länge über Puffer)

- 2. Wagen mit dieser Bezettelung dürfen höchstens paarweise in den Zug eingereiht werden.
- 3. Solche Wagen oder Wagenpaare müssen voneinander und von Triebfahrzeugen durch Zwischenwagen getrennt sein.
- 4. Die Meterlast der Zwischenwagen darf nicht größer sein als in Spalte 4 der Tafel A 2 angegeben (im vorliegenden Falle 6,4 t/m).
- Zahl der Zwischenwagen = für jede angefangene halbe Tonne Überschreitung ist 1 Zwischenwagen vorzusetzen.
- 6. Errechnung der Zahl der Zwischenwagen: Tatsächliche Meterlast*) 7,2 t/m davon abziehen
 - kleinste Meterlast auf dem Leitweg 6,4 t/m (aus Meterlasttafel)

ergibt: Überschreitung der Meterlast: 0,8 t/m 0,8:0,5 = 1,6, daher Anzahl der Zwischenwagen = 2 Wagen

*) Bei Wagenpaaren ist der Wagen mit der höchsten Meterlast maßgebend.

Beispiel: Richtige Reihung:

(5 Wagen mit Überschreitung der Meterlast sind bei einem Zug von Linz nach Graz zu befördern)

| 6,4 | 6,4 | 6,8 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,1 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 7,2 | 6,4 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2

Anderung während des Druckes: Die Achslast in der Strecke Wien Westbahnhof-St. Pölten wurde von 18 t auf 20 t, jene der Strecke Penzing-Heiligenstadt von 16 t auf 20 t erhöht.

In der beiliegenden Achslasttafel sind diese Streckenabschnitte durch rote Linien zu kennzeichnen.

51. Für jeden etwas

Am 8. September 1961 um 9.15 Uhr überfuhr ein Eilzug im Bahnhof P. das haltzeigende Einfahrsignal ganz und das ebenfalls in Haltstellung befindliche Ausfahrsignal mit 6 Wagenlängen!

Um 9.09 Uhr war im Lichtstromnetz des Bahnhofes P. eine Störung aufgetreten, weshalb der Fahrdienstleiter versuchte, das Notstromaggregat in Betrieb zu setzen; dies mißlang jedoch. Um 9.11 Uhr fuhr der Eilzug im Nachbarbahnhof H. durch. Zu diesem Zeitpunkt leuchtete bereits am Einfahrsignal des Bahnhofes P. das Notrotlicht auf; das Ausfahrsignal sowie die Vorsignale zum Ein- und Ausfahrsignal waren unbeleuchtet. Da kurz vor Eintritt der Stromstörung auf der Ausfahrseite eine Kleinwagenfahrt von Gleis 1 nach Gleis 2 durchgeführt worden war, stand der Fahrweg zum Zeitpunkt des Signalüberfahrens für den Eilzug noch auf das falsche Streckengleis der Gegenrichtung; der Stellwerkswärter war eben im Begriff, die Weichen umzukurbeln; überdies war der Schranken der stark frequentierten und in der Nähe des Stellwerkes auf der Ausfahrseite gelegenen Bundesstraßenübersetzung offen. Glücklicherweise hielt der Eilzug noch vor der Übersetzung an.

Der Triebfahrzeugführer gab bei der Einvernahme zu, die Haltstellung des Einfahrsignals und die Vorsignale überhaupt nicht, das unbeleuchtete Ausfahrsignal zu spät bemerkt zu haben!

Der Zugführer, der sich im Gepäckwagen an der Spitze des Zuges befand, gestand, auf die Signalstellung nicht geachtet zu haben!

Wir erinnern an Punkt 669 der DV V 3, in dem es unter anderem heißt: "Für die Signalbeachtung sind verantwortlich: der Zugführer eines gezogenen Zuges, wenn er sich auf einer an der Zugspitze befindlichen Lokomotive oder auf einem höchstens 30 Achsen von der Zuglokomotive entfernten Bremswagen befindet."

Die Signalbeachtung ist ein Grundpfeiler der Betriebssicherheit; die Verantwortung dafür kann höchstens durch "höhere Gewalt" abgenommen werden!

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

Es kommt immer wieder vor, daß bei außergewöhnlichen Ereignissen im Verkehr, und zwar bei Zugentgleisungen, Liegenbleiben von Zügen und Fahrleitungsstörungen, Wegübersetzungen längere Zeit hindurch verstellt und damit für den Straßenverkehr unpassierbar werden.

Verständigt in solchen Fällen auf kürzestem Wege die zuständige Polizei- oder Gendarmeriedienststelle, damit diese für erforderliche Umleitung des Straßenverkehrs sorgen kann!

In letzter Zeit mehren sich besonders auf Nebenbahnen die Fälle, daß Züge unerwartet am Streckengleis liegende Schwellen antreffen und auf diese auffahren. Zum Glück kam es bisher noch zu keinem größeren Unfall. In allen Fällen konnte festgestellt werden, daß die Schwellen von Kleinwagen verloren wurden, ohne daß es deren Begleiter bemerkt hätten.

Es erscheint notwendig, die Kleinwagenführer an die entsprechenden Bestimmungen zu erinnern.

Punkt 829 der DV V 3 verpflichtet den Kleinwagenführer unter anderem dazu, auf richtige Lagerung der Ladung zu achten. Aber auch Punkt 143 der DV A 40/V — Vorläufige Unfallverhütungsvorschrift — schreibt vor, daß bei Beförderung von Lasten die Ladung gegen Verschieben gesichert sein muß. Eine während der Fahrt verschobene Ladung ist ehestens wieder zu richten.

Bei Einhaltung dieser Bestimmungen und bei einiger Aufmerksamkeit der auf den Kleinwagen mitfahrenden Bediensteten (Bremser) können Vorfälle der eingangs geschilderten Art niemals eintreten!

Kleinwagenführer, seid Euch immer wieder bewußt, welch große Verantwortung auf Euch lastet!

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

Werden auf Bahngrund Kraftfahrzeuge durch Verschulden der Bahn stark beschädigt, so ist es wichtig, sie durch einen Fachbeamten der zuständigen Kraftwagenbetriebsleitung besichtigen zu lassen, um den Umfang der entstandenen Schäden einwandfrei ermitteln und übertriebenen Schadenersatzforderungen entgegentreten zu können.

Unterstützt die Bemühungen des Kraftwagendienstes dadurch, daß Ihr Euch erkundigt, wohin ein beschädigtes Kraftfahrzeug gebracht wurde oder gebracht werden soll, um so die Besichtigung ohne Zeitverlust zu ermöglichen!

52. Wildwest auf eingleisiger Hauptbahn

Im Bahnhof H. versieht ein Fahrdienstleiter am Befehlsstellwerk, ein zweiter im Aufnahmegebäude Dienst. Am 17. August 1961 12.35 Uhr übergibt die Zugförderungsstelle ein Triebfahrzeug und einen Wagen als Erfordernisse für einen Arbeitszug ab dem Nachbarbahnhof G. Obwohl der Fahrdienstleiter im Befehlsstellwerk weiß, daß diese Erfordernisse für den Nachbarbahnhof und für Arbeiten im jenseits dieses Bahnhofes anschließenden Streckenbereich bestimmt sind, behandelt er sie schon ab seinem Bahnhof als Arbeitszug. Er hat daher keine Bedenken gegen eine geschobene Fahrt bis zum Nachbarbahnhof. Der Bahnrichter, der erst ab dem Nachbarbahnhof beim Arbeitszug als Zugführer fungieren soll, glaubt diese Tätigkeit bereits ab Bahnhof H. versehen zu müssen, macht sich dabei aber mehrerer Unterlassungen schuldig.

Der Zug wird als Nachzug eines vorausgefahrenen Zuges eingeleitet und die Zugankündigung an die Bahnhof- und Streckenbediensteten gegeben. Daraufhin fertigt der Fahrdienstleiter-Außendienst Fahrtbericht und Wagenausweis aus. Da aber kein Zugführer in die Fahrdienstleitung kommt, begibt er sich nach einiger Zeit auf den Platz, um die Papiere zu übergeben und die Abfahrbereitschaft des Zuges festzustellen. Er bemerkt nun, daß die Lokomotive mit dem Wagen bereits abgefahren ist.

Dies kam so:

Zwischen den Bahnhöfen H. und G. besteht Folge- und Gegenzugsicherung. Für eine Zugfahrt verlangt der den Zug abfertigende Bahnhof die Zustimmung des Nachbarbahnhofes. Diese wird gegeben, indem der Fahrdienstleiter die Blocktastensperre entblockt, worauf der Stellwerkswärter die Zustimmungsabgabe betätigen kann.

Zum Zeitpunkt, als der Fahrdienstleiter-Blockdienst im Bahnhof H. die Zustimmung verlangt, ist im Bahnhof G. ein Ladegüterzug beim Magazin und der benötigte Stellwerkswärter beim Verladen mittätig. Anstatt nun den Stellwerkswärter in das nur 200 m entfernte Stellwerk zu beordern oder selbst hinzugehen, um die Zustimmungsabgabe zu betätigen, erklärt der Fahrdienstleiter des Bahnhofes G., der Zug solle ohne Blockbedienung fahren; sein Kollege im Bahnhof H. ist damit einverstanden.

Der Bahnrichter, den alle Beteiligten als Zugführer ansehen — Fahrtbericht und Wagenausweis hatte er aber nicht ausgefertigt, mit dem Fahrdienstleiter-Außendienst nahm er keine Verbindung auf — wird nach der von ihm durchgeführten Meldung der Abfahrbereitschaft des Zuges vom Fahrdienstleiter-Blockdienst verständigt, daß das Ausfahrsignal untauglich und das Signal 29 am Standort des Signals zu beachten ist. Der Fahrdienstleiter-Blockdienst erkundigt sich nicht danach, ob vom "Zugführer" Fahrtbericht und Wagenausweis ausgefertigt sind, sondern gibt

lediglich fernmündlich den Abfahrauftrag an den Bahnrichter. Dieser übermittelt die erhaltenen Aufträge dem Triebfahrzeugführer, worauf der Zug abfährt. Der Bahnrichter fährt nicht, wie vorgeschrieben, am geschobenen Wagen, sondern am Führerstand des Triebfahrzeuges mit.

Der Streckenabschnitt zwischen H. und G. ist als tunnelreiche Strecke in Tafel B 8 des Besonderen Anhanges enthalten; die Signale an den Zügen müssen daher beleuchtet sein. Der geschobene Zug hatte jedoch an der Zugspitze überhaupt kein Signal; an der Rückseite des Triebtahrzeuges brannten zwei weiße Lichter.

Im Bahnhof G. befindet sich das Einfahrsignal in der Haltstellung. Der Fahrdienstleiter hat nur das durchgehende Hauptgleis frei, will aber den "Arbeitszug" nicht auf dieses, sondern ein anderes Gleis einlassen, um ein Umstellen zu vermeiden. Die beiden anderen Gleise sind aber noch durch Wagen des Ladegüterzuges besetzt. Der Fahrdienstleiter beabsichtigt daher, den Zug beim Einfahrsignal so lange zu verhalten, bis ein Gleis geräumt ist. Statt aber dem sich am Signalfernsprecher meldenden Zugführer (Bahnrichter) kurz und bündig zu sagen: "Zug wartet bis auf weiteres", spricht er von Umstellen und Einfahren, bis der Bahnrichter nicht mehr weiß, was der Fahrdienstleiter eigentlich will. Da aber vom "Einfahren" die Rede war, teilt er dem Triebfahrzeugführer mit, daß der Zug einfahren dürfe. Daß es bei dem nun folgenden unerlaubten Überfahren des haltzeigenden Einfahrsignals zu keiner besetzten Einfahrt oder Gefährdung durch den Verschub kommt, ist nur einem glücklichen Umstand zu danken.

Welche Fehler wurden gemacht?

Obwohl der Fahrdienstleiter-Blockdienst des Bahnhofes H. davon wußte, daß der Zug zwischen H. und G. keine Arbeiten zu verrichten hatte, fertigte er ihn dennoch als Arbeitszug ab und ließ die Fahrt mit dem geschobenen Wagen zu.

Der Bahnrichter durfte wohl Zugführer beim Arbeitszug im Bahnhof G., nicht aber für die Fahrt vom Bahnhof H. bis zum Bahnhof G. sein.

Blockeinrichtungen sind zu bedienen, soweit sie bedienbar sind. Die Verweigerung der Zustimmungsabgabe durch Bahnhof G. und die Ausfahrt im Bahnhof H. bei untauglichem Ausfahrsignal war daher falsch.

Ein Zug, der nicht die Zugsignale trägt und für den weder Fahrtbericht noch Wagenausweis ausgefertigt sind, kann nicht als abfahrbereit bezeichnet werden. Der Bahnrichter durfte daher den Zug dem Fahrdienstleiter-Blockdienst nicht als "abfahrbereit" melden.

Gemäß Bahnhofdienstordnung des Bahnhofes H. obliegen dem Fahrdienstleiter-Außendienst unter anderem die Fertigmeldung aller Züge an den Fahrdienstleiter-Blockdienst, die Abfertigung der Reise- und Dienstzüge und die Ausstellung der Fahrtberichte. Der Fahrdienst-

leiter-Blockdienst verstieß gegen diese Bestimmungen, da er die Meldung über die Abfahrbereitschaft des Zuges vom Bahnrichter ohne Mitwirkung des Fahrdienstleiters-Außendienst entgegennahm und überdies den Abfahrauftrag erteilte. Dadurch kam es, daß der Zug ohne Fahrtbericht und Wagenausweis und ohne Überprüfung der vorgeschriebenen Signale abfuhr.

Die Gesprächsabwicklung zwischen Bahnrichter und Fahrdienstleiter des Bahnhofes G. am Signalfernsprecher widersprach den Grundsätzen der Verkehrssicherheit. Keine klare Auftragserteilung, keine Eintragung im Fernsprechvormerk.

Es ist zu hoffen, daß der geschilderte Anstand einen Einzelfall darstellt!

53. Unfallverhütung

Am 14. Juni 1961 um 3.15 Uhr überprüfte Triebfahrzeugführer E. im Bahnhof Y. die elektrische Heizeinrichtung des Gepäckwagens seines Zuges. Nach Beendigung dieser Arbeit ließ er durch den Beimann einschalten. Es entstand eine Stichflamme im Hauptsicherungskasten, wodurch der davorstehende Triebfahrzeugführer Verbrennungen im Gesicht und an den Händen erlitt.

Der Bedienstete sagte über den Unfallhergang unter anderem folgendes aus: "... nach Ankunft im Bahnhof Y. sagte mir der Zugführer, daß die Heizkörper im Gepäckwagen noch immer nicht warm seien. Ich wollte daher feststellen, warum die Heizung nicht funktioniere. Zu diesem Zweck wurde der Hauptschalter ausgeschaltet und die Stromabnehmer gesenkt. Dann ging ich zum Gepäckwagen und überprüfte die Stabsicherung im Hauptsicherungskasten am Langträger. Da ich keinen Fehler finden konnte, setzte ich die Sicherung wieder in die Haltekontakte ein. Dann ließ ich nach Herunterklappen des Deckels des Hauptsicherungskastens vom Beimann wieder einschalten. Im nächsten Augenblick entstand ein starker Lichtbogen, der mich völlig blendete ..."

Die Erhebung konnte die Ursache der Lichtbogenbildung nicht völlig klären. Eindeutig stand aber fest, daß der Triebfahrzeugführer an seiner Verletzung selbst schuld war. Der Bedienstete hatte vor dem Wiedereinschalten der Heizung den Deckel des Hauptsicherungskastens lediglich heruntergeklappt, nicht aber verschlossen. Die explosionsartige Wirkung des Lichtbogens hatte die Sicherungskastentüre hochgeschlagen, wonach die Flamme an dem davor stehenden Triebfahrzeugführer hochschlug.

Einhaltung der Bestimmungen des Merkblattes 830/4 "Bedienung der elektrischen Zugheizung" hätte den Unfall verhütet. Darin heißt es bezüglich Auswechseln von Sicherungen und Maßnahmen bei Störungen in den Punkten 16 und 17 unter anderem, daß nach dem Auswechseln der Hauptsicherung der Deckel des Hauptsicherungskastens wieder sorgfältig zu schließen ist.

Hätte der Triebfahrzeugführer den mit dem Blitzpfeil gekennzeichneten Deckel des Hauptsicherungskastens richtig verschlossen, so wäre das Aufreißen des Deckels durch den Lichtbogen und damit die Verletzung des Bediensteten vermieden worden.

Verhütet Unfälle!

Die Anzahl der

Unfälle am Wege zum und vom Dienst

steigt immer mehr an!

Bedienstete! Ihr müßt daher nicht nur an Eurer Arbeitsstelle ständig wachsam sein, sondern Euch auch im Straßenverkehr

vorsichtig, aufmerksam und rücksichtsvoll

verhalten. So schützt Ihr Euer eigenes Leben und das Leben Eurer Mitmenschen!

54. Lösung des 16. Preisausschreibens — "Kennst Du die Vorschrift?"

Die richtige Lösung des im Verkehrs-Unterrichtsblatt 8. Stück aus 1961 veröffentlichten Preisausschreibens lautet:

"DV V 3, Punkte 96, 132, 154, 156 und 521 e."

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

- 1. Preis (S 1000.—):

 BB.-Oberrevident Arthur Wasle, Erhebungsbeamter,
 Bahnhof Landeck;
- 2. Preis (S 500.—):

 BB.-Adjunkt Franz Bauer, Fahrdienstleiter,
 Bahnhof Süßenbrunn;
- 3. Preis (S 200.—):
 Schaffner II Othmar Moser, Verkehrseinschüler,
 Bahnhof Sigmundsherberg;

- Trostpreis (S 100.—):
 BB,-Assistent Karl Goiss, Fahrdienstleiter,
 Bahnhol Sulzau;
- Trostpreis (S 100.—): Stellwerkswärter I Leo Theurer, Verkehrseinschüler, Bahnhof Absdorf-Hippersdorf;
- 3. Trostpreis (S 100.—):

 BB,-Revident Franz Wallner, Fahrdienstleiter,
 Bahnhof Landeck;
- 4. Trostpreis (S 100.—):
 Lohnbediensteter Gustav Aigner, Verkehrseinschüler,
 Bahnhof Absdorf-Hippersdorf;
- 5. Trostpreis (S 100.—): Lohnbediensteter Johann Nowak, Verkehrseinschüler, Bahnhof Sigmundsherberg.

Die Gewinne gehen den Preisträgern umgehend zu.

55. 17. Preisausschreiben — "Kennst Du die Vorschrift?"

Bahnhof X besitzt Lichtsignale. An den Einfahrsignalen ist das Lichtsignal 29 und ein Frühhaltanzeiger angebracht. Im Bahnhof sind Gleissperrlichtsignale zur Unterteilung der Hauptgleise aufgestellt.

Die Frage lautet:

"Wie ist im Falle der Untauglichkeit des Frühhaltanzeigers vorzugehen, wenn ein Zug bereits vor einem Gleissperrlichtsignal anhalten soll (kurze Einfahrt)?"

In der Lösung ist der Vorgang unter Anführung der entsprechenden Vorschriftenbestimmungen kurz zu schildern.

1. Preis			S	1000,—
2. Preis			S	500,—
3. Preis			S	200,—
5 Trostp	9	je	S	100,—

Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 31. Oktober 1961 bei der General-direktion, Betriebsdirektion, Abteilung I/7, eingelangt sein.

Im übrigen gelten die im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stück aus 1955 unter Punkt 48 veröffentlichten Teilnahmebedingungen.

Die Lösung der Preisfrage sowie die Namen der Preisträger werden im Verkehrs-Unterrichtsblatt 12. Stück aus 1961 veröffentlicht.

