Verkehrs-
Unterrichtsblatt

Generaldirektion
der
Österreichischen
Bundesbahnen
Betriebsdirektion

2/75
Ausgabe April

Prüfung und Sicherung der Fahrstraße — eine selbstverständliche Pflicht?

Das Fragezeichen der Überschrift wird sicher jeden Mitarbeiter des Betriebsdienstes geradezu schockieren. Was soll das? Hier darf doch kein wie immer gearteter Zweifel bestehen, was unter Prüfung und Sicherung der Fahrstraße zu verstehen ist, wann sie durchzuführen und worauf dabei besonders zu achten ist. Oder gibt es doch solche Zweifel?

Von der Sicht der Vorschriftenbestimmungen aus kann mit einem klaren NEIN geantwortet werden. Die Vorschriftenbestimmungen sind es wirklich nicht, die auch nur den geringsten Zweifel über diese selbstverständliche Verpflichtung aufkommen lassen. Allerdings ist es die Handlungsweise mancher — gottseidank nur weniger — Mitarbeiter, die Zweifel darüber aufkommen lassen, daß hinsichtlich Fahrstraßenprüfung zwar noch von Pflicht, jedoch nicht von Selbstverständlichkeit gesprochen werden kann. Die Reaktionen jener Mitarbeiter, die sich bei der Fahrstraßenprüfung und -sicherung einer Pflichtverletzung schuldig machen, beweisen die Richtigkeit unserer Annahme: Die Bestimmungen der DV V 3 betreffend Prüfung und Sicherung der Fahrstraße sind den Mitarbeitern bekannt. Als Begründung für eine unterlassene oder mangelhafte Fahrstraßenprüfung wird aber von den Betroffenen fast ausschließlich von „vergessen", „meinen", „glauben", „annehmen" und „übersehen" gesprochen. Das allein beweist schon, daß die Mitarbeiter die Verpflichtungen, die ihnen im Zusammenhang mit der Fahrstraßenprüfung übertragen sind, sehr wohl kennen, nur — und gerade das ist außerordentlich bedauerlich — sie beachten sie teilweise einfach nicht.

Nun gibt es zwei Möglichkeiten, wie man sich das Verhalten dieser Mitarbeiter erklären kann: Entweder sie wissen wirklich nicht, welche Folgen sie mit der Außerachtlassung der Verpflichtung zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße herbeiführen können, oder sie wissen es, lassen sich hievon aber nicht beeindrucken und gehen bewußt den bequemeren, zweifellos aber riskanten und oft genug verhängnisvollen Weg. Dazu kommt noch, daß sie sich in ihrer Vorgangsweise scheinbar dadurch bestätigt sehen, daß ihnen noch nie etwas „passiert" ist. Allerdings ist dies ein fürchterlicher Trugschluß. Auf „meinen" und „glauben" ist kein Verlaß und das können wir durch Tatsachen, meist traurige Tatsachen beweisen. Es gibt fast keinen Fall, bei dem die betroffenen Mitarbeiter ihre Fehlhandlung nicht aus tiefster Überzeugung einsehen und bereuen. Aber eben leider oft zu spät. Sie würden vieles tun, um ihre Fehler wieder gutmachen zu können.

Sinn und Zweck dieser Zeilen ist es daher, alle unsere Mitarbeiter, denen Fahrstraßenprüfung zur Pflicht gemacht ist, auf die besondere Bedeutung dieser Vorbedingung für die Zulassung einer Zugfahrt, ganz besonders aber auf die katastrophalen Folgen bei Nichtbeachtung aufmerksam zu machen.

Es soll hier gar nicht verschwiegen werden, daß in manchen Fällen Bahnhofvorstände und andere Aufsichtsbedienstete fahrlässig handeln, indem sie mitansehen und dulden, wenn zur Prüfung der Fahrstraße verpflichtete Mitarbeiter dieser Aufgabe nicht oder nur mangelhaft nachkommen. Eine solche Einstellung zum Dienst, insbesonders zur Aufsichtspflicht muß geradezu als verwerflich bezeichnet werden. Wozu Aufsicht dann überhaupt, wenn hier nicht eingegriffen wird ?

Ein Beamter der Generaldirektion stellte bei zufälliger Anwesenheit in der Fahrdienstleitung eines Zwischenbahnhofes fest, daß der diensthabende Fdl die Einfahrt für einen Personenzug freigab, ohne sich überhaupt nur mit einem Blick davon zu überzeugen, ob das Einfahrgleis frei ist. Der gleichzeitig in der Fahrdienstleitung anwesende Bahnhofvorstand duldete die Handlungsweise des Fdl. Daraus konnte man natürlich schließen, daß eine solche Handlungsweise des Fdl kein besonderer Ausnahmefall war. Der GD-Beamte mußte den jungen Fdl und den älteren Bf-Vorstand darüber aufklären, welche Folgen eine solche Handlungsweise haben kann. Zweifellos eine unangenehme Situation für den Bf-Vorstand. Was wird sich der junge Fdl dabei gedacht haben? Sicher hatte er den Bf-Vorstand bisher als Vorbild angesehen. Ein Vorgesetzter, der solche betriebsgefährliche Handlungen widerspruchslos duldet: kann man sich auf ihn noch verlassen? Sind seine sonstigen Ratschläge auch wirklich noch ganz ernst zu nehmen?

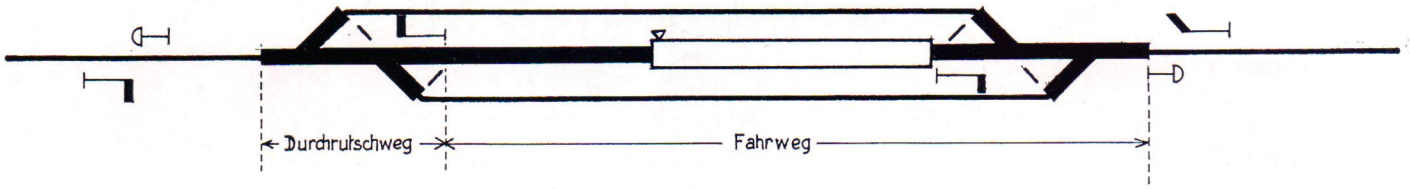
Die diesbezüglichen Bestimmungen der Verkehrsvorschrift sind eindeutig:

261. Bevor eine Zugfahrt zugelassen wird, ist die Fahrstraße durch die dazu Verpflichteten in der Regel durch Augenschein zu prüfen und — soweit erforderlich — zu sichern.

Bei der Fahrstraßenprüfung ist festzustellen, ob

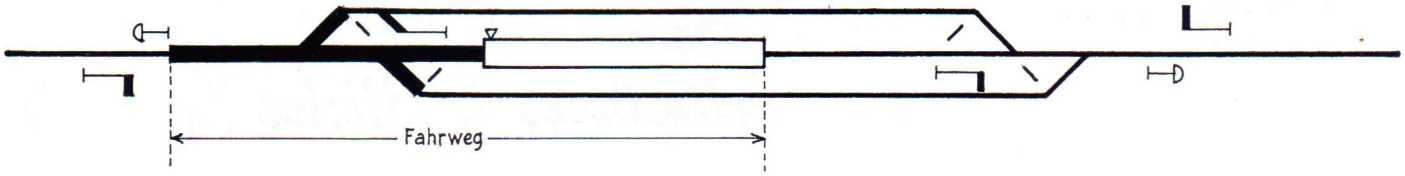
a) der Fahrweg und der Durchrutschweg sowie deren Grenzmarken frei sind

einfahrender haltender Zug

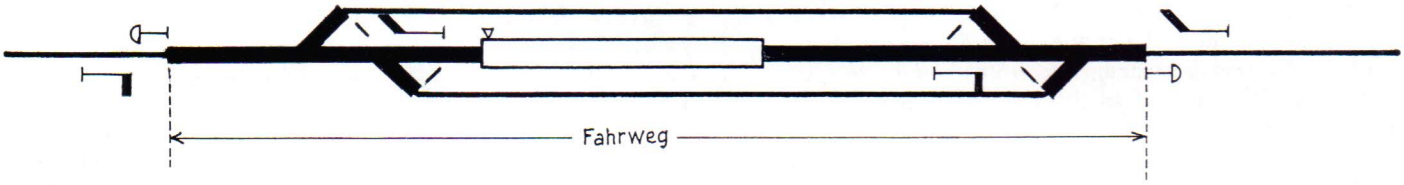


Die Länge des vorgeschriebenen Durchrutschweges ist verschieden. Sie ist in der Bf-Do angegeben. Sie hängt von verschiedenen Umständen, z. B. Geschwindigkeit lt. Tafel B 1, Art der Signalisierung, Neigungsverhältnissen u. a., ab.

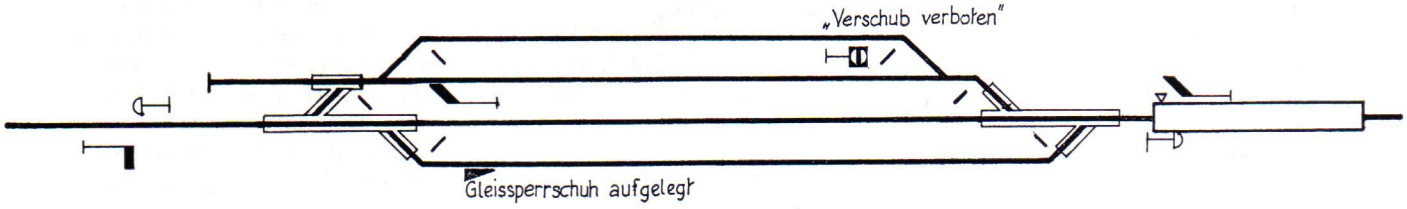
ausfahrender Zug



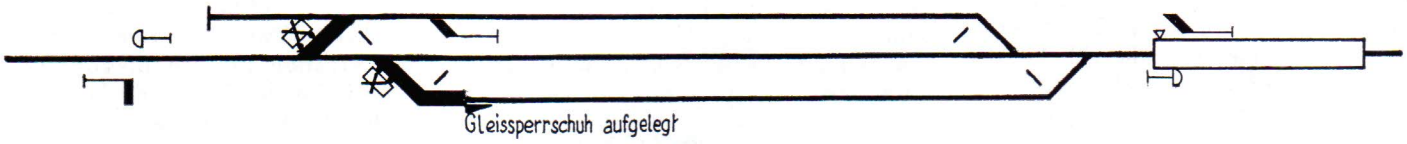
durchfahrender Zug



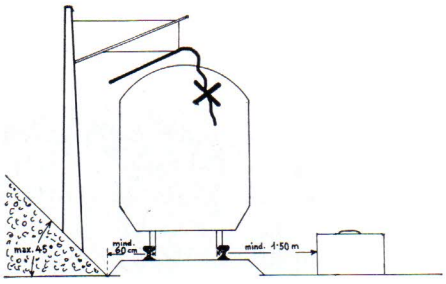
b) die zur Fahrstraße gehörenden Weichen und Flankenschutzeinrichtungen richtig stehen



c) die Gleisabschnitte zwischen Fahrweg und Durchrutschweg einerseits und Gleissperrschuhen sowie Schutzweichen andererseits frei von Fahrzeugen sind

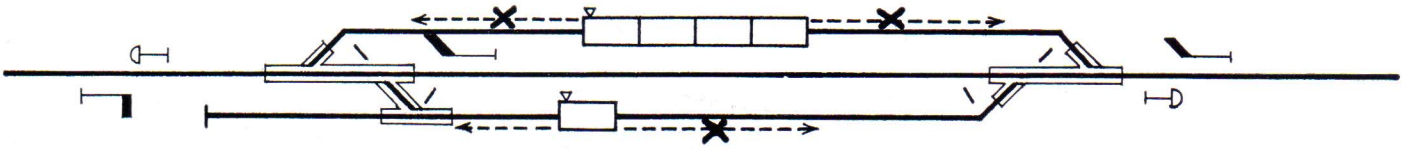


d) nicht Hindernisse neben und über dem Gleis die Zugfahrt gefährden



e) die Fahrleitung eingeschaltet ist

f) gefährdende Verschubbewegungen eingestellt sind



Erleichterungen bei der Fahrstraßenprüfung dürfen vom einzelnen Mitarbeiter von sich aus nicht angewendet oder angeordnet werden. Jene Ausnahmefälle, in denen Erleichterungen möglich sind, werden in der DV V 3 (ZSV) besonders angeführt. Das sind

264. Befinden sich die zu einer Fahrstraße gehörenden Einrichtungen in ordnungsmäßigem Zustand, so braucht der Teil der Fahrstraße, für den eine taugliche selbsttätige Gleisfreimeldeanlage vorhanden ist, nicht durch Augenschein geprüft werden.

265. Stößt die Fahrstraßenprüfung auf Schwierigkeiten, so trifft die Dion nach den Richtlinien der ZSV in der Bf-Do besondere Anordnungen (Erleichterung, Mithilfe der Zugbegleitmannschaft usw.).

Zur Erleichterung gemäß Punkt 264 muß allerdings bemerkt werden, daß unter „Augenschein" die Prüfung durch **Ausblick auf das Gleis selbst** zu verstehen ist, d. h. daß im Falle der Anwendung der o. a. Bestimmungen des Punktes 264 nur auf den Ausblick auf das Gleis selbst verzichtet werden kann; die Fahrstraßenprüfung ist diesfalls aber am Stelltisch durchzuführen. Die Angaben der Bf-Do (Bedienungsanweisung) sind jedoch von besonderer Bedeutung, da sie entweder weitergehende Erleichterungen oder aber zusätzlich notwendige Maßnahmen vorschreiben können; dies gilt auch für jene Maßnahmen, die für den Störungsfall sowie für Fahrten ohne Signal erforderlich sind.

Die Bestimmung gemäß Punkt 265 ermöglicht es der Dion, Erleichterungen bei der Fahrstraßenprüfung nach den Richtlinien der ZSV 18 zuzulassen. Die Anwendung der erleichternden Bestimmungen gemäß ZSV 18 ist also nur dann zulässig, wenn die Dion sie gestattet (Bf-Do).

Die in den ZSV 18 im Punkt 2 vorgesehenen Erleichterungen dürfen bei Unwetter, heftigem Sturm u. dgl. keinesfalls angewendet werden. Nebel schließt die Anwendung bei sonstiger Zulässigkeit jedoch nicht aus.

Zusammenfassend:

Keine wie immer gearteten Unterlassungen, Bequemlichkeiten bei der Fahrstraßenprüfung! Nicht **meinen, glauben, annehmen** u. dgl., sondern schauen! Genaueste Beachtung der die Fahrstraßenprüfung betreffenden Bestimmungen! Nichtbefolgung kann unabsehbare und verheerende Folgen nach sich ziehen! Die Reue danach nützt nichts mehr!

Daher: Keine Zugfahrt zulassen, wenn ihre Sicherheit nicht gewährleistet werden kann! Diese ist solange nicht gewährleistet, solange die Fahrstraße nicht geprüft (gesichert) wurde!

Fdl! Was nützt die Meldung des Stellwerkswärters über die durchgeführte Fahrstraßenprüfung, wenn der eigene Bereich nicht oder nur mangelhaft geprüft wurde?

Stellwerkswärter! Fahrstraßenprüfer! Die Meldung „Fahrstraße für Zug (Nr.) auf/aus Gleis (Nr.) geprüft (und gesichert)" muß stimmen! Sie stimmt nicht, wenn die Prüfung nicht oder nur mangelhaft erfolgte!

Zu den folgenschwersten Unfällen im Eisenbahnbetrieb zählen diejenigen, die sich anläßlich der Einfahrt auf ein besetztes Gleis ohne vorhergegangene Verständigung ereignen. Helft mit, solche Ereignisse zu vermeiden! Bringt auch Hilfssperren und Schilder an bzw. trefft die sonst hiefür vorgesehenen Maßnahmen!

Nicht immer steht neben einer Schlamperei ein „Schutzengel", z. B. ein Mitarbeiter, der durch seine Geistesgegenwart viel Unglück noch verhindern kann. Hiezu aber auch ein paar Beispiele, natürlich aus der Wirklichkeit:

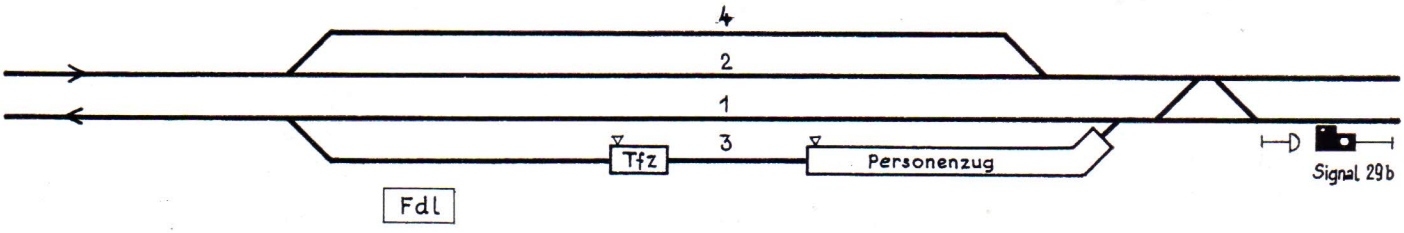
Fall 1

Bahnhof einer zweigleisigen Strecke mit elektromechanischem Mittelstellwerk. Über dem Bedienungsapparat (Schalterwerk) ist eine Gleistafel aufgebaut. Der Fdl ist für die Fahrstraßenprüfung allein verantwortlich. Ein besetztes Bf-Gleis wird durch rote Ausleuchtung in der Gleistafel angezeigt.

Wegen Arbeiten (VBA) war zwischen diesem Bahnhof und dem Nachbarbahnhof das Fahren auf dem falschen Gleis eingeführt.

Nachdem der Fdl um etwa 12.00 Uhr das Tfz eines Arbeitszuges auf Gleis 3 eingelassen hatte, vergaß er völlig auf die Besetzung dieses Gleises. Hilfssperren brachte er nicht an. Obwohl dem Fdl bekannt war, daß alle Einfahrten vom falschen Gleis nur auf Gleis 3 möglich sind, veranlaßte er auch nicht die Räumung dieses Gleises.

Um 12.25 Uhr stellte (sicherte) der Fdl für den vom falschen Gleis kommenden Personenzug eine Hilfsfahrstraße auf das Gleis 3 und betätigte das Signal 29 b am **Einfahrsignal, ohne die Fahrstraße durch Augenschein bzw. durch Blick auf die Gleistafel, die durch Rotausleuchtung die Besetzung des Gleises 3 anzeigte, zu prüfen.** Der Zug fuhr mit einer Fahrgeschwindigkeit von etwa 30 km/h in den Bahnhof ein, wobei der Tfz-Führer auf Grund der guten Sichtverhältnisse das im Einfahrgleis stehende Tfz bemerkte und den Zug zirka 20 m vor diesem zum Stillstand brachte.



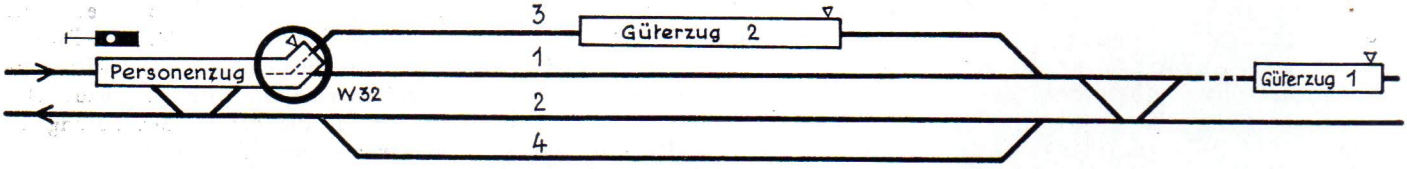
Fall 2

Bahnhof einer zweigleisigen Strecke.

Ein sich dem Bahnhof nähernder Güterzug (Gz 1) wurde wegen Rädergleitens vom Fdl durch Haltstellung des Einfahrsignals angehalten. Die Zeit während der Zuguntersuchung wollte der Fdl nützen, um mit dem zur Abfahrt bereitstehenden Güterzug (Gz 2) auszufahren. Als dieser jedoch nicht abfuhr, widerrief der Fdl die Ausfahrt und gab die Durchfahrt für den inzwischen fertig gemeldeten Gz 1 auf Gleis 1 frei. Bei der Durchfahrt dieses Zuges wurde die Tastensperre nicht entblockt. Der Fdl beauftragte daher den Stellwerkswärter, mit einem Schürhaken zu versuchen, bei der Isolierschiene den Kontakt zu schließen (!), wobei er gleichzeitig blockmäßig eine Einfahrt auf Gleis 3 ohne Freistellung des Einfahrsignals freigab. Als der Versuch des Stellwerkswärters mißlang, ordnete der Fdl fernmündlich die Sicherung der Fahrstraße für den bereits anrollenden Personenzug auf Gleis 1 an. **Der Stellwerkswärter meldete die durchgeführte Prüfung und Sicherung dieser Fahrstraße,** worauf der Fdl dem Zugführer des Personenzuges bei gleichzeitiger Verständigung von der Untauglichkeit des Einfahrsignals die Erlaubnis zur Einfahrt erteilte.

Der Zug fuhr jedoch nicht auf Gleis 1, sondern auf das mit Zug Gz 2 besetzte Gleis 3 ein. Der Stellwerkswärter hatte die „durchgeführte" Fahrstraßenprüfung und -sicherung zwar gemeldet, diese jedoch tatsächlich nicht bzw. nur mangelhaft besorgt; die Weiche 32 hatte er in der Stellung in Richtung nach Gleis 3 belassen!

Der Tfz-Führer bemerkte die Besetzung des Gleises 3 so rechtzeitig, daß er durch Schnellbremsung den Personenzug noch unmittelbar vor dem Zug Gz 2 anhalten und somit schwere Folgen verhindern konnte.



Zu Fall 1 und Fall 2

Nach Aufzeigen dieser beiden Fälle ist man versucht zu sagen: „Kommentar überflüssig!" Nur, so einfach ist das gar nicht. Ein Gedanke drängt sich auf, und ein Unbehagen befällt uns dabei. Was ist, wenn sich ähnliches wieder ereignet und dabei kein „Schutzengel" — wie in den beiden Fällen die jeweiligen Tfz-Führer — mitfährt? In beiden Fällen waren es sogar Reisezüge, die unverständigt auf besetztes Gleis eingelassen wurden. Warum?? War es Unwissenheit? Nein, ganz bestimmt nicht! Also Bequemlichkeit, Besserwissen, Erhabenheit oder wie sonst man diese Fahrlässigkeit bezeichnen mag! Und dafür sollen andere büßen??

Bitte darüber nachdenken, bevor es zu spät ist!

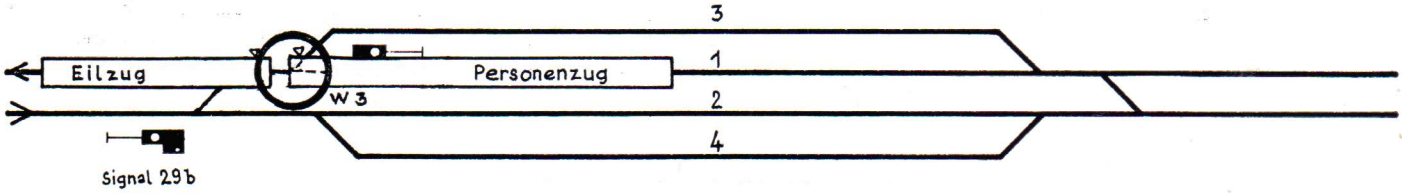
Oberstes Gebot ist . . . überlegt zu handeln!

Zuerst zwei Ereignisse:

Fall 1

In einem Bf einer zweigleisigen Strecke stand ein Personenzug (Pz) auf Gleis 1. Er hatte dort die Kreuzung eines vom Nachbarbahnhof auf dem falschen Gleis kommenden Eilzuges (Ez) abzuwarten. Die Erteilung des Abfahrauftrages obliegt in diesem Bahnhof dem Zugführer, wobei gemäß Tafel B 15 b die Erteilung der Abfahrerlaubnis durch die Freistellung des Ausfahrsignals erfolgt.

Der Zugführer des Pz erteilte nun, **ohne auf die Stellung des Ausfahrsignals zu achten** (dieses zeigte natürlich HALT), dem Tfz-Führer den Abfahrauftrag. Der Tfz-Führer kam diesem Auftrag sofort nach und setzte den Zug in Bewegung. Kurz vor der Vorbeifahrt am Ausfahrsignal bemerkte er aber dessen Haltstellung und leitete eine Schnellbremsung ein. Er überfuhr hiebei das Ausfahrsignal mit dem Tfz und 2 Wagen, schnitt dabei die bereits für den Gegenzug (Ez) gestellte und verriegelte Weiche 3 auf. Auch bei diesem Unfall wurde ein Zusammenstoß und somit unabsehbare Folgen nur durch „glückliche Umstände" vermieden. Der Eilzug war beim Einfahrsignal (wegen Einfahrt des Personenzuges auf der anderen Bf-Seite) zum Stillstand gekommen und erst nach Erhalt des Signals 29 b — daher mit verringerter Geschwindigkeit — in den Bahnhof eingefahren. Der Tfz-Führer des Eilzuges bemerkte den im Fahrweg stehenden Personenzug sowie die vom Stellwerkswärter und einem anderen Bediensteten gegebenen Haltsignale, leitete Schnellbremsung ein, wobei er seinen Zug noch unmittelbar vor dem Personenzug anhalten konnte.

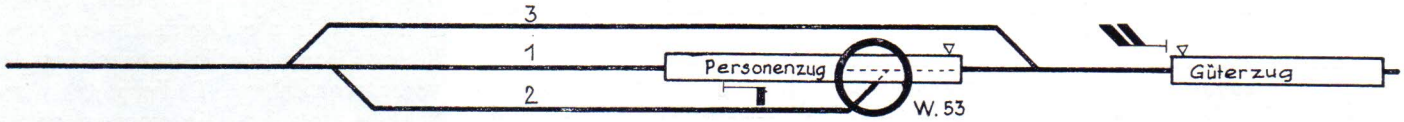


Fall 2

In einem Bahnhof einer eingleisigen Strecke war auf Gleis 1 ein Personenzug (Pz) angekommen. Dort war eine außerplanmäßige Kreuzung mit einem Güterzug (Gz) vorgesehen. Die Erteilung des Abfahrauftrages in diesem Bahnhof obliegt dem Zugführer, die Erteilung der Abfahrerlaubnis erfolgt gemäß Tafel B 15 b durch Freistellung des Ausfahrsignals.

Nach beendetem Aus- und Einsteigen der Reisenden erteilte der Zugführer den Abfahrauftrag **ohne auf die Stel-**

lung des Ausfahrsignals (dieses zeigte HALT) zu achten! Der Tfz-Führer setzte den Zug in Bewegung, ohne sich — trotz einwandfreier Sichtverhältnisse — um die Stellung des Ausfahrsignals zu kümmern. Erst zirka 100 m vor dem Ausfahrsignal bemerkte er bei einer Fahrgeschwindigkeit von zirka 60 km/h die Haltstellung sowie die vom Stellwerkswärter gegebenen Haltsignale, leitete Schnellbremsung ein und überfuhr mit dem gesamten Zug das Ausfahrsignal. Hiebei gelangte der Zug nach Aufschneiden der Weiche 53 noch in den Fahrweg des Gegenzuges (Güterzuges), für den sich das Einfahrsignal bereits in Freistellung befand. Nur durch Rückstellen des Einfahrsignals konnte der Güterzug noch rechtzeitig angehalten und somit eine Katastrophe verhindert werden.



Soweit die Ereignisse:

Auffallend ist die Ähnlichkeit der beiden geschilderten Fälle. Daß die Tfz-Führer sowie die Zugführer beider Personenzüge vom Verkehrsdienst abgezogen wurden, sei nur noch am Rande vermerkt, ist aber von untergeordneter Bedeutung. Wesentlich scheint jedoch die Frage zu sein, wie so etwas geschehen konnte. Denn, und das ist doch bedeutsam: Es war sich selbstverständlich jeder der Beteiligten über jene Vorgangsweise im klaren, die laut Verkehrsvorschrift einzuhalten gewesen wäre. Mit Sicherheit gibt es keinen Zugführer, der nicht wüßte, daß er im gegenständlichen Falle den Abfahrauftrag bei haltzeigendem Ausfahrsignal nicht geben darf; und was ein HALT zeigendes Ausfahrsignal bedeutet, das weiß mit Sicherheit jeder Tfz-Führer. Und trotzdem konnte so etwas geschehen! Dafür kann es nur eine Erklärung geben: Leichtfertigkeit und ein so geringes Maß an Aufmerksamkeit, daß eindeutig von Fahrlässigkeit gesprochen werden muß.

Unaufmerksamkeit, Leichtfertigkeit, Sorglosigkeit oder gar Schlamperei sind die größten Feinde der Betriebssicherheit. Mitarbeiter des Betriebsdienstes, die das nicht verstehen oder es nicht wahrhaben wollen, sind sich der Verantwortung, die sie zu tragen haben, nicht bewußt; und das ist gefährlich.

Aufmerksamkeit, Genauigkeit und Gewissenhaftigkeit sind unbedingte Voraussetzung für jeden im ausführenden Verkehrsdienst tätigen Mitarbeiter. Die aufgezeigten Beispiele sollten uns als Beweis hiefür gelten. Zu den beiden angeführten Fällen wäre ebenfalls darauf hinzuweisen, daß nur durch Zufall sowie durch zielstrebiges Handeln anderer Mitarbeiter eine Katastrophe noch verhindert werden konnte. Keinesfalls ist es das Verdienst jener, die durch ihr Fehlverhalten die Ereignisse herbeiführten. Ihr „Schutzengel" war diesmal noch zur Stelle.

Entrollen von Fahrzeugen auf die Strecke — höchste Gefahrenstufe

Daß das Entrollen von Fahrzeugen auf die Strecke durch Beachtung aller diesbezüglichen Vorschriftenbestimmungen verhindert werden muß, sollte jedem pflichtbewußten Mitarbeiter klar sein. Welche gefährlichen Situationen dabei entstehen können, geht schon daraus hervor, daß es meistens außerordentlich schwierig ist, solche Fahrzeuge, die sich selbständig gemacht haben, anzuhalten, bevor es noch zu einer Katastrophe kommt. Die Gefahr einer solchen ist tatsächlich in höchstem Maße gegeben. Die Strecke kann zum Beispiel durch einen vorausfahrenden oder einen in der Gegenrichtung verkehrenden Zug (Kl) besetzt sein. Bei EK z. B. besteht die Gefahr des Zusammenpralls mit Straßenfahrzeugen usw. Die entrollten Fahrzeuge können auf Grund überhöhter Geschwindigkeit entgleisen, wodurch Personen und umliegende Bauten bzw. Anlagen in höchstem Maße gefährdet sind. Sinngemäß gilt dies auch für das Nachbargleis einer zweigleisigen Strecke. Die Verkehrsvorschrift kann für solche Ausnahmesituationen nur die grundsätzlich notwendigen Maßnahmen festlegen, wobei natürlich im Bedarfsfalle darüber hinaus auch die besonderen Begleitumstände im Einzelfall berücksichtigt werden müssen:

591. Das Entrollen von Fahrzeugen auf die Strecke ist unverzüglich den Str-Bediensteten, dem Nachbarbf und allenfalls weiteren anschließenden Bf mit der Angabe mitzuteilen, ob die Fahrzeuge besetzt sind; bei zwei- oder mehrgleisigen Strecken ist auch anzugeben, auf welches Gleis sie entrollten.

Die Str-Bediensteten haben raschest die Schranken zu schließen, Blinklichtanlagen einzuschalten und geeignete Bremsmittel (z. B. Bremsschlitten, Hemmschuhe, Schotter, Schwellen) auf die Schienen zu legen. Ein den entrollten Fahrzeugen entgegenfahrender Zug ist anzuhalten und seine Zugmannschaft zu verständigen. Wenn ein angehaltener Reisezug nicht unverzüglich zurückschieben kann, sind die Reisenden zum raschen Verlassen der Wagen aufzufordern . . .

Selbstverständlich und unter allen Umständen muß vermieden werden, daß es überhaupt zu einer derartigen Ausnahmesituation kommen kann. Dies geschieht durch Beachtung der entsprechenden Maßnahmen.

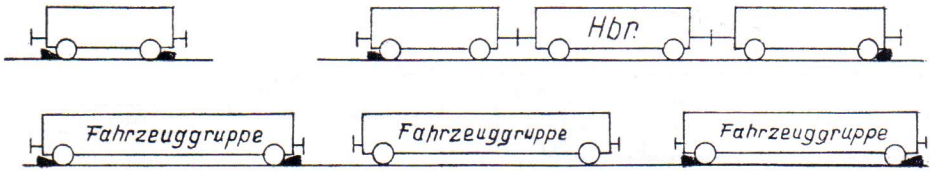
119. Abgestellte Fahrzeuge müssen gegen unbeabsichtigtes Bewegen gesichert sein; beim Verschub vorübergehend abgestellte Fahrzeuge jedoch nur dann, wenn sie durch besondere Umstände (Gefälle, Wind u. a.) in Bewegung geraten können.

Die Sicherung darf nur mit solchen Sicherungsmitteln vorgenommen werden, die für diesen Zweck vorgesehen sind. Also mit Handbremsen, Hemmschuhen, dreikantigen Unterlagshölzern, Unterlagskeilen und sperrbaren Klemmkeilen.

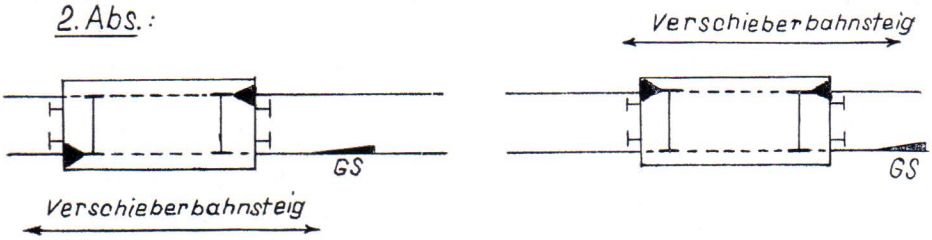
Für die Sicherung der abgestellten Fahrzeuge ist der hiezu beauftragte Mitarbeiter (z. B. Verschieber) verantwortlich. Darüber hinaus muß sich der Verschubleiter über die Durchführung der Sicherung vergewissern.

Pkt. 122

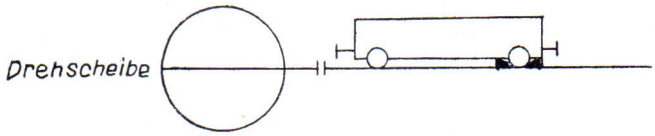
1. Abs.:



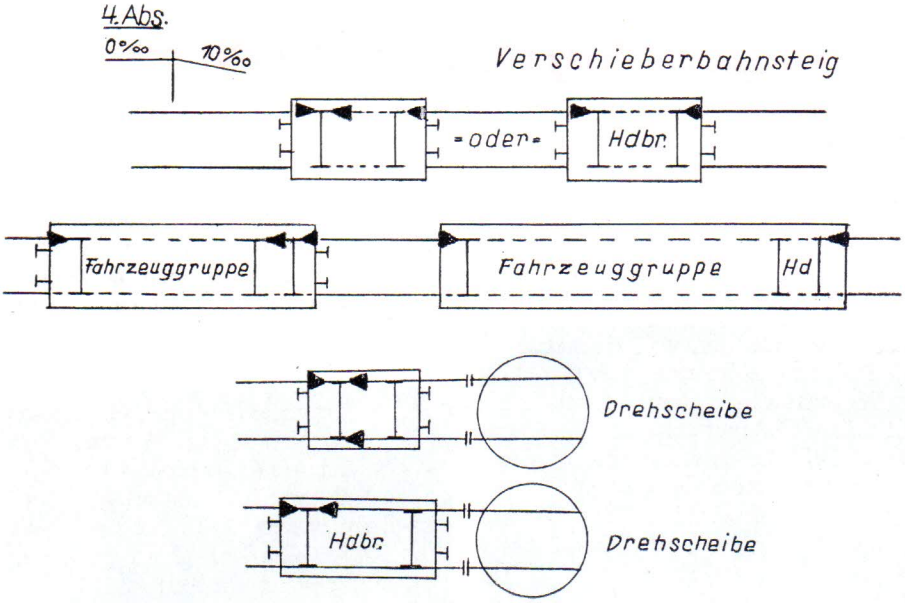
2. Abs.:



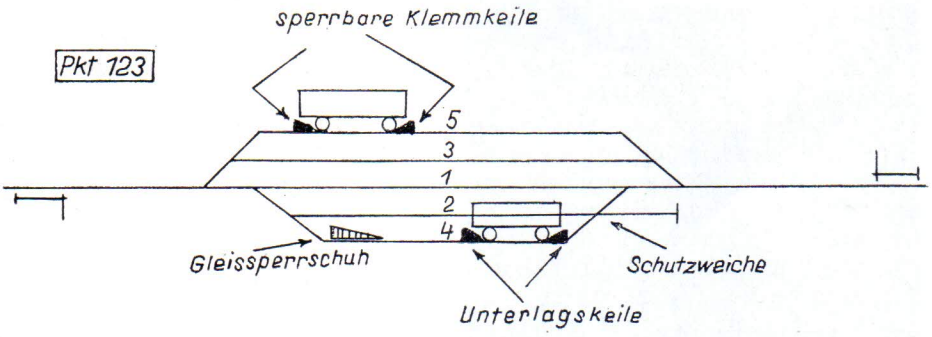
3. Abs.:



4. Abs.



Pkt 123



Sinngemäß gilt dies auch für jene Mitarbeiter, denen die Verschubaufsicht obliegt. Ganz besonders muß hiebei auch die Bestimmung der DV V 3, Punkt 125 beachtet werden:

125. Vor Einbruch der Dunkelheit und bei Beginn eines Sturmes haben sich die für die Durchführung und Überprüfung der Fahrzeugsicherung verantwortlichen Bediensteten zu überzeugen, daß die vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen getroffen sind.

Nun besteht natürlich die Gefahr des Entrollens nicht nur bei abgestellten, sondern auch — oder besonders — bei bewegten Fahrzeugen, also beim Verschub. Es müssen daher auch beim Verschub Vorkehrungen getroffen werden, daß die Fahrzeuge sicher angehalten werden können:

63. Vor Beginn einer Verschubbewegung hat der Verschubleiter zu achten, daß

c) nötige Bremsen bedient werden

d) Hemmschuhe und Wagensicherungsmittel in genügender Zahl und gebrauchsfähig vorhanden sind.

Auch beim Anfahren an Wagen zum Zwecke des Kuppelns besteht die Gefahr des Entrollens, weil durch das Anfahren auch die stehenden Fahrzeuge in Bewegung geraten können. Daher:

92 j. Fahrzeuge, an die angefahren wird, müssen durch Bremsmittel gesichert sein.

Es wäre falsch, hiefür statt Bremsmittel dreikantige Unterlagshölzer, Unterlagskeile und sperrbare Klemmkeile zu verwenden. Diese würden entweder abgeworfen werden oder sie würden die Gefahr einer Entgleisung herbeiführen.

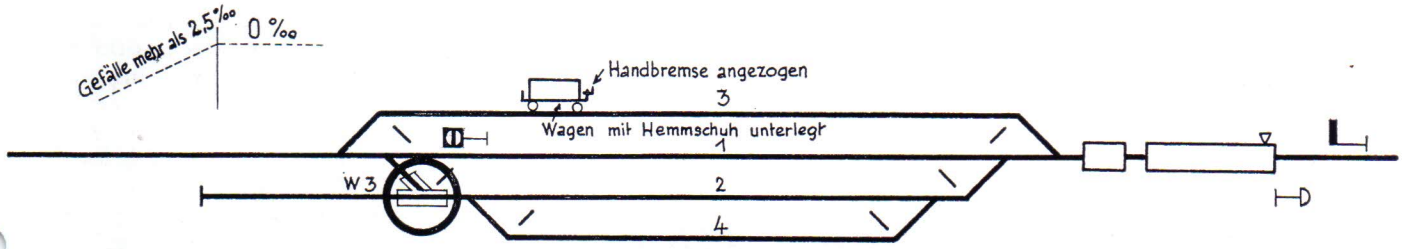
Beim Abstoßen und Abrollen von Fahrzeugen — vor allem gegen ein Gefälle — muß ganz besonders vorsichtig vorgegangen werden:

98 g. In einem Gefälle von mehr als 2,5‰ oder in Richtung nach einem solchen, dürfen Wagen auf ein Gleis, von dem sie auf die Strecke entrollen könnten, nur dann abgestoßen oder abgerollt werden, wenn das Anhalten mittels Handbremse erfolgt, oder wenn auf diesem Gleis mindestens ein Fahrzeug steht, das eingebremst und mit einem Hemmschuh unterlegt ist.

Abstoßen zulässig:

auf Gleis	nur mit Handbremse	ohne Handbremse	Bemerkung
1	I		
2		I	Weiche 3 steht in der Geraden
2	I		Weiche 3 steht in Ablenkung
4		I	Weiche 3 steht in der Geraden
4	I		Weiche 3 steht in Ablenkung
3		I	

Tafel B13 und Bf-Do beachten !



Obwohl über die außerordentlichen Gefahren, die durch das Entrollen von Fahrzeugen herbeigeführt werden können, kein Zweifel bestehen kann, gibt es immer noch Mitarbeiter, die „meinen und glauben" es besser zu wissen und die daher die Bestimmungen der Verkehrsvorschrift zum Schutze gegen Betriebsgefahren durch entrollte Fahrzeuge ignorieren. Warum sie dies tun, ist unverständlich, denn es ist davon auszugehen, daß die in Frage kommenden Mitarbeiter die Gefahr, die sie damit heraufbeschwören, kennen müssen.

Es soll daher an dieser Stelle aufgezeigt werden, daß es unter den Mitarbeitern noch immer sogenannte Außenseiter gibt, die durch ihre Handlungsweise beweisen, daß die Beachtung von Vorschriftenbestimmungen für sie angeblich nicht gilt.

Unglaublich, aber wahr!

Beim Verschub in einem Bahnhof einer zweigleisigen Strecke entrollten 4 Güterwagen auf die Strecke. Die Wagen rollten über eine Strecke von 27 km, wobei sie auch in drei Bahnhöfen durchfuhren. Alle Versuche, die Wagen mit Hemmschuhen aufzuhalten, scheiterten, weil die Hemmschuhe (insgesamt 11 Stück) wegen der großen Geschwindigkeit der Wagen abgeworfen wurden.

Auch in diesem Fall war wieder ein „Schutzengel" dabei, der dafür sorgte, daß die von den Wagen befahrenen Gleise teils zufällig frei waren oder noch rechtzeitig frei gemacht werden konnten. Es gelang, die Schranken von 28 (!) EK noch rechtzeitig zu schließen. An vier unabgeschrankten EK kam es glücklicherweise zu keinem Ereignis, obwohl — es herrschte Dunkelheit — die herannahenden Fahrzeuge wegen Fehlens des Zugspitzensignals nicht wahrgenommen werden konnten. Die Wagen kamen, nachdem die Strecke in eine Steigung von 3 ‰ führte, von selbst zum Stillstand bzw. sie rollten sich bis zum tiefsten Punkt aus. Daß alle diese „glücklichen Zufälle" eine Katastrophe mit unvorstellbaren Ausmaßen verhinderten, grenzt wahrhaftig an ein Wunder.

Fairerweise muß gesagt werden, daß andere Mitarbeiter, die am Ereignis keine Schuld trifft, hiezu auch ihren Teil beigetragen hatten.

Zum Ereignis selbst also nochmals: Unglaublich, doch leider ist es wahr. Und wie konnte das geschehen?

Beim Verschub wurden 4 Wagen nach Gleis 6 abgestoßen. Sie sollten mit Hemmschuhen aufgefangen werden. Das Abstoßen ist lt. Bf-Do verboten bzw. nur dann gestattet, wenn das Anhalten der Wagen mittels Handbremse erfolgt, oder wenn auf diesem Gleis mindestens 1 Fahrzeug steht, das eingebremst und mit einem Hemmschuh unterlegt ist. Grund: von Gleis 6 könnten die Wagen auf die Strecke, die ein Gefälle von 7 ‰ aufweist, entrollen (siehe hiezu den vorangeführten Punkt 98 g der DV V 3). Der Verschubleiter kümmerte sich weder um die Bestimmung der DV V 3 noch um die der Bf-Do. Der aufgelegte Hemmschuh wurde abgeworfen, ein zweiter nicht bereitgehalten. Die Wagen konnten daher nicht mehr angehalten werden und rollten auf die Strecke. Um ein Bild über die Einstellung zum Dienst der in Betracht kommenden Mitarbeiter dieses Bahnhofes zu bekommen, muß noch ergänzt werden, daß der diesen Verschub leitende Verschieber vom Verschubaufseher (also vom planmäßigen Verschubleiter) **ohne besonderen Grund** mit der Leitung dieses Verschubes beauftragt wurde.

Wenn trotz dieser Schlampereien und unglaublichen Anhäufung von Mißachtungen wichtiger Vorschriftenbestimmungen weder Personen- noch Sachschaden entstand, so ist das ganz einfach als unbeschreibliches Glück anzusehen.

Wenigstens eines sollte uns das Ereignis sein: Eine Lehre. **So etwas darf einfach nicht passieren!**

Erläuterung

DV V 3, Punkt 368, 4. Absatz:

Mit Lichtsignal 29 b darf die Erlaubnis zur Vorbeifahrt nur dann gegeben werden, wenn sich auf dem richtigen Gleis kein Zug gleicher Fahrtrichtung befindet.

Hiezu folgende Situation: Ein Zug fährt auf dem falschen Gleis und nähert sich dem Einfahrsignal des Bf zum Übergang auf das richtige Gleis. Am Einfahrsignal leuchtet Signal 29 b auf. Am Nachbargleis (also auf dem richtigen Gleis) steht vor dem Einfahrsignal ein Motorturmwagen.

Hiezu Frage: Darf der Tfz-Führer auf Grund des Signals 29 b beim Einfahrsignal vorbeifahren oder hat er anzuhalten, weil

— das Signal 29 b dann nicht gegeben werden darf, wenn sich auf dem richtigen Gleis ein Zug gleicher Fahrtrichtung befindet (Punkt 368)

— Motorturmwagen bei Probefahrten als Züge verkehren dürfen (Punkt 552).

Antwort: Der beim Einfahrsignal stehende Motorturmwagen muß keinesfalls als Zug verkehren. Es kann sich also auch um eine Kl-Fahrt handeln. Diese Unterscheidung bzw. Entscheidung ist dem Tfz-Führer nicht möglich. Er darf daher diesfalls annehmen, daß die Abgabe des Signals 29 b ausschließlich für seinen Zug erfolgt. Die Vorbeifahrt am untauglichen Einfahrsignal ist somit im vorstehenden Fall erlaubt.

Selbstverständlich darf der Fdl das Signal 29 b dann nicht geben, wenn sich auf dem richtigen Gleis **tatsächlich auch ein Zug gleicher Fahrtrichtung** befindet.

Zum neuen Zugdienstzettel

Vereinfachung ja — Genauigkeit nein?

Ab 1. Jänner 1975 gibt es eine neue DV V 20, Dienstvorschrift für die Ermittlung der Zugleistungen; ab diesem Zeitpunkt entfällt die Behandlung des Leistungsblattes für Tfz und Mannschaften durch den Zugführer bzw. Fdl. Anstelle der bis dahin erforderlichen Eintragungen in den „alten" Zugdienstzettel **und** das „alte" Leistungsblatt sind die Eintragungen in den „neuen" Zugdienstzettel getreten. Dadurch ergeben sich — vor allem für den Zugführer — wesentliche Erleichterungen und Vereinfachungen. Je nach Zuggattung und Strecke sowie Zugbildung ist das Ausmaß der Erleichterungen verschieden groß; in manchen Fällen konnten die Eintragungen auf einen Bruchteil der früher vorgeschriebenen reduziert werden.

Eines muß jedoch mit aller Deutlichkeit gesagt werden: Je größer die Vereinfachung bzw. je größer das Ausmaß der Reduzierung der Eintragungen, umsomehr Bedeutung gewinnen die übrigen Angaben des Zugdienstzettels.

Selbstverständlich braucht jede Neueinführung eine gewisse Anlaufzeit. Manche Zugführer machen anfänglich auch deswegen Fehler, weil alte Gewohnheiten zu tief verwurzelt sind. Wenn jedoch aus dem Bereich zweier Direktionen in einem Monat 114 (!) Zugdienstzettel und Fahrtberichte überhaupt fehlen und von den abgegebenen Zugdienstzetteln etwa 30—40 % falsch ausgefertigt wurden, so ist das ein untragbarer Zustand. Der Zweck der Aufschreibungen ist hiemit in Frage gestellt.

Welche Fehler werden nun gemacht?

Hauptsächlich beim Eintragen weiterer Tfz und bei der Angabe der Abfahrts- und Ankunfszeit. Eintragen der Tfz, DV V 20:

2.2.5. In die Spalten 3—6 sind alle beim Zug befindlichen Tfz einzutragen. Die Kennzahlen für Eigentumsverwaltung und Verwendung sind der Anlage 4 zu entnehmen.

2.2.6. Befinden sich bei einem Zug mehrere Tfz, ist das Zug-Tfz in der ersten Zeile, die weiteren Tfz in den folgenden Zeilen einzutragen. Die Spalten 1, 2 und 7—28 bleiben diesfalls in den Zeilen, in denen weitere Tfz eingetragen sind, frei.

Hiezu wird bemerkt:

— Werden bei einem Zug mehrere Tfz verwendet, so darf in die Zeilen, in denen weitere Tfz eingetragen sind, mit Ausnahme der Angabe der Heimatdienststelle der Tfz-Mannschaften, nichts mehr eingetragen werden.

— Tritt eine Änderung bei den Tfz ein (Tfz-Wechsel, Beigabe oder Abstellen weiterer Tfz, Art der Verwendung), müssen **alle** beim Zug verbleibenden Tfz neu eingetragen werden.

Die Eintragung der Ankunfts- und Abfahrtszeit ist in der Dienstanweisung der GD, Zl. 5393-4-1974 geregelt:

Sp. 29: Abfahrt in Stunden und Minuten

Sp. 30: Ankunft in Stunden und Minuten

Abfahrts- und Ankunftszeiten sind am Zugausgangs-(Grenz-)bahnhof und End-(Grenz-)bahnhof immer, sonst nur bei Änderungen hinsichtlich der Tfz (Tfz-Wechsel, Beigabe oder Abstellen weiterer Tfz, Änderung der Verwendung eines Tfz) sowie bei Mannschaftswechsel des **Zug-Tfz** einzutragen. Die Abfahrtszeit im Ausgangs-(Grenz-)bahnhof ist in der ersten Zeile, die Ankunftszeit im End-(Grenz-)bahnhof in Höhe der letzten Eintragung einzusetzen. Veränderungen sind mit Ankunfts- und Abfahrtszeit in jener Zeile einzutragen, in der sich die Änderung ergibt.

Hiezu wird bemerkt:

— Im **Ausgangsbahnhof** muß immer die tatsächliche **Abfahrtszeit** eingetragen werden.

— Im **Unterwegsbahnhof** muß immer dann **Ankunfts-** und **Abfahrtszeit** in der Zeile des Zug-Tfz eingetragen werden, wenn sich eine Änderung bei den Tfz (auch in der Verwendung) oder bei der Heimatdienststelle der Tfz-Mannschaft des Zug-Tfz ergibt. Die Ankunftszeit bezieht sich dabei auf die in Spalte 9 des Zugdienstzettels eingetragene Meldestelle.

— Im **Endbahnhof** ist die **Ankunftszeit** in Höhe der letzten Eintragung einzusetzen. Befindet sich dort bereits eine Eintragung, so ist die nächste freie Zeile zu verwenden.

Weiters ist zu bemerken:

— Wird ein Tfz zum **erstenmal** eingetragen, muß die Heimatdienststelle der Tfz-Mannschaft aufscheinen, es sei denn, es handelt sich um ein nicht dienstbereites Tfz (Kennziffer 9) oder ein vielfachgesteuertes Tfz (Kennziffer 0).

— Beim Ende der Postbeförderung muß in Spalte 7 die Kennziffer 0 eingetragen sein.

Besonders wird darauf hingewiesen, daß es nunmehr zulässig ist, in einen Zugdienstzettel mehrere Zugfahrten einzutragen.

Es genügt, in der Spalte Zugnummer in der nächsten freien Zeile einen waagrechten Strich zu machen; darauf kann mit der Eintragung der nächsten Zugfahrt fortgesetzt werden. Es ist darauf zu achten, daß der Platz im Zugdienstzettel für die weitere Zugfahrt noch ausreicht und der Kalendertag mit dem Tag der planmäßigen Abfahrtszeit übereinstimmt.

Wie soll eine Eintragung nun aussehen?

Zug 216 fährt von Klagenfurt Hbf bis Salzburg Hbf mit dem DB-Tfz 110 271-4 als Zug-Tfz. Von Villach Hbf bis Mallnitz wird als 2. Tfz das ÖBB-Tfz 1141.05 verwendet. Dieses Tfz fährt von Villach Hbf bis Pusarnitz dienstbereit, ab dort wird es zur Beförderung des Zuges tatsächlich benötigt.

Verfolgen wir nun die Eintragungen in den Zugdienstzettel:

1. Zeile: Bei den Eintragungen im Ausgangsbahnhof Klagenfurt Hbf ist besonders auf die Eintragung der Abfahrtszeit und der Heimatdienststelle des Tfz zu achten.

2. Zeile: In Velden a. W. (Meldestelle 29) ändert sich die Anzahl der Reisenden.

3. Zeile: Ab Villach Hbf muß der Zugführer die Streckenübergruppe 9062 verwenden. Das Tfz 1141.05 wird als dienstbereites Vorspann-Tfz beigegeben, daher müssen in Villach Hbf Ankunfts- und Abfahrtszeit eingetragen werden.

4. Zeile: Das Vorspann-Tfz wird eingetragen; in diese Zeile kommt daher **nur mehr die Heimatdienststelle des Tfz-Führers des Vorspann-Tfz.**

5. Zeile: Eine Neueintragung ist erforderlich, da sich im Bahnhof Spittal-Millstättersee (Meldestelle 10) die Anzahl der Reisenden ändert.

6. und 7. Zeile: Im Bahnhof Pusarnitz (Meldestelle 8) müssen beide Tfz neu eingetragen werden, da ab Pusarnitz das bis dahin dienstbereit rollende Vorspann-Tfz zur Beförderung des Zuges benötigt wird. Ankunfts- und Abfahrtszeit sind einzutragen.

8. Zeile: Das Vorspann-Tfz wird in Mallnitz abgestellt, das Zug-Tfz muß daher neu eingetragen werden; Ankunfts- und Abfahrtszeit in Mallnitz sind daher erforderlich.

9. Zeile: Im Bahnhof Schwarzach-St. Veit (Meldestelle 4) ist eine Neueintragung erforderlich, weil sich die Anzahl der Reisenden ändert.

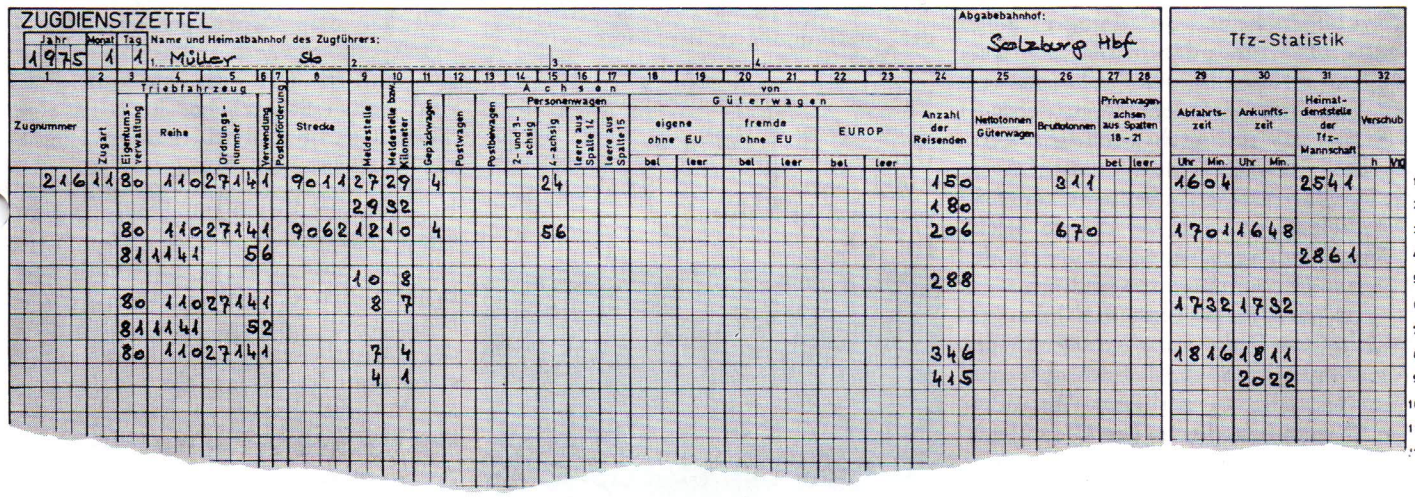
Ankunftszeit in Salzburg Hbf.

Soweit die Eintragungen.

Zugführer!

Die Eintragungen in den Zugdienstzettel bilden eine wichtige Grundlage zur Erstellung von Statistiken. Auf Grund dieser Statistiken werden wichtige — auch die Betriebssicherheit betreffende — Entscheidungen getroffen. Auch die Frage der Wirtschaftlichkeit ist dabei von Bedeutung, z. B. wird die Abrechnung der für die Post- und Telegraphenverwaltung erbrachten Leistungen auf Grund der Aufschreibungen im Zugdienstzettel vorgenommen. Daher: größte Genauigkeit bei den Eintragungen!

Selbstverständlich ist die Redaktion gerne bereit, zu diesem Problemkreis Anregungen entgegenzunehmen und sie ggf. auch zu veröffentlichen bzw. zu berücksichtigen.



In eigener Sache

Unter diesem Titel haben wir im letzten Verkehrs-Unterrichtsblatt die Leser eingeladen, Zuschriften an die Redaktion zu richten, wobei es sich um Vorschläge und andere — auch kritische — Beiträge handeln kann. Wir danken den Mitarbeitern, die dieser Einladung gefolgt sind. Leider ist diesmal eine Veröffentlichung nicht möglich, was aber ausschließlich am Umfang der Beiträge gelegen ist. Wir haben aber die Mitteilungen an die jeweils hiefür zuständigen Stellen zur weiteren Behandlung geleitet.

Je kürzer eine Leserzuschrift gehalten ist, umso größer ist die Chance ihrer Veröffentlichung.

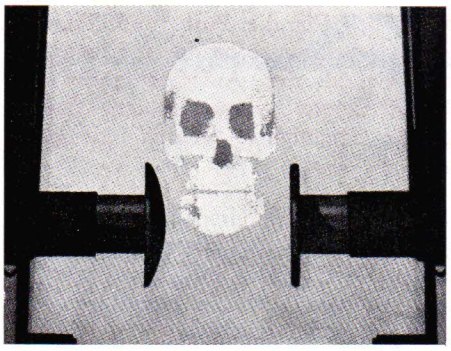
Die Redaktion

Arbeitnehmerschutz

Die Bestimmungen des Punktes 3.6.4. der DV A 40 besagen, daß in aufrechter Haltung nur dann in das Gleis oder aus demselben getreten werden darf, wenn die Fahrzeuge noch mindestens eine Wagenlänge voneinander entfernt sind, sonst nur in so tief gebückter Stellung, daß ein Erfassen durch die Puffer nicht möglich ist.

Dennoch kommt es durch Unterschätzung der Gefahren immer wieder zu Unfällen mit schweren Verletzungen, ja sogar mit tödlichem Ausgang.

Im Jänner d. J. wurde beim Ortsverschub ein 36-jähriger Mitarbeiter zwischen den Puffern zweier Wagen erdrückt.



Obwohl es keine Unfallzeugen gibt, kann auf Grund der Sachlage, insbesondere im Hinblick auf die konstatierten Verletzungen angenommen werden, daß der auf einem abgestoßenen Verschubteil mitgefahrene Bremsenfahrer die Handbremse derart bediente, um den Verschubteil an eine auf diesem Gleis stehende Fahrzeuggruppe ankuppeln zu können. Der am Bremserstand am hinteren Ende des vordersten Fahrzeuges mitfahrende Bedienstete sprang knapp vor Annäherung ab, lief voraus und trat trotz des zu geringen Abstandes der Wagen aufrecht in das Gleis. Dies war Ursache der tödlichen Verletzungen.

Solches Fehlverhalten kann in einzelnen Bahnhöfen öfters beobachtet werden. Warum schreiten die Aufsichtsbediensteten diesfalls nicht ein? Wäre es nicht ihre Pflicht ein derartiges Verhalten abzustellen, bevor es zum Unfall kommt?

Immer wieder: Schutzhelm

Alle im Verschubdienst verwendeten Mitarbeiter wissen, daß weites Hinausbeugen aus bewegten Fahrzeugen gefährlich und daher verboten ist. Trotzdem kommt es häufig zu Unfällen mit schweren Folgen, die auf mangelnde Vorsicht sowie auf Außerachtlassung der Bestimmungen des Punktes 3.4.5 der DV A 40 zurückzuführen sind.

Da eine Änderung der baulichen Anlagen selten möglich ist, kann diesen Unfallgefahren nur durch entsprechende Aufklärungsarbeit und Schulung entgegengewirkt werden.

DV A 40:

1.10.2 Alle neu zur Dienststelle kommenden Bediensteten sowie alle anderen Bediensteten bei wesentlichen Änderungen ihrer Dienstverwendung, sind vor Antritt ihrer Arbeit dem zuständigen Sicherheitsbeamten III oder IV vorzustellen, der sie über die bei ihrer Tätigkeit auftretenden Gefahren, insbesondere im Hinblick auf die bei der Dienststelle bestehenden Verhältnisse, in einer leicht verständlichen Form zu informieren hat.

Daß bei derartigen Arbeitsunfällen auch noch andere Begleitumstände für die Schwere des Ereignisses maßgeblich sein können, beweist nachstehender Unfall:

In einem großen Verschiebebahnhof stieß ein jugoslawischer Gastarbeiter anläßlich der Überstellung eines Verschubteiles mit dem Kopf gegen einen Pfeifpflock und wurde auf den Bahnkörper geschleudert. **Der Verschubbedienstete trug keinen Schutzhelm.** Er erlitt eine Schädelfraktur und Abtrennung aller 5 Finger der rechten Hand.

Es stellt sich sofort die Frage, warum dieser Mitarbeiter keinen Schutzhelm getragen hat? War es tatsächlich nur Bequemlichkeit? Haben die Aufsichtsbediensteten diesen, die Sicherheit des Mitarbeiters gefährdenden Zustand geduldet? Keinesfalls hat der örtlich Aufsichtführende am Ereignistag die ihm übertragenen Pflichten erfüllt.

DV A 40:

2.1.4.1 Er hat die notwendigen Weisungen zu erteilen und darauf zu achten, daß alle der Unfallverhütung dienenden Anordnungen befolgt werden; er darf ein den UVV widersprechendes Verhalten nicht dulden.

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion. Für den Inhalt verantwortlich: Johann Gebetsroiter, beide 1010 Wien, Elisabethstraße 9. Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen, 1150 Wien, Felberstraße 1.