



Verkehrs-Unterrichtsblatt

2. Stück

Wien, am 1. Februar 1965

Jahrgang 1965

- Inhalt:
7. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 8. Maßnahmen zur Sicherung wartender Reisender bei Änderung der Einfahrt für personenbefördernde Züge
 9. Erläuterung
 10. Etwas für jeden
 11. Kundendienst
 12. Unfallverhütung

7. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Bremsanstand bei einem Schnellzug

Ein aus einem E-Tfz und 4 Personenwagen bestehender Schnellzug überfuhr im Unterwegsbf V. das Kennzeichen „Haltepunkt“ um 254 m. Über Auftrag des Zugführers wurde der Zug zum Aus- und Einsteigen der Fahrgäste an den Bahnsteig zurückgeschoben. Dort verständigte der Tfz-Führer den Zugführer, daß die Bremswirkung ungenügend war. Beide Bedienstete beschränkten sich nun darauf, festzustellen, daß die Bremse des **ersten** Wagens stark erwärmt und die Bremsleitung zwisch Tfz und 1. Wagen ordnungsgemäß verbunden war. Man kam überein, den Zug mit verminderter Geschwindigkeit bis zum nächsten Befehlsbf zu führen, wo genaue Untersuchung durch den Wagenmeister erfolgen sollte. Der Fdl des Bf V., der von der Unregelmäßigkeit Kenntnis erlangte, erteilte keine Weisungen, fertigte den Zug ab und verständigte den Befehlsbf K. vom Vorfall.

Im Bf K. stellte der Wagenmeister fest, daß beim Zug die Bremsleitung zwischen dem 1. und 2. Wagen nicht verbunden war!

Die Erhebungen ergaben:

Der Wagensatz des Schnellzuges war im Zugausgangsbf an der Spitze mit einem Wagen ergänzt worden. Dabei hatte es der Kuppler unterlassen, auch die Bremsleitung zwischen 1. und 2. Wagen zu verbinden.

Der Wagenmeister im Zugausgangsbf nahm — seinen Angaben zufolge — eine volle Bremsprobe vor, bemerkte dabei aber nicht den erwähn-

ten Mangel (DV M 26, Punkte 143 a und 165); auch dem Bereichsschaffner fiel die Unregelmäßigkeit bei Übernahme des Zuges nicht auf (DV V 3, Punkt 464).

Dadurch ergab es sich, daß der Zug nur ungenügend gebremst vom Zugausgangsbf abfuhr. Die erste Bremsung erfolgte im Unterwegsbf V., wo es zum Überfahren des Haltepunktes kam.

Nun wäre in diesem Bf eindeutige Klärung der mangelnden Bremswirkung möglich gewesen, wenn der Fdl und die Zugmannschaft nach den Bestimmungen der Punkte 171 a und 242 der DV M 26 gehandelt hätten.

So aber unterließen sie es, **alle** bedienten Bremsen auf den Grad ihrer Erwärmung zu untersuchen und eine volle Bremsprobe vorzunehmen.

Für die Anordnung der Bremsprobe war der Fdl verantwortlich und die Zugmannschaft mitverantwortlich; darüber hinaus ist der Zugführer nach Punkt 418 der DV V 3 für die **Sicherheit** und Ordnung beim Zug verantwortlich.

Es handelten demnach 7 Bedienstete falsch! Es ist nur einem glücklichen Umstand zu danken, daß es zu keinem schweren Unfall kam.

Am Ereignistag sollten an der in der Skizze eingezeichneten Arbeitsstelle ab 8.40 Uhr Schienen ausgewechselt werden. Der Sicherungsposten der für diese Arbeiten eingeteilten Rotte verständigte vor Arbeitsbeginn über Auftrag des die Aufsicht führenden Gleismeisters die Fdl der benachbarten

