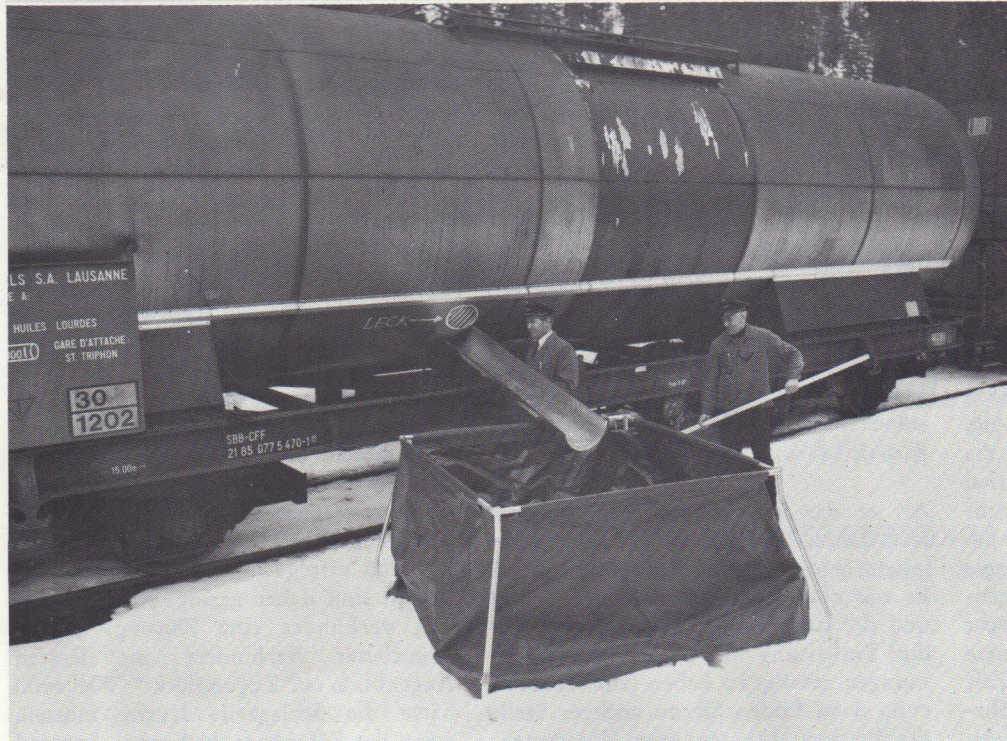
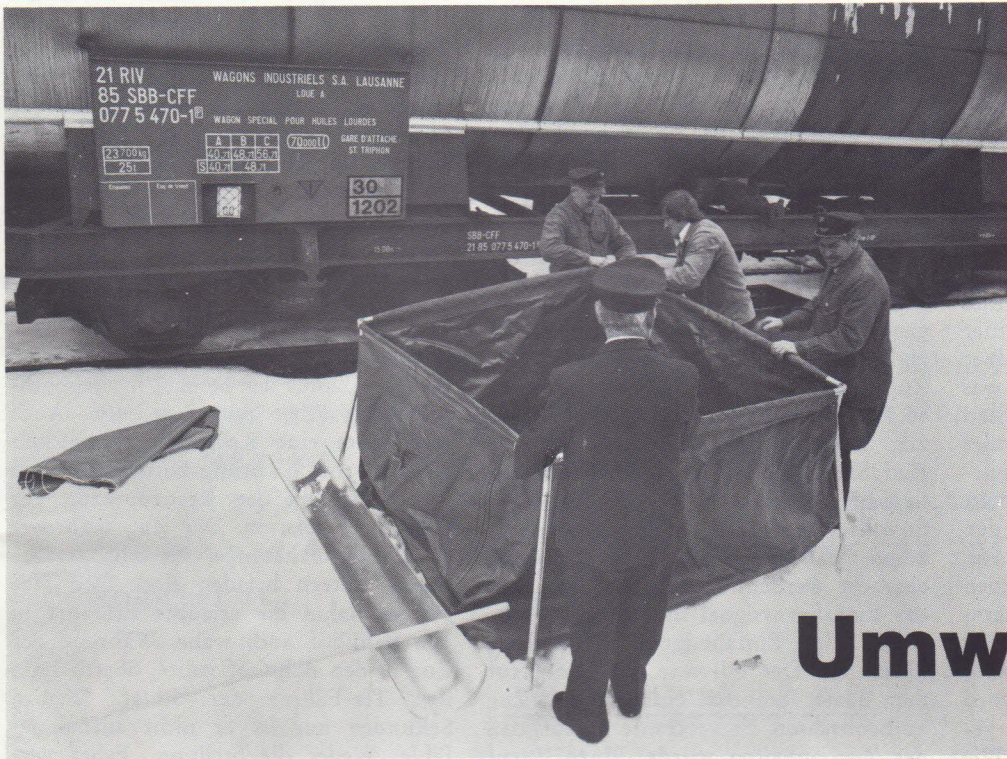


Der **Betrieb**

Informationsblatt der Betriebsdirektion

4 | 78



Umweltschutz

Für
den

muß
jeder
Handgriff
sitzen

Aus dem Verkehrsgeschehen

Rechts und links der Donau

ereignete sich in Oberösterreich in kurzem Abstand je ein Zugzusammenstoß. Jeder der beiden Fälle zeigt mit einer Deutlichkeit sondergleichen, daß Mitarbeiter im ausführenden Verkehrsdienst auch nicht auf einige Sekunden unkonzentriert sein dürfen, wenn verkehrsdienstliche Handlungen vorzunehmen sind. Es wird aber auch anschaulich, wie sehr jeder von uns auf die Gewissenhaftigkeit, die Beobachtungsgabe und das Reaktionsvermögen der Partner im Verkehrsgeschehen angewiesen ist, was natürlich voraussetzt, daß die Arbeit als Zusammenarbeit im Sinne einer echten Partnerschaft ausgeübt wird. Man muß sich immer bewußt sein, daß der Partner vieles nicht wissen kann, was ich selber weiß; immer darüber nachdenken, was den Partner zu einer unerwünschten Handlungsweise verleiten könnte oder was er aus meinem eigenen Tun schließen könnte, wenn ein Sprechkontakt nicht besteht — dies gehört zu den Feinheiten unseres Berufes. Je nachdem, in welchem Ausmaß es dem einzelnen Mitarbeiter, über das obligate Beherrschen und Befolgen der Vorschriftenbestimmungen hinaus, gelingt, sich auch auf den Berufspartner einzustellen, wird es auch gelingen oder mißlingen, gefährliche Situationen zu meistern. Wie es zu solchen Gefahrenmomenten kommen und was daraus entstehen kann, wollen wir Ihnen nunmehr schildern.

Der Fall 1 rechts der Donau — im Bf Windischgarsten. Wegen eines Hochofenschadens im Werk Linz der VOEST-Alpine muß Flüssigseisen aus dem Werk Donawitz nach Linz transportiert werden. Um diese Transporte zu ermöglichen, wurden Torpedowagen aus der Bundesrepublik Deutschland angemietet. Während die Vollzüge wegen der hohen Achslast über Selzthal, Kleinreifling, St. Valentin verkehren, werden die Leerwagen über Klaus nach Selzthal geleitet. Neben besonderen Vorkehrungen, wie Reihungsvorschriften oder Bereithaltung von speziellen Aufgleisungsfahrzeugen für den Fall einer Entgleisung, muß unbedingt darauf Bedacht genommen werden, daß die Transporte stets in einer kürzestmöglichen Zeit vorgenommen werden, um zu gewährleisten, daß das Ladegut im flüssigen

Aggregatzustand verbleibt. Aber auch die Innentemperatur der leeren Torpedowagen muß bei Ankunft im Werk Donawitz zur Ermöglichung der sofortigen Wiederbeladung noch mindestens 1000 Grad Celsius betragen. Daher ist sowohl Voll- als auch Leerzüge ein bestimmter Vorrang eingeräumt. Am 5. 9. rollte eine solche Leergarnitur von Linz Stahlwerke in Richtung Leoben Donawitz. Die Zuglänge betrug 130 m. Im Bf Windischgarsten war um 14.02 Uhr ein aus Selzthal kommender Güterzug mit 360 m Länge auf Gleis 2 eingefahren; infolge dieser Länge blieb die Einfahrweiche besetzt. Das war die Ausgangssituation für die folgenden Schwierigkeiten. Der Fdl ließ nicht etwa den Zug teilen, sondern gestattete nach etwa 15 Minuten dem herannahenden Gegenzug mit den Torpedofahrzeugen die Einfahrt nach Gleis 1. Die im Schutzweg liegende Weiche 7 konnte wegen der unvollständigen Einfahrt des Kreuzungszuges nicht in die erforderliche Stellung gebracht werden. Der Torpedozug traf das Einfahrtvorsignal in Stellung „Vorsicht“, das Einfahrtssignal in Stellung „Frei“ an. Der Fdl war rechtzeitig auf dem Platz, um den einfahrenden Zug zu beobachten. Er vertraute darauf, daß der Zug anhalten würde. Einen Zuruf an die Zugmannschaft über die eintretende Verzögerung fand er offensichtlich nicht notwendig. Der Tzf-Führer dürfte durch das neutrale Verhalten des Fdl beruhigt gewesen sein. Er sah, daß der Kreuzungszug bereits am Platz stand. Eine weitere Kreuzung ist in diesem Bahnhof aus Platzgründen nicht möglich. Gegenüber anderen Güterzügen hatte sein Zug ohnehin Vorrang. Es war ein gefährlicher Trugschluß anzunehmen, daß trotz der Vorsichtstellung des Einfahrtvorsignales nun schon die Durchfahrt gestattet wäre, was jedoch nicht der Fall war, weshalb das Ausfahrtsignal „Halt“ zeigte.

Als er das haltzeigende Ausfahrtsignal wahrnahm, gab er Gefahrsignal und leitete sofort eine Schnellbremsung ein. Es war aber schon zu spät. Sein Fehler und der des Fahrdienstleiters, nicht für die Einhaltung der Schutzwegbestimmungen gesorgt zu haben (eine Erläuterung dazu finden Sie an anderer Stelle des Blattes), führten zum Zusammen-

stoß. Entgleiste und umgestürzte Güterwagen, schwere Fahrzeugschäden, Unterbrechung des durchgehenden Verkehrs und eine schwere Verletzung des schuldhaft beteiligten Tzf-Führers waren die Folgen. Die heißen Torpedowagen blieben heil, mußten aber nun mit höchster Eile über Linz und die Route der Volltransporte umgeleitet werden. In der Hitze des Gefechtes vergaß der Fdl zu allem Überfluß, die gemäß Richtlinien vorgesehenen Anzeigen zu erstatten, was dazu führte, daß in den Zeitungen auffällig bedeutet wurde, daß der Zusammenstoß vertuscht werden hätte sollen!

Am 13. 9. hat es wieder „getuscht“ — Fall 2 —, links der Donau, in Gaisbach-Wartberg. Aber nur ganz leise. Auch hier sollte eine Kreuzung abgewickelt werden. Aus Richtung Summerau wird um 0.45 Uhr der Kreuzungszug auf Gleis 1 eingelassen. Der Zug befördert durchwegs Fahrzeuge, die mit gefährlichen Gütern beladen sind. Der Tzf-Führer nahm die erlaubte Einfahrt in den Bahnhof noch wahr. Während der Zug in den Bahnhof rollte, übermannte den Tzf-Führer der Schlaf. Wenige Sekunden nur ist er nicht aufnahmefähig. Weder die Stellung „Fahrt verboten“ des Gleisperrlichtsignals, noch die Haltstellung des Ausfahrtsignals dringen in sein Bewußtsein. Der Fdl steht auf dem Platz. O Schreck! Der Zug brems ja nicht! Der Fdl zögert keine Sekunde. Mit ein paar Sätzen ist er beim Schaltgerüst und schaltet die Bahnhoffahrleitung ab. Das bewirkt u. a. das Fallen des Hauptschalters bei den Tzf der einfahrenden Züge. Blitzartig ist der Tzf-Führer durch das unverkennbare Geräusch wieder hellwach und leitet Schnellbremsung ein. Zu diesem Zeitpunkt ist auch der auf Gleis 4 einfahrende Gegenzug, ein Bezirksgüterzug, bereits unter der Bahnhoffahrleitung. Auf das Fallen des Hauptschalters reagiert auch dieser Tzf-Führer mit einer Schnellbremsung. Der Zusammenstoß erfolgt mit etwa 3 km/h. Die Folgen sind daher gering. Am nächsten Tag verkündet eine Zeitung: „Fahrdienstleiter verhindert im letzten Augenblick ein Zugunglück.“ Wie wohl hätte die Schlagzeile lauten müssen, wenn der Fdl gerade in diesem „letzten“

Augenblick Denkpause gehabt hätte? Entsetzlich!

Die beiden Fälle drängen auch wieder das Problem gefährlicher Güter in den Vordergrund, die uns immer mehr zur Beförderung anvertraut werden. Dies nicht zuletzt deshalb, weil die Bahn mit Abstand die sicherste Beförderung bietet und somit die Gefahren für die Umwelt niedrig gehalten werden können. Denken Sie bei allen Ihren Handlungen auch daran. Machen Sie sich auch immer wieder Gedanken, was zu tun wäre, wenn... Das heißt nicht, den Teufel an die Wand zu malen! Das heißt, sich der großen Verantwortung bewußt zu sein. Sprechen Sie mit Ihrem Vorstand anläßlich eines Kontrollganges oder bei anderer Gelegenheit über die Sicherheitsvorkehrungen. Sagen Sie ihm, was Ihnen notwendig erscheint! Als Vorstand wird sich für Sie gewiß auch die Möglichkeit bieten, mit dem Kommandanten der örtlichen Feuerwehr einmal zu sondieren, welche Geräte im Bedarfsfalle zur Verfügung stehen. Sie können mit ihm ohne weiteres die Liste der gefährlichen Güter oder das Kärtchen aus dem IdB besprechen. Vielleicht hat er Interesse, die Ölwehrgeräte Ihres Bahnhofes zu besichtigen oder zu testen, inwieweit über ein Gut anhand des Verzeichnisses der gefährlichen Güter auf Bahnebene Auskunft zu erhalten ist. Solche Kontakte sind uns stets willkommen!

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst sind selbstverständlich eingeladen, den Bericht über die beiden Ereignisse nach verschiedenen Aspekten hin auszuwerten. Auffrischung der Vorschriftenkenntnisse, Handhabung der Rettungseinrichtungen, Ölwehrmittel u. dgl. sind die Voraussetzung für eine korrekte Dienstleistung und stete Einsatzbereitschaft der Mitarbeiter.

PS:

Bei einer am Tag nach dem Ereignis im Bf Windischgarsten durch ein Organ der GD vorgenommenen Kontrolle wurden sicherheitsgefährdende Mißstände festgestellt (mehrfach unterlassene Fahrstraßenprüfung, Unregelmäßigkeiten bei der Signalbedienung, von der Vorschrift abweichende Lautsprecherdurchsagen, mangelhafte Sicherung abgestellter Fahrzeuge).

Hingegen stellen überwachende Stellen dem Bf Gaisbach-Wartberg bestes Zeugnis aus.

Fällt es Ihnen nicht auch schwer anzunehmen, nur der Zufall wäre den beiden Ereignissen und deren Ausgang Pate gestanden.

Verschub unbegleiteter Triebfahrzeuge

Erläuterung zu DV V 3, Punkte 62, 71 und 97

Das richtige Verhalten des Triebfahrzeugführers sowie des Stellwerkswärters (Fahrdienstleiters) bei Durchführung unbegleiteter Triebfahrzeugfahrten wirft offenbar immer noch Probleme auf.

DV V 3, Pkt. 62

Der Verschubleiter ist für zweckmäßige, rasche und betriebssichere Verschubdurchführung verantwortlich. Er hat den Verschubbediensteten die Verrichtungen zuzuteilen.

Alle am Verschub Beteiligten sind tunlichst über die Verschubbewegungen zu verständigen. Die Verständigung ist unerlässlich, wenn die Signalabgabe nicht ausreicht oder besonders vorsichtig verschoben werden muß (z. B. Verschubbewegungen mit und an Wagen, die mit Personen besetzt sind). Die Stellwerks-(Weichen-)wärter sind von jedem Verschub in ihrem Stellbereich zu verständigen.

Der Verschubleiter muß die Verschubbewegung gut überblicken und sich mit den beteiligten Bediensteten verständigen können. Über örtliche Besonderheiten (s. Bf-Do) hat er den Tzf-Führer zu verständigen.

Beim Verschub unbegleiteter Triebfahrzeuge ist der Stellwerkswärter (Fahrdienstleiter) Verschubleiter. Aufgrund der vorgenannten Bestimmung sind die beim Verschub Beteiligten tunlichst über die Verschubbewegungen zu verständigen.

Wie weit muß nun tatsächlich der Stellwerkswärter den Triebfahrzeugführer unterrichten und was bedeutet das Wort „tunlichst“?

Im Gegensatz zu den Fällen, in denen eine Verständigung zwingend vorgeschrieben ist, bedeutet das Wort „tunlichst“, daß die Verständigung wünschenswert ist, die Notwendigkeit jedoch im Einzelfall geprüft werden muß. Die Verständigung des Triebfahrzeugführers ist ja nicht immer nur eine Frage der Betriebssicherheit; in vielen Fällen ist eine Verständigung des Triebfahrzeugführers wegen einer flüssigeren Betriebsabwicklung erforderlich. Ein Triebfahrzeugführer, der über den Verschubvorgang genau informiert ist, wird zweifellos die Verschubabwicklung beschleunigen können. Diese Beschleunigung käme jedoch nicht zum Tragen, wenn aufgrund der örtlichen Verhält-

nisse die Verständigung des Triebfahrzeugführers sehr zeitaufwendig ist. Dies wird vor allem beim Verschub unbegleiteter Triebfahrzeuge zutreffen, da die Regelung dieser Verschubvorgänge häufig mittels Signalen erfolgt.

„Tunlichst“ bedeutet also:

Ist die Verständigung aus Gründen der Sicherheit notwendig, so muß sie durchgeführt werden. Lassen andere Gründe die Verständigung zweckmäßig erscheinen, ist im Einzelfall zu entscheiden, ob die Verständigung durchzuführen ist oder nicht.

Der Stellwerkswärter (Fahrdienstleiter) muß sich auch darüber klar sein, mit welchen Verschubbewegungen der Triebfahrzeugführer rechnet. Häufig werden Fahrten unbegleiteter Triebfahrzeuge ja aufgrund einer Triebfahrzeugfahrordnung bzw. eines Triebfahrzeugumlaufplanes durchgeführt. Erfolgt die Fahrt nach den genannten Unterlagen, dann ist eine weitere Verständigung des Triebfahrzeugführers nicht erforderlich. Dies trifft auch dann zu, wenn ein unbegleitetes Triebfahrzeug auf ein besetztes Gleis eingelassen wird.

Zusammenfassend kann gesagt werden: Die sicherste und schnellste Verschubdurchführung ergibt sich zweifellos dann, wenn der Triebfahrzeugführer genau über die Verschubbewegungen im Bilde ist.

- Erfolgt die Fahrt nach der Triebfahrzeugfahrordnung bzw. nach dem Triebfahrzeugumlaufplan, ist eine gesonderte Verständigung des Triebfahrzeugführers in keinem Fall erforderlich.
- In allen anderen Fällen muß überlegt werden: Ist die Verständigung aus Sicherheitsgründen erforderlich (z. B. besonders vorsichtig durchzuführender Verschub), dann muß sie vorgenommen werden. Sonst muß nach Zweckmäßigkeitsgründen vorgegangen werden.

DV V 3, Pkt. 71

Für die Beobachtung des Verschubweges sind verantwortlich: Der Verschubleiter und die am vordersten Fahrzeug befindlichen Bediensteten (Triebfahrzeugmannschaft bzw. Spitzenverschieber); die Triebfahrzeugmannschaft nur dann, wenn sie sich bei einem Triebfahrzeug mit räumlich getrennten Führerständen auf dem vordersten Führerstand befindet. Werden Hindernisse festgestellt, so ist die Verschubbewegung sofort einzustellen.

