



Streckenleitung Wien FJB
Eingel. 31. 11. 1964
Zl. Blg.

Verkehrs-Unterrichtsblatt

1. Stück	Wien, am 1. Jänner 1965	Jahrgang 1965
----------	-------------------------	---------------

- Inhalt:
1. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 2. Die neue Modellischanlage
 3. Schadensaufnahmen bei Beschädigung von ISG-Wagen
 4. Das ist kein Dienst am Kunden!
 5. Lösung des 27. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“
 6. 28. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

Dienststellenvorstände!

Zu Beginn des Jahres 1965 werden neue Mappen zum Verkehrs-Unterrichtsblatt ausgeliefert. Die ab 1. Jänner 1965 erscheinenden Verkehrs-Unterrichtsblätter sind darin einzulegen.

1. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

Das „GESETZ DER SERIE“

ist nur dann unabwendbar, wenn oberflächliche und vorschriftswidrige Dienstleistung dazu die Voraussetzungen schaffen!

In kurzer Zeitfolge ereigneten sich 3 Fälle des ENTROLLENS VON FAHRZEUGEN, weil die Vorschriften über ERPROBUNG VON HANDBREMSEN, FESTHALTEN DES WAGENZUGES vor Abkuppeln des Tfz und SICHERUNG ABGESTELLTER FAHRZEUGE nicht beachtet wurden.

Kurzfassung:

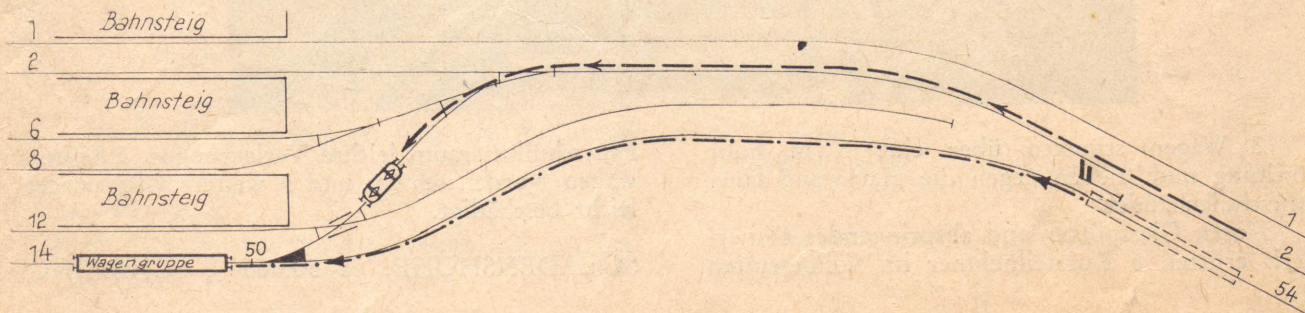
- a) Am 5. 11. entrollten im Bf S. 15 Güterwagen.
Der Aufmerksamkeit eines Bediensteten war es zu danken, daß nur geringer Schaden entstand.

- b) Am 10. 11. entrollten im Bf M. 11 Güterwagen.
5 Leichtverletzte, großer Sachschaden.
- c) Am 17. 11. entrollten im Bf M. 2 Güterwagen.
6 Reisende und 2 Bahnbedienstete wurden verletzt, 1 LKW, 1 Tfz und 2 Güterwagen schwer beschädigt.

Die nachfolgende Schilderung der einzelnen Ereignisse möge dazu beitragen, daß sich alle BEDIENSTETEN darüber Klarheit verschaffen, welche schwerwiegenden Folgen oberflächliche und vorschriftswidrige Dienstesausübung haben können.

- a) Am 5. 11. um 14.21 Uhr fuhr im Bf S. ein Güterzug (710 t, 30 Wagen, Zub 1:0) auf Gleis 54 ein.

Bahnhof S



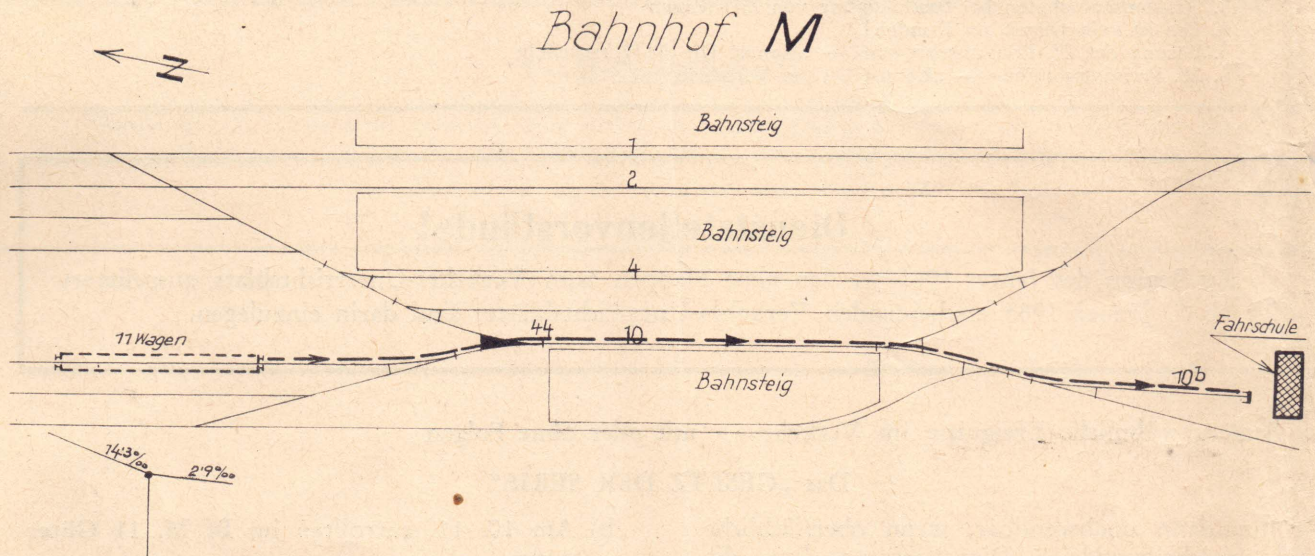
Nach Stillstand des Zuges kuppelte der Zughelfer das Zug-Tfz ab und zog die vorderste Handbremse an, unterließ es aber, AUCH DIE LETZTE HANDBREMSE anzuziehen und die Wagengruppe durch UNTERLEGEN zu sichern, obwohl die Abstellung endgültig und in einem Gefälle von 6 ‰ erfolgte.

Um 15.05 Uhr fuhr die Verschublok mit einem Wagen an die abgestellten 30 Wagen und zog davon 15 Wagen in Richtung Rollberg ab. Dabei unterließ es der Verschubleiter, sich von der SICHERUNG DER ZURÜCKBLEIBENDEN WAGEN zu überzeugen. Die zurückgebliebene Wagengruppe setzte sich kurz danach in Richtung Gleis 14 in Bewegung.

Der Tfz-Führer des zur gleichen Zeit auf Gleis 2/14 einfahrenden Lokz bemerkte die parallel zu Gleis 2 auf Gleis 54 rollende Wagengruppe, vermutete richtig, daß es zu einem Zusammenstoß kommen könnte und hielt daher etwa 50 m vor der Weiche 50 an.

Die entrollte Wagengruppe wurde — nach Aufschneiden der Weiche 50 — durch einen Verschubbediensteten in der Höhe der Bahnsteige aufgefangen.

b) Am 10. 11. um 17.32 Uhr entrollten im Bf M. 11 beladene Güterwagen aus dem in einem Gefälle von 14,3 ‰ liegenden Gleis 112 über Gleis 10 in das Stumpfgleis 10b und prallten dort nach einem ca 900 m langen Lauf auf eine Gruppe von 4 Güterwagen.



Der erste Wagen der entrollten Wagengruppe entgleiste mit beiden Achsen, der Prellbock des Stumpfgleises wurde zertrümmert und die 4 da-

vor stehenden Güterwagen über den Prellbock hinaus auf die Ladestraße geschoben.

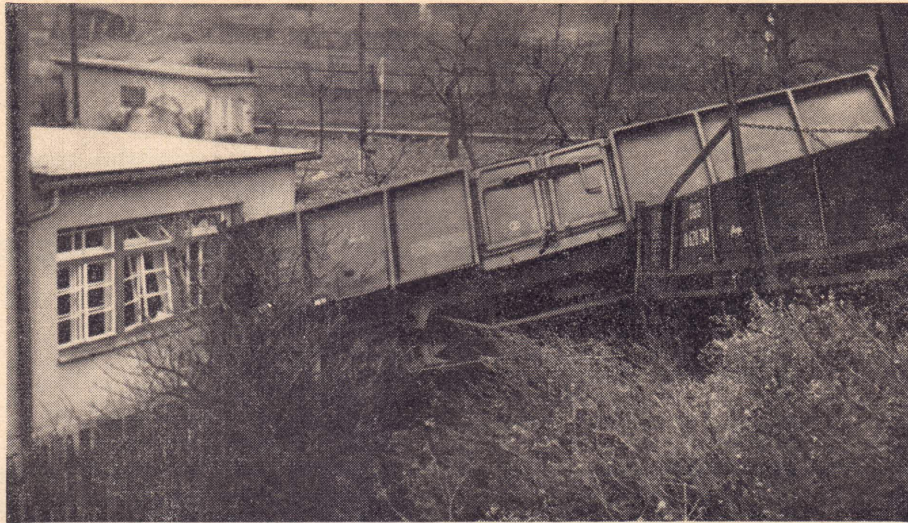


2 Wagen stürzten über eine 3 m hohe Böschung und stießen gegen die Hauswand eines Fahrschulgebäudes.

Durch Glassplitter und abspringendes Mauerwerk erlitten 5 Kursteilnehmer im vollbesetzten

Fahrschulkursraum leichte Verletzungen. 2 Güterwagen wurden schwer und 5 weitere Güterwagen leicht beschädigt.

SCHADENSHÖHE: ca 50.000—, SCHILLING!



EIN VOLLES JAHR LANG MÜSSTEN DIE BEIDEN SCHULDTRAGENDEN BEDIENSTETEN UMSONST ARBEITEN, wenn sie den durch ihre Sorglosigkeit angerichteten Schaden ersetzen müßten. Der Schaden ist zwar hoch, kann aber glücklicherweise wieder behoben werden. WAS WÄRE ABER GESCHEHEN, WENN DIE HAUSMAUER DEM ANPRALL NICHT STANDGEHALTEN HÄTTE?

Hergang:

Der Bezirksgüterzug ... wurde im Bf B. mit 794 t, 60 Achsen, Zub 1:2 zusammengestellt. Im Zugausgangsbef erprobte der Schlußschaffner zwar die SPINDEL der Handbremse des Schlußbremswagens, ÜBERZEUGTE SICH DABEI ABER NICHT, OB BEI ANGEZOGENER SPINDEL AUCH DIE BREMSKLÖTZE ANLAGEN (1. Fehler).

Im Bf W. wurden vom Zug 40 Achsen abgestellt und dem Zug 2 Achsen beigegeben. Im Unfallbf M. kam der Zug sodann mit 11 Wagen, 22 Achsen, 308 t an. 6 Wagen mit einem Bremsgewicht von 103 t waren druckluftgebremst, der Schlußbremswagen hatte eine (UNTAUGLICHE) Handbremse.

Nach Ankunft im Jugendbf um 17.21 Uhr auf Gleis 112 verließ der Schlußschaffner den Zug. Die SPINDEL der Handbremse des Schlußbremswagens hatte er zwar angezogen, VOM ANLEGEN DER BREMSKLÖTZE ÜBERZEUGTE ER SICH ABERMALS NICHT (2. Fehler).

Ein Vershubbediensteter des Bf M. kuppelte das Tzf des Zuges ab, OHNE VORHER FÜR SICHERUNG DES ABZUSPANNENDEN ZUGES ZU SORGEN (3. Fehler).

Anschließend trennte der Verschieber die Bremskupplungen, machte die Schraubekupplungen lang und begann mit dem Belüften der 6 Druckluftbremsen. Erst etwa beim Belüften der Bremse des 5. Wagens fiel dem Verschieber ein, daß er die Wagengruppe gegen Entrollen sichern muß. ENTGEGEN DER AUSDRÜCKLICHEN VORSCHRIFT LEGTE ER ABER NUR EINEN HEMMSCHUH AUF (4. Fehler).

Unmittelbar nach der Belüftung beim 6. Wagen setzte sich die Wagengruppe infolge des Gefälles von 14,3 ‰ und der ungenügenden Sicherung in Bewegung, wobei der Hemmschuh mitgeschleift wurde.

Der Verschieber lief daraufhin zu dem etwa 80 m entfernten Hemmschuhständer, konnte aber den 2. Hemmschuh nicht mehr auflegen.

Beim Herzstück der Weiche 44 wurde der von der entrollten Wagengruppe mitgeschleifte Hemmschuh vom Gleis abgeworfen und die Wagengruppe rollte nunmehr ungebremst in Richtung Prellbock weiter.

Den weiteren Ablauf des Ereignisses zeigen die beiden eingefügten Bilder sehr anschaulich.

VERSCHULDET wurde der folgenschwere Unfall durch den Schlußschaffner des Bezirksgüterzuges und durch den Verschieber des Bf M.

NICHT BEACHTET wurden die Bestimmungen der DV M 26, Punkte 155, 158, 164 und 223 sowie der DV V 3, Punkt 122.

Dieses aufsehenerregende Ereignis wurde entsprechend illustriert und kommentiert in den Tageszeitungen gebracht und ist damit in weiten Bevölkerungskreisen bekannt geworden. Bedauerlicherweise dürfte die Nachricht nicht bis zu den Bediensteten eines ebenfalls mit M beginnenden Bf vorgedrungen sein, oder es haben die Bediensteten dieses Bf nicht die notwendigen Lehren aus dem Vorfall gezogen.

c) Am 17. 11. (also 7 Tage später) um 18.11 Uhr entrollten im Bf M. 2 mit Zuckerrüben beladene Güterwagen vom Gleis 2 nach Aufschneiden der Weiche 58 auf das Streckengleis in Richtung Bf P. Gleis 2 liegt im Bf M. in der Waagrechten, an die sich ein Gefälle von 9,4 ‰ anschließt. Nach 400 m Fahrt prallten die beiden entrollten Wagen auf einer unabgeschränkten Eisenbahnkreuzung mit einem LKW zusammen. Der LKW wurde zur Seite geschleudert und schwer beschädigt. Der Lenker des LKW erlitt glücklicherweise nur leichte Verletzungen.

