

Verkehrs-Unterrichtsblatt

7. Stück

Wien, am 1. Juli 1961

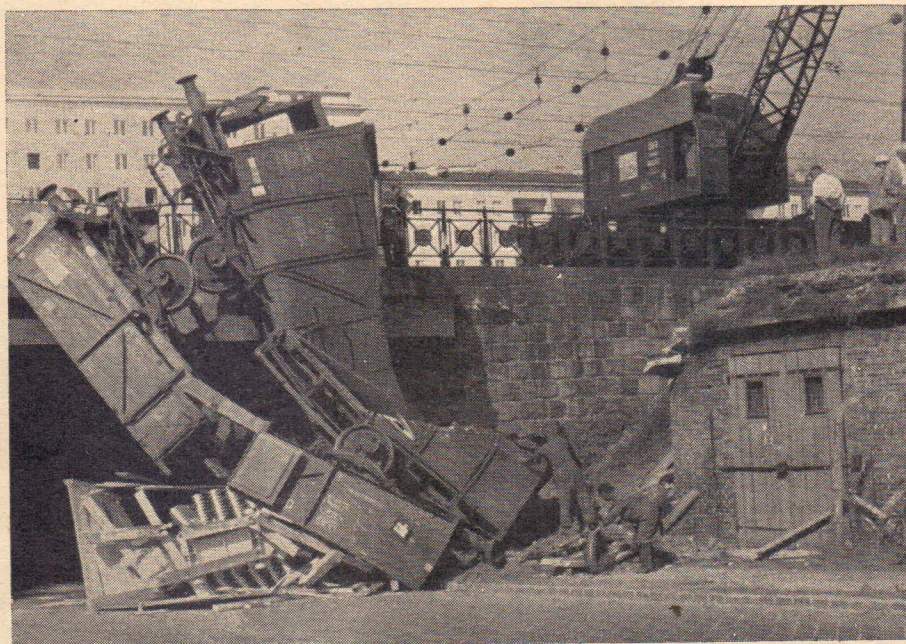
Jahrgang 1961

Inhalt: 27. „Wann ma frei hab'n, fahr ma!“
28. Neues und Interessantes: Stoßmesser
29. Für jeden etwas
30. Von einem ehemaligen Reisezugschaffner für Reisezugschaffner geschrieben
31. Kundendienst
32. Unfallverhütung

Bahnmeister
Eggenburg
Eingel. 7. JULI 1961
Zl. *Leub* Big.

Das sind die Folgen

(Überrollen eines Gleisabschlusses durch 4 Wagen; Absturz der Wagen. Schwere Beschädigung des Ladegutes — Transformator und Sammelgut —
Sachschaden annähernd 1 Million Schilling!),



wenn

bei Durchführung eines englischen Vershubes mit 42 Wagen (28 beladen, 14 leer) nur eine Handbremse besetzt ist, wiewohl die Vorschrift in einem solchen Fall die Besetzung von fünf Handbremsen vorsieht!

Streckeneitung Wien FJB
Eingel. - 7. JULI 1961
Zl. Big.

27. „Wann ma frei hab'n, fahr ma!“

In einem Bahnhof wird ein verspäteter Güterzug von einem Triebwageneilzug überholt. Kurz nach dessen Abfahrt kommt der Zugführer des Güterzuges in die Fahrdienstleitung und meldet seinen Zug abfahrtsbereit. Der anwesende Weichenwärter hört diese Meldung mit an. Der Güterzug steht zu diesem Zeitpunkt beim Magazin und kann von der Fahrdienstleitung aus nicht gesehen werden.

Die Sicherungsanlage des Bahnhofes besteht aus einem Schlüsselwerk in der Fahrdienstleitung und einem Riegel- und Signalstellwerk vor dem Dienstraum. Es besteht keine Bahnhof- und Streckenblockung.

Der Fahrdienstleiter bemerkt zum Zugführer, daß das Ausfahrtsignal nach Eingang der Rückmeldung für den vorausgefahrenen Triebwageneilzug freigestellt wird und dann die Abfahrt erlaubt sei; anschließend wendet sich der Bedienstete kommerzieller Tätigkeit zu. Der Weichenwärter, der den Fahrdienstleiter anscheinend mißverstanden hat, diesem aber behilflich sein will, stellt nun ohne dessen Wissen und Auftrag das Ausfahrtsignal auf „Frei“. Der Güterzug fährt ab und gelangt in den noch mit dem Triebwageneilzug besetzten Raumabschnitt.

Der Fahrdienstleiter erfährt von der Abfahrt erst, als er nach Eingang der Rückmeldung die Ausfahrt freistellen will, worauf ihm der Weichenwärter mitteilt, daß der Güterzug schon abgefahren ist.

Glücklicherweise blieb das Ereignis folgenlos.

Der Fahrdienstleiter verschuldete die unerlaubte Abfertigung des Güterzuges in einen besetzten Raumabschnitt durch den vorschrifts-

widrigen Auftrag an den Zugführer ohne weiteren Abfahrauftrag abzufahren, obwohl im Bahnhof persönliche Abfertigung der Züge durch den Fahrdienstleiter vorgeschrieben ist (DV V 3, Punkte 463 und 465).

Der Fehler des Fahrdienstleiters lag darin, daß er die Abfertigung des Güterzuges in der **Kanzlei** mit den Worten „Wenn wir frei haben, fahren wir“ statt wie vorgeschrieben am Platz mit dem Wort „Abfahren“ bzw. dem Auftrag „Zug (Nr.) . . . abfahren!“ vornahm. Ein Abfahrauftrag darf an **keine Bedingung** geknüpft sein.

Den zweiten schweren Fehler beging der **Weichenwärter**.

Er stellte ohne **Wissen** und Zustimmung des Fahrdienstleiters die Ausfahrt für den Güterzug frei und verstieß damit gegen Punkt 409 der DV V 3.

Das Beispiel beweist wie viele ähnliche Fälle, daß Weichenwärter oder Bahnhelfer immer wieder **unbefugt** Sicherungsanlagen bedienen, obwohl dies Aufgabe des verantwortlichen Fahrdienstleiters ist. Bahnhofsvorstände und Fahrdienstleiter lassen dies leider zu oder fördern es sogar!

Betriebskontrolloren und Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst sind verpflichtet, derartige Unzukömmlichkeiten abzustellen.

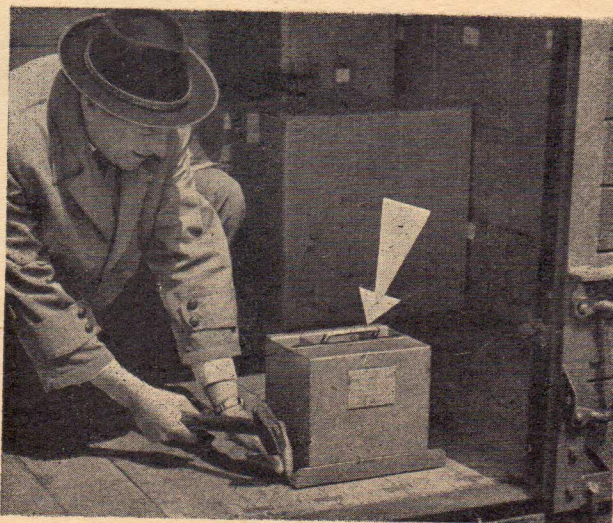
Schließlich verstieß auch der **Zugführer** des Güterzuges gegen die Punkte 463 und 465 der DV V 3, da er seinen Zug nach Freistellung des Ausfahrtsignals selbst abfertigte. Er wurde zu dieser Handlung zwar durch die Anweisung des Fahrdienstleiters verleitet, hätte ihr aber im Hinblick auf die Vorschriftswidrigkeit nicht Folge leisten dürfen.

28. Neues und Interessantes: **Stoßmesser**.

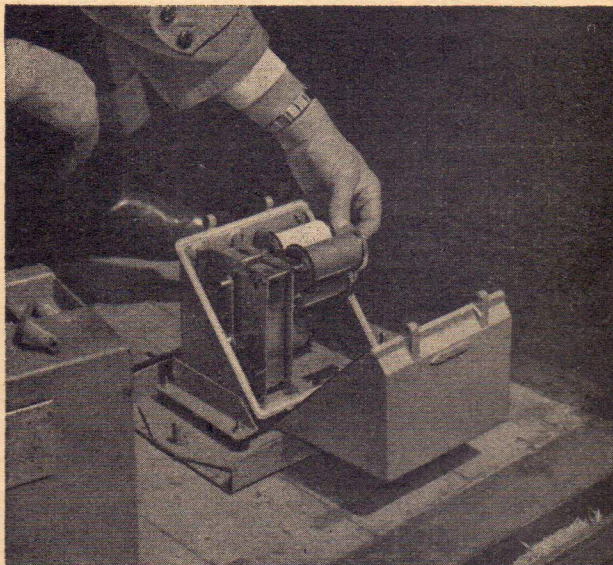
Zum Dienst am Kunden gehört auch die Gewähr für eine sichere Beförderung aller der Bahn anvertrauten Güter. Eine der wichtigsten Aufgaben der Eisenbahn ist es daher, das ihr zur Beförderung übergebene Gut dem Empfänger in unbeschädigtem Zustand auszufolgen. Leider kommt es aber immer wieder zu Beschädigungen von Gütern, weshalb getrachtet werden muß, die Entschädigungsfälle auf ein erträgliches Maß herabzudrücken.

Ein Mittel zur Feststellung von Wagen- und Ladegutbeschädigung sind die bei den Österreichischen Bundesbahnen und den meisten europäischen Eisenbahnverwaltungen verwendeten Stoßmesser.

Diese werden fallweise in Güterwagen eingebaut und zeichnen Zeit und Stärke der Verschubstöße auf. Der Stoßmesser überwacht vom Zeitpunkt des Einbaues in den Wagen bis zum Ausbau die Durchführung der Beförderung.

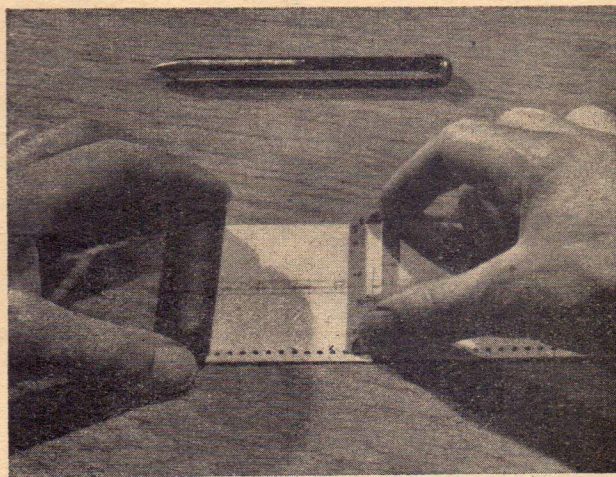


Befestigung des Stoßmessers am Wagenboden

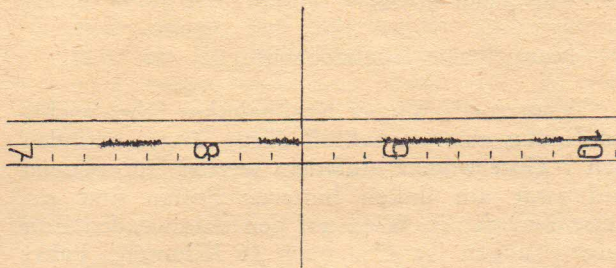


Öffnen des plombierten Stoßmessers und Entnahme des Papierstreifens zwecks Auswertung

Auf einem mit Paraffin überzogenen Papierband, das eine Stundeneinteilung und innerhalb jeder Stunde Unterteilungen von je 10 Minuten enthält, wird Lauf und Stillstand des Wagens durch einen Rüttelschreiber aufgezeichnet. Weiters schreibt der Stoßmesser nach Zeit und Stärke Verschubstöße bei Güterwagen während ihrer Beförderung auf, wobei aus dem Stoßmesserstreifen abgelesen werden kann, ob der Wagen auf einen anderen aufgelaufen oder einem Anstoß eines anderen Wagens ausgesetzt war. Die Auflaufgeschwindigkeit wird durch den Stoßmesser ebenfalls verzeichnet.



Auswertung des Streifens durch Maßstab-Ablesung der Auflaufgeschwindigkeit



Die auf dem Papierstreifen verlaufende Linie läßt Stillstand und Lauf des Wagens erkennen. Sie ist dünn, wenn der Wagen steht. Läuft er, wird sie unter Einwirkung der Rüttelbewegung dick geschrieben. Ein Verschubstoß wird durch einen Ausschlag des Schreibstiftes gekennzeichnet. Die Länge dieser Linie ergibt die Stärke des Auflaufstoßes.

Durch Auswertung der Aufzeichnungen kann nachträglich Ort und Zeitpunkt der Verschubstöße ermittelt und den Ursachen nachgegangen werden. Bei Beschädigung von Gütern läßt sich daher mit Hilfe des Stoßmessers feststellen, ob der Schaden durch starke Verschubstöße verursacht wurde. Durch genaue Registrierung aller Stoßmesserergebnisse ist es möglich, jene Bahnhöfe zu ermitteln, in denen besonders häufig starke Verschubstöße erfolgen. Die bisherigen Auswertungen zeigen unsachgemäße Verschubdurchführung nicht nur in großen Abrollbahnhöfen sondern auch wiederholt in kleinen und mittleren Bahnhöfen.

Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die Ausführungen im Verkehrs-Unterrichtsblatt 6. Stück aus 1961.

Der Stoßmesser liefert aber auch den Beweis, daß bei nachgewiesenen Fehlern von Verschubstößen an Gütern entstandene Schäden nicht der Eisenbahn angelastet werden können, sondern auf andere, nicht durch die Eisenbahn zu vertretende Umstände, z. B. ungenügende Verpackung, unsachgemäße Verladeweise zurückzuführen sind.

Im Einvernehmen mit der verladenden Wirtschaft werden Verladearten und Verpackungen in zunehmendem Maße verbessert. Die Überwachung der Beförderung mit Stoßmessern gibt sodann ein klares Bild, ob die verbesserte Verladeart oder Verpackung bei Durchführung einer normalen Beförderung entspricht und als transport sicher anerkannt werden kann oder weiter entwickelt werden muß.

Stoßmesser helfen daher den Österreichischen Bundesbahnen, die ordnungsmäßige Beförderung zu prüfen und nötigenfalls zu verbessern, um Bahnbenutzer möglichst zufrieden zu stellen.

Achtet auf die Einhaltung des Rauchverbotes in den betreffenden Abteilen!

29. Für jeden etwas

Mangelhafte Zugbeobachtung

Von einem Wiener Kopfbahnhof fährt nachts ein Eilzug ab. Am Schluß dieses Zuges befinden sich 7 Güterwagen. Auf dem letzten Güterwagen und zwar am linken hinteren Puffer sitzt ein Reisender, der in Wien auf den anfahren den Zug aufgesprungen ist. Erst nach **16 Kilometer Fahrt** wird der Zug angehalten und der Fahrgast aus seiner äußerst gefährlichen Situation befreit!

Die Einvernahmen der beteiligten Bediensteten zeigen deutlich, wie oberflächlich die Zugbeobachtung oft durchgeführt wird.

Zunächst der **Fahrdienstleiter** des Wiener Zugausgangsbahnhofes:

Er bemerkte am beleuchteten Bahnsteig weder das Aufspringen des Fahrgastes noch bei der Ausfahrt des Zuges die am Puffer sitzende Gestalt!

Die Fahrdienstleiter des ersten und zweiten Zwischenbahnhofes sahen nichts!

Im dritten Bahnhof endlich bemerkte man den Mann am Puffer und teilte dies dem vierten Bahnhof mit. Der dortige Fahrdienstleiter hielt jedoch den bereits herannahenden Zug (kurzer Bahnhofabstand) nicht an, sondern gab die ihm gemeldete Wahrnehmung an seinen Nachbarbahnhof — den fünften Bahnhof — weiter. Doch auch dem Fahrdienstleiter dieses Bahnhofes schien das Anhalten des Eilzuges im Hinblick auf die bereits freigestellten Signale und die unterdessen erfolgte Annäherung des Zuges zu riskant, weshalb er den **sechsten** Bahnhof verständigt. Dieser endlich hielt den Zug an!

Man darf in diesem Fall wohl mit vollster Berechtigung von äußerst mangelhafter Zugbeobachtung und — nach Erkennen der gefährlichen Situation — strafbar unentschlossenem Verhalten der beteiligten Bahnhof- und Streckenbediensteten sprechen.

30. Von einem ehemaligen Reisezugschaffner für Reisezugschaffner geschrieben

Sei immer freundlich, höflich und hilfsbereit!

Lege größten Wert auf vorschriftsmäßige und saubere Adjustierung.

Erwerbe die für Deinen Dienst erforderlichen Kenntnisse und erweitere sie.

Berichtige Deine Vorschriften immer sofort genauestens.

Tritt Deinen Dienst ausgeruht und nüchtern an.

Überprüfe in Deiner Vorbereitungszeit die Dir zugewiesenen Wagen auf Beschädigung, Reini-

Da es sich um eine elektrifizierte Strecke handelte, wäre es nicht am einfachsten und gefahrlosesten gewesen, die Fahrleitung abzuschalten und den Zug anzuhalten?

Flüchtigkeit bei der Zugbeobachtung kann leider immer wieder festgestellt werden; Fahrdienstleiter kehren noch während der Vorbeifahrt eines Zuges diesem den Rücken zu und gehen in die Fahrdienstleitung zurück.

Wir erinnern an Punkt 468 der DV V 3, wonach der Fahrdienstleiter sich so aufzustellen hat, daß er während der Vorbeifahrt von der Zugmannschaft gesehen wird und allfällige Gebrechen oder Vorschriftswidrigkeiten am Zug wahrnehmen kann.

Nach Vorbeifahrt des Zuges hat er besonders auf das Vorhandensein des Zugschlußsignales zu achten und den Zug noch tunlichst weiter zu beobachten, um die nötigen Vorkehrungen zu treffen, falls er am Zug außergewöhnliche Wahrnehmungen macht.

Der Fahrdienstleiter eines Zwischenbahnhofes einer zweigleisigen Hauptbahn meldet der Zugleitung, daß er mit Zug X „Falschfahren“ mußte. Vom Zugleitungsbeamten nach dem Grund zum Befahren des falschen Gleises befragt, antwortet der Fahrdienstleiter, daß er alle Bahnhofsgleise besetzt gehabt habe und deshalb im Bahnhof nur über Gleis 1 — das Gleis der Gegenrichtung — fahren konnte. Es ergab sich schließlich, daß der betreffende Zug am richtigen Gleis vom Nachbarbahnhof angerollt war, im Bahnhof das Gleis wechselte und bei der Ausfahrt wieder auf das richtige Gleis fuhr.

Von einer „Fahrt auf dem falschen Gleis“ oder „Falschfahren“ wie es in der Praxis heißt, kann doch nie dann gesprochen werden, wenn ein Zug in einem Bahnhof nicht das seiner Fahrtrichtung entsprechende durchgehende Hauptgleis benutzen muß.

Diese Kenntnis sollte man doch bei jedem Fahrdienstleiter voraussetzen.

gung, Heizung, Beleuchtung, Betafelung und überzeuge Dich auch vom sauberen Zustand der Aborte sowie davon, daß die Wasserbehälter oder Kannen gefüllt sind; vorgefundene Mängel melde dem Zugführer und lasse sie, wenn möglich, noch vor Abfahrt des Zuges beheben.

Gib dem Zugführer, wo vorgesehen, die **genaue Anzahl der Reisenden** bekannt.

Sei nicht säumig, sondern trachte, **alle** Reisenden mit Deiner Kontrolle zu erfassen. Bedenke, daß es an Dir liegt, das der Eisenbahn gebührende Entgelt auch im Zug sicherzustellen.

