



Verkehrs-Unterrichtsblatt

2. Stück

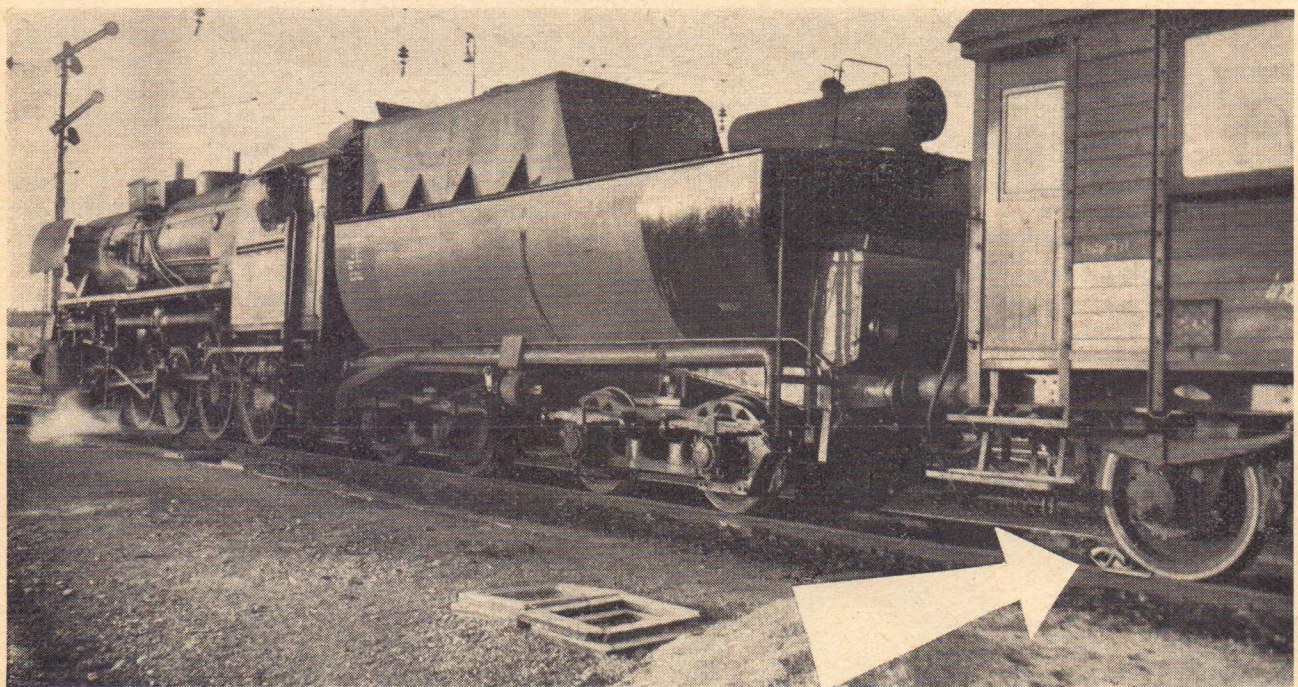
Wien, am 1. Februar 1966

Jahrgang 1966

Inhalt: 9. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
10. Hoch klingt das Lied vom braven Eisenbahner!
11. Wichtige Entscheidung des Obersten Gerichtshofes
12. Etwas für jeden
13. Man schrieb uns
14. Unfallverhütung
15. Lösung des 30. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

9. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

- a) Entgleisungen durch nicht entfernte Hemmschuhe und Wagensicherungsmittel



„Montag, 3. Dezember, um 5.50 Uhr entgleiste im Bf F. beim Vershub des Zuges 2597 auf Gleis 2 ein Wagen mit einer Achse.

Ursache: Überfahren des nicht entfernten Hemmschuhes.

Betriebliche Folgen: Durchfahrten in Fahrtrichtung 1 nur auf Gleis 4 möglich.“

„Am 6. Dezember um 18.28 Uhr entgleisten im Bf M. bei Ausfahrt des Zuges 4097 aus Gleis 120 a drei Wagen.

Ursache: Mitschleifen eines Hemmschuhes.“

„Am 7. Dezember um 3.55 Uhr wurde im Bf B. bei Ausfahrt des Zuges G 59 aus Gleis 9 ein Hemmschuh mitgeschleift. Ein Wagen wurde beim Überrollen des Hemmschuhes so schwer beschädigt, daß er nach Anhalten des Zuges nicht mehr bewegt werden konnte.

Betriebliche Folgen: G 59 +100, 2731 +15, 632 +20, 60041 +100.“

„Am 10. Dezember um 1.00 Uhr entgleisten im Bf P. beim Vershub des Zuges 2086 zwei Wagen mit allen Achsen.

Ursache: Unterlagskeil nicht entfernt.
Betriebliche Folgen: 2086 +170.“

„Am 13. Dezember um 18.00 Uhr entgleiste in der Anschlußbahn der Glasfabrik B. ein leerer Güterwagen mit beiden Achsen.

Ursache: Unterlagskeil nicht entfernt.
Betriebliche Folgen: OBB-Verschub-Tfz bis zur Beendigung der Aufgleisung in der Anschlußbahn eingesperrt.“

Diese Meldungen an die Zentrale Verkehrsüberwachung zeigen, daß innerhalb von 11 Tagen nicht weniger als 5 Unfälle dadurch eintraten, daß **Hemmschuhe oder Wagensicherungsmittel nicht entfernt wurden**. Eine besorgniserregende Anzahl, die dazu zwingt, auf den Hergang näher einzugehen. Hiezu scheinen die Ereignisse vom 6. und 7. Dezember besonders geeignet.

Im ersten Fall entgleiste bei Ausfahrt des Zuges 4097 aus dem Stumpfgleis 120 a auf Weiche 54 der 7. Wagen mit beiden Achsen und stürzte um. Der 8. Wagen entgleiste mit beiden Achsen, der 9. mit einer Achse; beim 10. Wagen riß die Zugstange. Durch die Entgleisung wurde ein Deckungssignal geknickt und der Antrieb der Weiche 54 zertrümmert. Der Schaden beträgt S 25.000!

Bei Bildung des Zuges war zuerst eine Gruppe von 5 Wagen im Gleis 120 a aufgestellt und mit einem Hemmschuh unterlegt worden. Um zirka 18.00 Uhr wurde der Zug mit 6 Wagen ergänzt, wobei es der das Kuppeln durchführende Verschieber unterließ, den Hemmschuh bei dem nunmehr ersten Wagen aufzulegen. Nach Beendigung der Zugbildung übersah der Verschiebler den noch im Zugverband aufgelegten Hemmschuh.

Der Schaffner, dem die Ausgangsuntersuchung des Zuges oblag, nahm sie nur mangelhaft vor, so daß auch er den Hemmschuh nicht bemerkte.

Beim zweiten Ereignis schleifte der im Bf B. aus Gleis 9 ausfahrende Zug G 59 einen Hemmschuh mit, der bei Bildung des Zuges beim 10. Wagen aufgelegt worden war. Der Hemmschuh verklemmte sich beim Herzstück der Weiche 37, so daß ihn sämtliche nachfolgenden Wagen überstiegen ohne zu entgleisen.

Es handelte sich um einen Zug, der nur mit dem Zugführer allein besetzt war. Das Verschulden lag wieder bei den Verschubbediensteten, aber auch beim Zughelfer, der den Hemmschuh nach Fertigstellung des Zuges nicht entfernt hatte. Weiters lag Mitverschulden des Zugführers vor, der vom Zughelfer keine Meldung über die Durchführung aller ihm obliegenden Arbeiten, zu denen auch das Entfernen aufgelegter Hemmschuhe gehört, erhalten hatte und es dabei bewenden ließ.

Nach Punkt 63 der DV V 3 hat der **Verschubleiter vor Verschubbeginn** darauf zu achten, daß Weichen und Signale richtig gestellt, Wagensicherungsmittel von den zu bewegendenden Fahrzeugen entfernt und die zu befahrenden Gleisabschnitte frei sind.

Nach Punkt 65 hat sich der Verschiebler nach beendetem Verschub zu vergewissern, daß abgestellte Fahrzeuge grenzfrei und gesichert aufgestellt . . . sind. Die Sicherung selbst hat nach Punkt 122 zu erfolgen.

Nach Punkt 464 müssen **Schaffner bei Besichtigung** der ihnen zugewiesenen Wagen auch darauf achten, daß sich nicht Hemmschuhe, Unterlagskeile oder sonstige Hindernisse auf den Schienen befinden.

Nach Punkt 427 hat der **Zughelfer u. a. den Zug abzuschreiten** und dafür zu sorgen, daß sich auf den Schienen weder Hemmschuhe noch Unterlagen oder sonstige Hindernisse befinden.

(Siehe aber auch Punkte 67 und 113, 3. Absatz der DV V 3.)



b) Entrollen von 3 Güterwagen beim Verschub

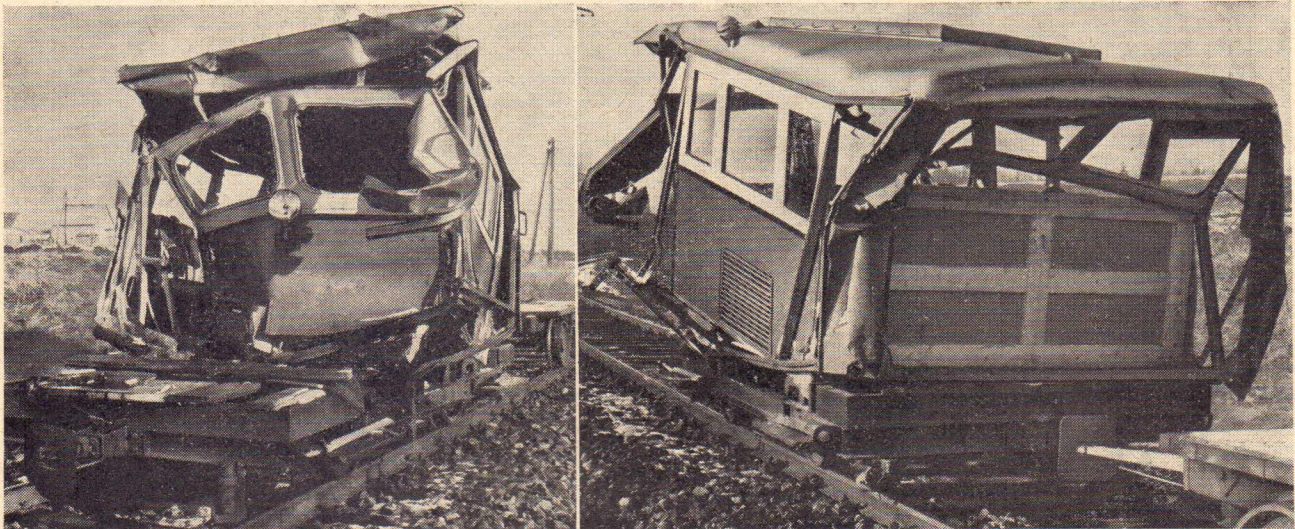
Am 2. Dezember um 7.25 Uhr traf ein Güterzug (5 Wagen, 10 Achsen) im Bf S. auf Gleis 1 ein. Der Verschubleiter überstellte anschließend den ersten Wagen nach Gleis 4 zum Magazin, ohne jedoch vorher die restlichen 4 Wagen gegen Entrollen zu sichern. Während der Überstellung kuppelte ein Verschieber über Auftrag des Verschubleiters bereits den 2. Wagen ab.

Als der Verschubleiter mit dem Zug-Tfz wieder nach Gleis 1 fuhr, um auch den 2. Wagen zum Magazin zu überstellen, kam es beim Anfahren an den zu kuppelnden Wagen zum Entrollen der 3 restlichen Wagen auf die Strecke mit 12 ‰ Gefälle, weil die Wagen vor dem Anfahren nicht

gegen Entrollen gesichert wurden.

Die entrollten Fahrzeuge, denen der Verschubleiter sofort mit dem Tfz unter Abgabe von Achtungsignalen in geringem Abstand nachfuhr, passierten drei unabgeschränkte Eisenbahnkreuzungen; glücklicherweise kam es zu keiner Gefährdung von Straßenbenützern.

Nach 1,2 km Fahrt stießen die Wagen mit einem entgegenkommenden Motorbahnwagen und 4 beladenen Anhängern, mit 14 Bediensteten besetzt, zusammen. Dabei wurden die Kleinwagen 120 m zurückgeschleudert, der Motorbahnwagen und 2 Anhänger zertrümmert. Der Schaden beträgt S 10.000.



Daß kein Bediensteter zu Schaden kam, war nur dem umsichtigen und entschlossenen Handeln des KI-Führers zu danken. Er hatte die entgegenrollenden Fahrzeuge rechtzeitig bemerkt, hielt an und forderte seine 13 Kollegen zum raschen Verlassen der Fahrzeuge auf. Es gelang ihm noch, den Retougang einzulegen und anzufahren, dann

allerdings mußte auch er sich in Sicherheit bringen.

Es ist selbstverständlich, daß das Verhalten des KI-Führers entsprechend gewürdigt werden wird. Ihm und seinen Kollegen seien die veröffentlichten Bilder Erinnerung an die schwere Gefährdung, die durch leichtfertiges Handeln des Verschubleiters hervorgerufen wurde!



