



Verkehrs-Unterrichtsblatt

8. Stück

Wien, am 1. August 1971

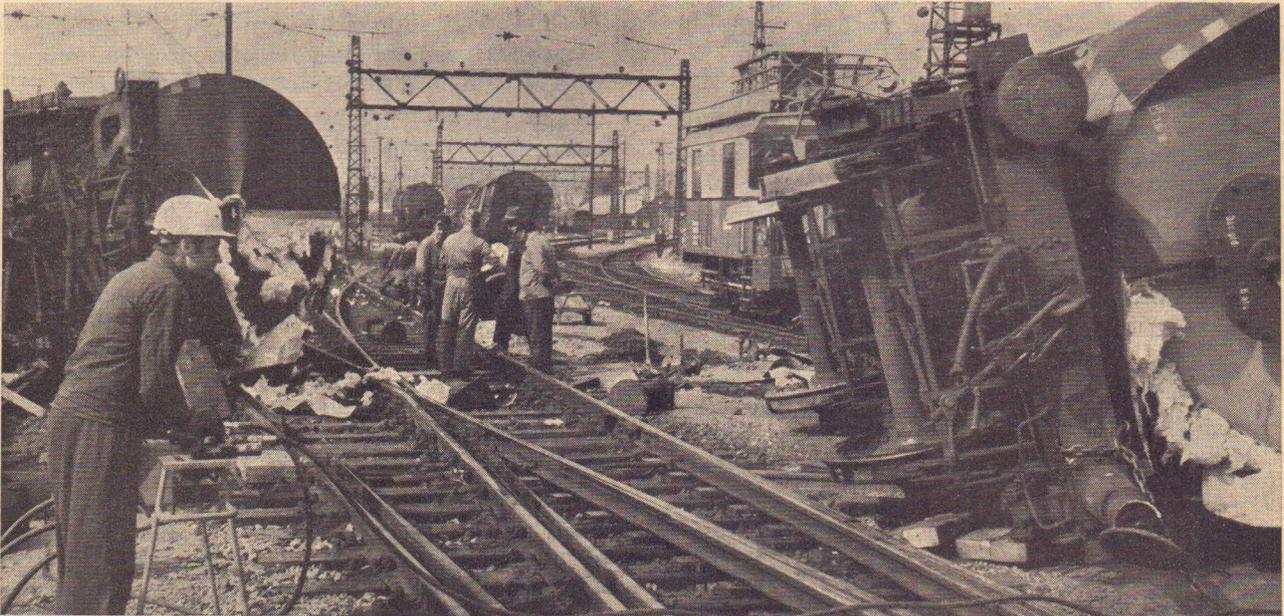
Jahrgang 1971

Inhalt: 35. Unfälle der letzten Zeit
36. Auskunft nicht nur im Reisezug-, sondern auch im Güterzugverkehr
37. Etwas für jeden
38. Kundendienst
39. Unfallverhütung

Das ist das Ergebnis

(Zusammenstoß eines aus 3 leeren Güterwagen bestehenden entrollten Verschiebeteiles mit einem ausfahrenden Bezirksgüterzug. Entgleisung von 6 Wagen, Beschädigung eines Fahrleitungsmastes und des Oberbaues. Starke Behinderung des Zugverkehrs.

Sachschaden: Zirka S 400.000 !),



wenn

der Verschieber entgegen den Bestimmungen der DV V 3, Punkt 98 g) und Bf-Do einen Verschieber ohne Handbremse in einem Gefälle von mehr als 2,5 ‰ abstoßen läßt und der Verschieber — zum Auffangen der Fahrzeuge beauftragt — diesem Auftrag nicht nachkommt!

35. Unfälle der letzten Zeit

Am 14. Mai um 22.38 Uhr entrollten im Bf R. beim Verschieben eines Bezirksgüterzuges 2 beladene Stückgutwagen von Gleis 7 (Gefälle 2,5 ‰) nach Aufschneiden einer Weiche auf die Strecke. Der vom Ereignis sofort verständigte Fdl konnte noch das rechtzeitige Schließen der zwischen seinem Bf und dem Nachbarbf K. befindlichen 6 Schranken veranlassen, so daß es zu keiner Gefährdung von Straßenbenützern kam. Die im Gefälle von 7 ‰ rollenden Fahrzeuge schleuderten 2 in der Hst. N. aufgelegte Hemmschuhe ab und konnten erst im Bf K. mit 2 Hemmschuhen zum Stillstand gebracht werden.

Ein im Bf K. um 22.40 Uhr auf Gleis 1 eingefahrener Personenzug war sofort nach Erhalt der Meldung über das Entrollen von Fahrzeugen von den etwa 50 Fahrgästen geräumt und auf Gleis 3 umgestellt worden.

Der Bezirksgüterzug war im Bf R. um 21.51 Uhr auf Gleis 3 eingefahren. Nach Durchführung von Ladearbeiten ließ der Verschieber die erwähnten 2 Wagen auf das freie Gleis 7 abstoßen, obwohl das Abstoßen im Bf nur bedingt zugelassen ist. Der zum Anhalten der abgestoßenen Fahrzeuge beauftragte Schaffner übersah diese, so daß sie ungebremst weiterrollten.

Das Ergebnis sei auch zum Anlaß genommen, an die Bestimmungen des Punktes 591 der DV V 3 zu erinnern, die im gegenständlichen Fall von allen beteiligten Bediensteten ordnungsgemäß befolgt wurden.

Am 14. Mai um 15.35 Uhr geriet im Bf L. ein 14-jähriger Schüler beim Besteigen eines auf dem Ladegleis 6 b stehenden, entladenen Kesselwagens in den Stromkreis der Fahrleitung und stürzte vom Fahrzeug. Er erlitt schwere Verbrennungen am linken Unterarm sowie an beiden Vorfüßen und mußte in die Hautabteilung einer Universitätsklinik eingeliefert werden.

Der erwähnte Kesselwagen, für eine Privatfirma bestimmt, mußte, da der Absperrschieber am Kesselwagen untauglich war, mittels Abfüllschlauches von oben in einen Firmentankwagen entladen werden.

Um 15.15 Uhr schaltete der Verschieber des Bf L. den Ladegleisschalter (Straßengleisschalter) der Gleise 6 b und 8 a ein, nachdem er sich vergewissert hatte, daß niemand am Ladegleis tätig war. Nach Ausziehen eines Wagens aus Gleis 8 a fuhr der Verschieber nach Gleis 9, um dort einen

Wagen abzuholen. Der schaltbefugte Verschieber unterließ es nunmehr, den Ladegleisschalter wieder in die Grundstellung „Aus“ zu bringen.

Kurz darauf traf der Firmentankwagen wieder beim Ladegleis 6 b ein, um den Kesselwagen vollständig zu entleeren. Der Kfz-Lenker ließ es danach — ohne sich vom Schaltzustand zu überzeugen — zu, daß der mit ihm mitgefahrene Schüler den Kesselwagen bestieg, um den Abfüllschlauch abzunehmen. Dabei kam der Knabe zu nahe an die Fahrleitung, wodurch es zum Überschlag kam.

Abgesehen vom Verschulden des Kfz-Lenkers lag dem Unfall auch Mitverschulden des Verschiebers zugrunde:

DV V 3, Punkt 133 c): „... Wegen eines Verschiebers eingeschaltete Fahrleitungen müssen nach Beendigung sofort abgeschaltet werden...“

DV El 52, Punkt 88: „Ladegleisschalter dürfen nur auf die Dauer des Befahrens der zugehörigen Gleise mit elektrischen Triebfahrzeugen eingeschaltet werden.“

Am 23. Mai um 21.37 Uhr entgleisten bei Einfahrt eines Personenzuges in den Bf W. 2 hinter dem Zug-Tfz gereihten Personenwagen infolge vorzeitigen Umstellens der Weiche 5 unter dem 1. Wagen. Verletzt wurde niemand. Durch die Entgleisung wurden die Gleise 1 und 2 verlegt. Sachschaden zirka S 20.000,—.

Nachdem während der Einfahrt des Personenzuges durch das Befahren der für Ein- und Ausfahrten gemeinsamen Isolierschiene die Tastensperre im Stellwerk 1 entblockt worden war, stellte der Stellwerkswärter das Einfahrsignal auf „Halt“ und betätigte (blockte) nach dem Überfahren der Isolierschiene, aber noch vor dem Überfahren der Fahrstraßenzugschlußstelle, das Be-Feld. Der Fdl hörte das Entblocken des Ba-Feldes und betätigte (blockte) im festen Glauben, der Personenzug hätte bereits die Fahrstraßenzugschlußstelle überfahren, das Fa-Feld, um dem Stellwerkswärter die Herstellung der für die Nachtsperre vorgeschriebenen Fahrstraße auf Gleis 2 zu ermöglichen. Dadurch wurde das Ff-Feld im Stellwerk 1 entblockt, das heißt die Fahrstraße aufgelöst. Der Stellwerkswärter brachte hierauf den Fahrstraßenknebel in Grundstellung und die Weiche 5, ohne sich vom Freisein derselben zu überzeugen, in die Stellung zur Fahrt nach Gleis 2, wodurch es zur Entgleisung kam.

Der Unfall wurde durch den Stellwerkswärter verschuldet, der gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 34 (3. Abs.), 229 (2. Abs.), 236 a) und 282 verstoßen hatte.

Im Hinblick auf die wiederholt seitens der GD und der Dionen ergangenen Verfügungen und Ermahnungen bezüglich „Umstellen von Weichen unter den Fahrzeugen“ wurde der schuldtragende Bedienstete vom Stellwerkswärterdienst abgezogen und mit der Ordnungsstrafe einer Geldbuße im Ausmaß von 5 % bestraft!

Am 24. Mai um 13.49 Uhr kam es im Bf M. zum Zusammenstoß eines auf Gleis 1 einfahrenden Güterzuges mit einer durch Handverschub bewegten Fahrzeuggruppe. Verletzt wurde niemand. Am Tzf des Güterzuges entstand geringer Sachschaden.

Der Vorfall gibt Anlaß, auf die Bestimmungen bezüglich „gefährdende Verschiebewegungen“ und „Handverschub“ einzugehen.

Der Fdl hatte den Güterzug vom Nachbarbf angenommen und mußte mit der fahrplanmäßigen Ankunft des Zuges im eigenen Bf rechnen. Dennoch ließ er einen Handverschub zu, in dessen Verlauf ein Hemmschuh abgeworfen wurde und die Fahrzeuggruppe über die Grenzmarke der Einfahrweiche hinaus geriet. Wiewohl der Fdl dem sich nähernden Güterzug Haltsignal gebend in Richtung Trapeztafel entgegenlief, konnte er den Zusammenstoß nicht mehr verhindern.

Punkt 75 der DV V 3: „... In Bf ohne Einfahrsignal ist der Verschub über die Grenzmarke der Einfahrweiche hinaus mit Zustimmung des Fdl bis 10 Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft eines Zuges (Kl) gestattet. Ausnahmen genehmigt die Dion (Bf-Do).“

Punkt 79 der DV V 3: „... Auf Gleisen, die in die Fahrstraße eines Zuges einmünden oder sie schneiden, darf nur verschoben werden, wenn dadurch keine Zugfahrt behindert oder gefährdet wird...“

Weiters sei auch an die Bestimmungen der Punkte 181 j): „... Fahrstraßen rechtzeitig freigemacht werden und frei bleiben...“ und 261 der DV V 3 erinnert.

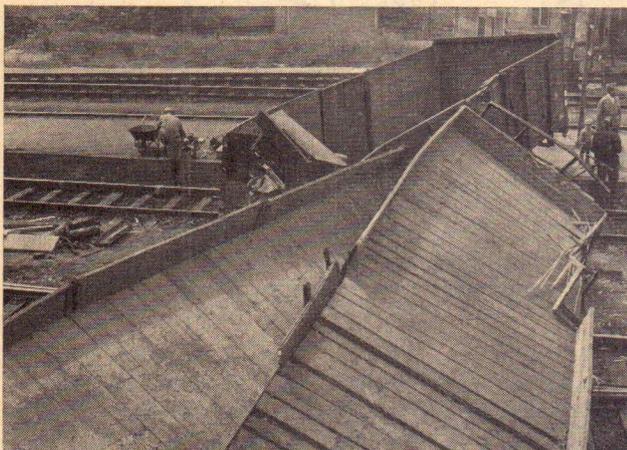
Abschließend muß noch erwähnt werden, daß der Fdl das Ereignis in der fernschriftlichen Meldung als „Einfahrt auf besetztes Gleis (Flankenfahrt)“ bezeichnet hatte. Dies war unrichtig, es handelte sich hier eindeutig um einen Zugzusammenstoß und ist dieser daher unter lfd. Nr. 1 b) der „Richtlinien“ einzustufen.

Am 26. Juni um 12.38 Uhr erfolgte im Bf W. auf Gleis 18 ein Zusammenstoß eines geschobenen Verschiebteiles mit einer stehenden Wagen- gruppe. Dabei entgleisten insgesamt 11 Wagen, wovon 3 umstürzten; 1 Güterwagen wurde zertrümmert.

Sachschaden: Zirka S 200.000,—!

Nach Abstoßen einer aus 24 Wagen bestehenden Fahrzeuggruppe von Gleis 113 nach Gleis 18 sollten 29 Wagen geschoben nach dem freien Gleis 12 überstellt werden. Der Fdl im Befehlsstellwerk stellte jedoch irrig die Verschiebfahrstraße nach dem nunmehr besetzten Gleis 18 und gab die Erlaubnis zum Beginn der Verschiebewegung mittels Verschiebsignals. Der vorschriftsmäßig am vordersten Fahrzeug befindliche Verschiebleiter konnte die unrichtige Weichenstellung infolge Unübersichtlichkeit sowie eines starken Gleisbogens erst auf wenige Meter Entfernung erkennen und gab sofort per Funk Auftrag zum Anhalten. Es konnte jedoch nicht mehr verhindert werden, daß der geschobene Verschiebteil stark an die stehende Wagen- gruppe anfuhr.

Am gleichen Tag nur wenige Minuten später — um 12.55 Uhr — stieß im Bf M. auf Gleis 8 eine aus Gleis 106 entrollte Wagen- gruppe (18 Wagen mit 332 t) mit einer stehenden Fahrzeug- gruppe (17 Wagen) zusammen. Dabei wurden 4 leere Wagen total zertrümmert. Es entstand Sachschaden in Höhe von etwa S 110.000,—!



Von einer auf Gleis 106 abgestellten Wagen-Gruppe (35 Wagen) sollten 17 Wagen nach Gleis 8 vorgezogen werden. Der Verschiebler ließ diese abkuppeln und sicherte die stehengebliebenen Wagen nur durch Unterlegen mit 2 Hemmschuhen, wiewohl 2 Handbremsen vorhanden waren.

Unmittelbar nach Abziehen der 17 Wagen gerieten die im Gefälle von 14,3—10,3 ‰ nur unzureichend gesicherten Wagen in Bewegung und rollten — die beiden Hemmschuhe vor sich her-

schiebend — dem gezogenen Vershubteil nach, wobei es im Gleis 8 zum Zusammenstoß kam.

Hier lag eine grobe Verfehlung des Verschieblers vor, der schon auf Grund seiner Ortskenntnisse wissen mußte, daß die Sicherung einer Wagen-Gruppe mit einem Gesamtgewicht von 332 t in einem Gefälle von über 10 ‰ niemals durch Unterlegen mit 2 Hemmschuhen gewährleistet sein konnte!

36. Auskunft nicht nur im Reisezug-, sondern auch im Güterzugverkehr

Voraussetzung für den planmäßigen Lauf der Güterwagen vom Versandbf bis zum Bestimmungsbf ist vorerst die Einhaltung der Zugzusammensetzung bzw. des Wagenüberganges auf Grund der Bestimmungen der Güterzugbildvorschrift — GZV — DV V 42 bzw. des DB 648.01 — der Wagenübergang im Güterverkehr. Hier wird auch bestimmt, daß in den Umstellbf die laut GZV ankommenden Wagen in der Regel auf den nächstgeeigneten Zug überstellt werden, der nach den Bestimmungen der GZV für die Beförderung vorgesehen ist. Werden diese Bestimmungen nicht eingehalten, so ergeben sich Beförderungsverzögerungen, die die Kunden verärgern, zu Reklamationen wegen Lieferfristüberschreitung führen und in vielen Fällen die unmittelbare Ursache für die Abwanderung der Transporte auf die Straße sind. Daher ist die Einhaltung der Wagenübergangspläne eine wesentliche Voraussetzung für die rasche und zweckmäßige Beförderung der Güter. Für die schnellste durchgehende Beförderung der Güter ohne Einhebung eines besonderen Frachtzuschlages wurden schon vor Jahren die TEEM-(Trans-Europ-

Ausnahme von Massengut (Kohle, Schrott, Steine usw.) Wagen mit eilbedürftigen bzw. leicht verderblichen Gütern und verkehren mit Fahrplanhöchstgeschwindigkeiten von 85—100 km/h. Nur müssen diese Wagen für 100 km/h lauffähig sein und nach der für den S-Verkehr vorgeschriebenen Lastgrenze beladen sein. Entscheidendes Merkmal der TEEM-Züge ist die hohe Reisegeschwindigkeit, die einschließlich der Unterwegs- und Grenzaufenthalte von Ausgangs- bis zum Zielbahnhof mindestens 45 km/h betragen muß.

Wie können wir unseren Kunden Auskunft geben, wann ein Wagen im Bestimmungsbf ankommt?

Nehmen wir als Beispiel an:

„Mit Zug 7984 trifft um 0.12 Uhr in Penzing Vbf ein Wagen von Stadlau nach Hamburg Hgbf ein, dessen Weiterbeförderung lt. Wagenübergangsplan mit dem Güterzug G 9 (TEEM-Zug) vorgesehen ist.“

1. Im **Buchfahrplan** Heft D ist GS 9 als TEEM-Zug gekennzeichnet. Man kann auch links

GS G 9										
TEEM										
LIM		B.T.: 71 Wr—Sv, 71 c Sv—We, 69 b We—Pa								
s/l	v	Entfernung in km	Verkehrsstelle	Einfahrt	Ankunft	Aufenthalt	Abfahrt	Fahrzeiten		Trifft Züge
								plan- mäßige	kür- zeste	
41/51	75		Penzing Vbf		—	—	505			
		2,6	Hütteldorf-Hacking ..		—	—	10	5,0	2,5	
11/11	40	8,1	Passau Hbf, Stellw. Pv		—	—	39 ⁵	6,5	6,5	
		1,2	Passau Hbf		—	—	42	2,5	2,1	
		1,7	Passau Rbf		945	(235) ¹⁾	(13 40)	3,0	2,8	
[292,5] Fahrzeit: 4 St. 15 Min. Aufenth.: — St. 25 Min. Zus.: 4 St. 40 Min.										

Expres-Marchandise-)Züge geschaffen, die wichtige Produktions- und Verbrauchszentren Europas miteinander verbinden. Diese Züge befördern mit

im Kopf des Fahrplanes „LIM“ lesen und damit erkennen, daß der Zug im „Internationalen Güterkursbuch (LIM)“ enthalten ist.

