



Verkehrs-Unterrichtsblatt

2. Stück

Wien, am 1. Februar 1964

Jahrgang 1964

Inhalt: 7. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 8. Zum Einsatz tragbarer Weichenaufbaugeräte
 9. Gefahrzettel Nr. 2 und Nr. 5C
 10. Etwas für jeden
 11. Man schrieb uns

Eilbedürftige Frachten

Dem Verkehrs-Unterrichtsblatt 8. Stk. aus 1961 lag ein Sonderdruck „Richtige Güterzugbildung“ mit Abbildungen der zusätzlichen Wagenbeklebezettel für „Eilbedürftige Frachten“ bei.

Dieser Sonderdruck, der auch zum Aushang bestimmt war, wird mit dem vorliegenden Verkehrs-Unterrichtsblatt neu aufgelegt.

Die Bahnhöfe erhalten den neuen Sonderdruck außerdem auf halbsteifem Karton mit Spritzlacküberzug zum Aushang in Fahrdienstleitungen, Verschieber-, Bezzettler- und Transiteurräumen sowie in Unterrichtsräumen. Der bisherige Aushang ist zu entfernen und durch den neuen zu ersetzen.

Der Aushang soll in anschaulicher Form allen mit der Zugbildung, den Wagenübergang und der Bedienung von Bedarfsstellen befaßten Bediensteten ermöglichen, Wagen, die mit „Eilbedürftigen Frachten“ beladen sind, leicht zu erkennen und für deren richtige Reihung und raschestmögliche Beförderung vorzusorgen.

Bahnhofbedienstete!

Sorgt für richtige und vollständige Bezettelung der Wagen und Begleitpapiere mit den Beklebezetteln für „Eilbedürftige Frachten“.

Fahrdienstleiter, Vershubbedienstete und Transiteure!

Sorgt mit allen Mitteln für Abbeförderung „Eilbedürftiger Frachten“ auch bei eingeschränktem Güterzugverkehr und aus abgespannten Zügen!

7. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Bremsanstand bei einem Personenzug

Am 17. Dezember 1963, 5.55 Uhr, überfuhr ein Personenzug (Tfz 2050.06, 113 Tonnen, 14 Achsen) im planmäßigen Anhaltebf H. das Kennzeichen „Haltepunkt“ mit Tfz und 6 Wagen. Bei der anschließenden vollen Bremsprobe wurde festgestellt, daß die Bremsleitung zwischen dem 1. und 2. Wagen nicht verbunden war!

Hergang:

Um 5.25 Uhr fuhr das Zug-Tfz im Zugausgangsbf S. mit einem Kurswagen nach Gleis 4,

um den dort abgestellten Wagensatz (1 Di + 3 Bi) abzuholen. Ein Verschieber kuppelte, vergaß aber auf die Verbindung der Bremsleitung. Anschließend fuhr der Vershubteil nach dem Abfahrgleis 1 an einen dort stehenden Güterzug, von dem 2 Kurswagen dem Personenzug beigegeben werden sollten. Nach dem Ankuppeln und Verbinden der Bremsleitung dieser beiden Wagen sowie Öffnen der Bremsabsperrhähne legten die Bremsklötze bei den Wagen des Personenzuges an. Nun erst wurden die Kurswagen vom Güterzug abgekuppelt.



Um 5.30 Uhr nahm der Wagenmeister die volle Bremsprobe beim Personenzug vor. Er gab beim Zug-Tfz stehend Signal „Bremsen anlegen“ und ging dann bis zum Zugschluß. Da alle Bremsklötze angelegt waren, erfolgte Abgabe des Signals „Bremsen lösen“. Als keine Wirkung eintrat, begab sich der Wagenmeister neuerlich zur Zugspitze und ließ nochmals Anlegen und Lösen. Da die Bremsklötze auch nach dem 2. Versuch angelegt blieben, vermutete der Wagenmeister ein Überladen der Bremse und betätigte bei allen Wagen die Lösevorrichtung. Anschließend meldete er dem Tfz-Führer „Bremse in Ordnung“. Der Zug fuhr demnach mit nur einem an die durchgehende Bremse angeschlossenen Wagen ab. Die übrigen 6 Wagen waren an die Bremsleitung nicht angeschlossen und daher auch nicht durchgehend gebremst.

Welche Fehler wurden begangen?

Abgesehen davon, daß es der Verschieber verabsäumte, die Kupplung zwischen dem 1. und 2. Wagen vorschriftsmäßig durchzuführen und der Zugschaffner bei der Zugübernahme nicht die ihm zugewiesenen Wagen überprüfte und abgesehen davon, daß nach Durchführung einer vollen Bremsprobe im Bf H. die Fertigung des Ergebnisses der Bremsuntersuchung durch die beteiligten Bediensteten unterblieb (DV M 26, Punkt 242), wurde bereits vor Beginn der vollen Bremsprobe vom Wagenmeister eine schwere Unterlassung begangen. Nach Punkt 177 der DV M 26 hat sich der die Bremsprobe ausführende Bedienstete vor dem Auftrag zum Anlegen der Bremse davon zu überzeugen, daß die Bremsleitung bis zum letzten durchgehend gebremsten Fahrzeug ordnungsgemäß verbunden ist und bei den luftbetätigten Bremsen die Luft ungehindert durch die Bremsleitung strömen kann. Hiezu gehört selbstverständlich auch die Verantwortlichkeit des Wagenmeisters für die richtige Stellung der Luftabsperrhähne. Weiters hätte sich der Wagenmeister von der Füllung der Bremsluftbehälter — durch kurze Betätigung der Lösevorrichtungen —, der Dichtigkeit der Druckluftbremsen und davon überzeugen müssen, daß die zu erprobenden durchgehenden Bremsen gelöst sind. Da letzteres im geschilderten

Beispiel nicht der Fall war, wäre der Tfz-Führer zum Lösen aufzufordern gewesen.

Zusammenfassend gesagt durfte der Wagenmeister die Bremsprobe mit anliegenden Bremsklötzen nicht beginnen bzw. wäre ihm bei Einhaltung der erwähnten Bestimmung aufgefallen, daß die Bremsleitung zwischen dem 1. und 2. Wagen nicht verbunden war. Es lag somit auch ein Verstoß gegen Punkt 156 der DV M 26 vor [siehe auch Punkte 143 a) sowie 165 a) und b)].

Nachdem trotz zweimaligen Anlegens und Lösens alle Bremsen fest blieben, wäre nach den Bestimmungen der Punkte 240 und 241 der DV M 26 vorzugehen gewesen: Der Wagenmeister hätte die Ursache des Anliegens der Bremsen feststellen müssen. Die Vorschrift beinhaltet das ausdrückliche Verbot, ohne nähere Untersuchung der Ursache des Anliegens der Bremsen das Lösen durch Betätigen der Lösevorrichtungen herbeizuführen; vielmehr ist der Tfz-Führer davon zu verständigen, daß die Bremsen anliegen, wiewohl das Lösen derselben zu erwarten war. Kann dieser die Bremse nicht mit der Führerbremseinrichtung lösen, so ist eine Bremsstörung gegeben.

Es war vollkommen falsch, nach den zweimaligen vergeblichen Versuchen, einfach eine Überladung anzunehmen, die Lösevorrichtungen ohne Einvernehmen mit dem Tfz-Führer zu betätigen und „Bremse in Ordnung“ zu melden.

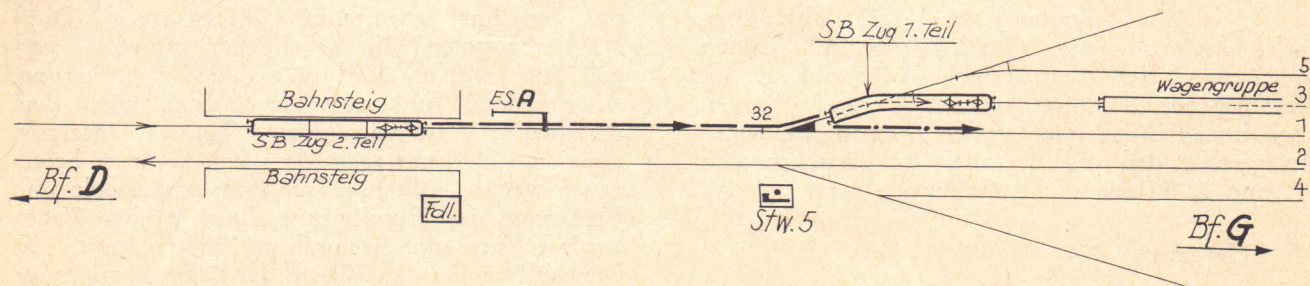
Daß der Wagenmeister selbst empfand, seine Handlungsweise sei nicht richtig gewesen, geht daraus hervor, daß er sich — allerdings erst nach Abfahrt des Personenzuges — beim Fdl erkundigte, ob von der Strecke eine schlechte Bremswirkung beim Zug gemeldet worden wäre.

In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, daß sich die Tfz-Mannschaft nach Punkt 179 der DV M 26 während der Ausführung der Bremsprobe durch Ausblick vom Fortgang der Bremsprobe wiederholt zu überzeugen und auf gegebene Aufträge und Signale zu achten habe.

Wir stellen abschließend fest, daß die geschilderte Art der Durchführung einer vollen Bremsprobe als grobfahrlässig bezeichnet werden muß. Es war lediglich günstigen Umständen zu danken, daß nicht schwere Folgen eintraten!

b) Einfahrt eines Schnellbahn-(SB-)Zuges auf besetztes Gleis

Bahnhof ST.



Am 29. November 1963 sollte ein SB-Zug (Doppelgarnitur) wegen Verspätung im Bf St. geteilt werden. Der Fdl entschloß sich daher, die vordere mit Reisenden besetzte Garnitur nach Anhalten an dem vor dem Einfahrtsignal liegenden Bahnsteig abzukuppeln, beim **haltzeigenden Einfahrtsignal** in den Bf ein- und in Richtung G. weiterfahren zu lassen. Anschließend wollte er die zweite von Reisenden geräumte Garnitur bei **freizeigendem Einfahrtsignal** nach dem besetzten Gleis 3 überstellen.

Der Bedienstete traf diese Anordnung deshalb, um vorzeitige Abgabe der Rückblockung nach Abfahrt der 1. Garnitur bei Signalbedienung zu vermeiden bzw. um die für einen solchen Fall vorgeschriebenen Maßnahmen nicht durchführen zu müssen. Er beauftragte also den Wärter des Stellwerkes 5 fernmündlich, die Fahrstraße für die Einfahrt bzw. Weiterfahrt der 1. Garnitur des SB-Zuges nach Gleis 1 zu prüfen und zu sichern.

Der Stellwerkswärter überhörte dies und war der Meinung, die 1. Garnitur fahre auf das mit einer Wagengruppe besetzte Gleis 3. Er stellte daher die Weiche 32 in die Ablenkung und meldete den Vollzug der Fahrstraßenprüfung.

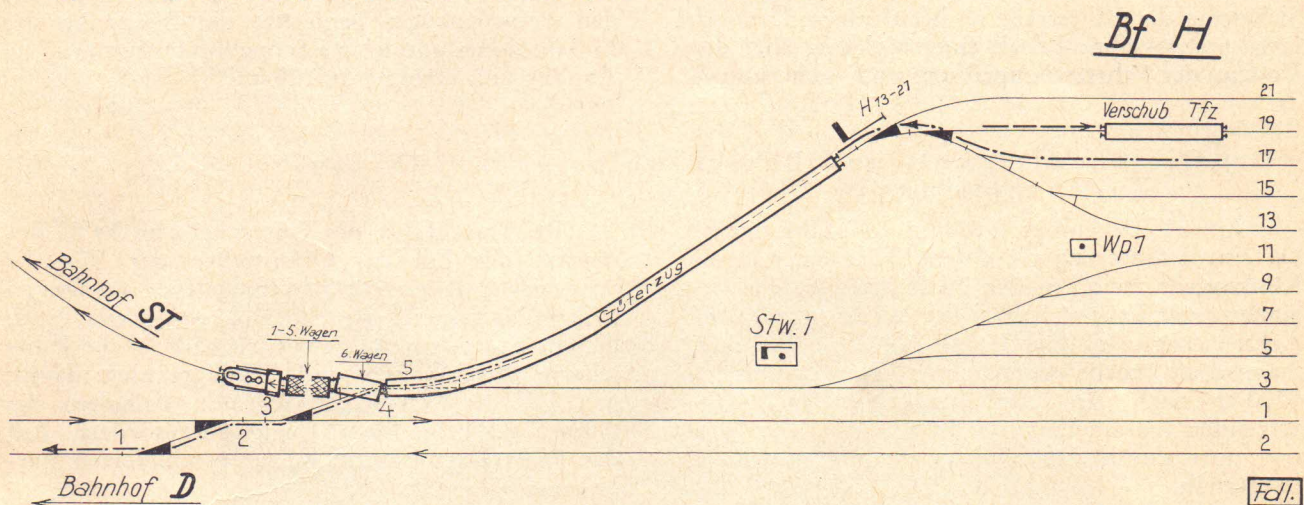
Der Tfz-Führer des um 17.36 Uhr abfahrenden SB-Zuges bemerkte die Einfahrt mit Geschwindigkeitsverminderung, sah gleichzeitig die Besetzung des Gleises und leitete Schnellbremsung ein. Es gelang ihm, den Zug 150 m vor der Wagengruppe anzuhalten.

Abgesehen von der mangelhaften Verständigung zwischen Fdl und Stellwerkswärter, die zur irrigen Auffassung des letzteren führte, wurde vom Fdl ein schwerwiegender Fehler begangen:

Die Teilung des Zuges hätte erst **im Bf** erfolgen dürfen.

Eine Fahrt in Teilen war in diesem Fall unstatthaft (siehe DV V 3, Punkt 499).

c) Entgleisung eines Güterzuges bei der Ausfahrt



Im Bf H. sind blockmäßige Ausfahrten aus Gleis 17 in Richtung D. möglich.

Am 10. Dezember 1963 um 21.46 Uhr beauftragte der Fdl dieses Bf **trotz tauglicher Sicherungsanlage** den Stellwerksmeister im Stellwerk 1 fernmündlich, die Fahrstraße für die Ausfahrt eines Güterzuges aus Gleis 17 in Richtung D. zu prüfen und zu sichern. Der Fdl begründete seine Handlungsweise damit, daß zum Zeitpunkt des Gespräches die Verschubreserve noch — vom Stellwerk 1 kommend — nach Gleis 19 fuhr, er aber die Ausfahrt des Güterzuges beschleunigen wollte.

Der Stellwerksmeister kam dem Auftrag widerspruchlos nach, vergaß aber, die gegen die Spitze zu befahrende Weiche 4 in die Ablenkung zu stellen und zu sichern. Um 21.48 Uhr meldete er, nachdem die Verschubreserve im Gleis 19 zum Stillstand gekommen war, dem Fdl fernmündlich den Vollzug der Fahrstraßenprüfung und -siche-

rung. Anschließend beauftragte er über Weisung des Fdl den Wärter des Weichenpostens 1, den Zugführer von der Untauglichkeit des Ausfahrtsignals zu verständigen und ihm die Abfahrerlaubnis zu übermitteln (laut Besonderem Anhang zulässig).

Der Güterzug fuhr um 21.50 Uhr an. Während der Vorbeifahrt am Stellwerk bemerkte der Stellwerksmeister die unrichtige Stellung der Weiche 4 und stellte sie unter dem 6. Wagen um. Der Wagen entgleiste mit allen Achsen und stellte sich quer. Da auch der Tfz-Führer fast gleichzeitig die Fehlausefahrt bemerkte und Schnellbremsung eingeleitet hatte, konnte der Zug kurz nach der Entgleisung zum Stillstand gebracht werden. Durch die Entgleisung wurde das Streckengleis nach St. verlegt (Umsteigerverkehr); überdies ragte der entgleiste Wagen in den lichten Raum des Gleises 1 zwischen D. und H. (Falschfahren).

So also endete die unbegründete Bemühung des Fdl, die Ausfahrt des Güterzuges zu beschleunigen. Wenn auch Streben zur Verspätungsbekämpfung vorlag, so muß doch eindringlich darauf hingewiesen werden, daß die Maßnahmen, die der Fdl zur Vermeidung einer Verspätung

traf, die Grundsätze der Verkehrssicherheit grob verletzen.

Wir erinnern an Punkt 242 der DV V 3: „Blockeinrichtungen müssen bedient werden, soweit sie bedienbar sind . . .“

d) Einfahrt eines Personenzuges auf besetztes Gleis

Am 19. Dezember 1963 um 6.59 Uhr gab der Fdl des Bf W. blockmäßig den Auftrag an Stellwerk 1, die Fahrstraße für die Einfahrt eines Güterzuges nach Gleis 1 zu prüfen und zu sichern. Da der Stellwerksmeister die als Schutzweiche dienende Weiche 11 wegen einer Verbiegung der Verbindungsstange nicht in die erforderliche Stellung bringen und somit auch die Fahrstraße nicht verschließen konnte, wurde der Güterzug beim Einfahrtsignal A und in der Folge ein Personenzug beim rückgelegenen Blocksignal des Blockpostens F 2 verhalten.

Der Fdl unterließ es nun, den blockmäßig erteilten Auftrag zu widerrufen und den Stellwerksmeister **fernmündlich** zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße zu beauftragen. Dennoch erteilte er — **ohne Erhalt einer Meldung über den Vollzug der Fahrstraßenprüfung und -sicherung** —

dem Güterzug mittels Signal 29 b Auftrag zur Vorbeifahrt am haltzeigenden Einfahrtsignal A. Der Zug fuhr somit **ungesichert** um 7.38 Uhr auf Gleis 1 ein!

Gleichzeitig hatte der Fdl das Rückmelden eingeführt und die Rückmeldung für den Güterzug an den Blockposten F 2 abgegeben, worauf der Personenzug von dort weiterfuhr.

Unterdessen gelang es dem herbeigerufenen Signalwerkführer, den Schaden an der Weiche 11 zu beheben. Der Stellwerksmeister verschloß daraufhin **ohne Auftrag** die Fahrstraße nach Gleis 1 und stellte das Einfahrtsignal auf „Frei“.

Der Tfz-Führer des um 7.42 Uhr einfahrenden Personenzuges bemerkte die Besetzung des Einfahrtsignales und leitete Schnellbremsung ein. Die Annäherung erfolgte auf 20 m!

e) Gleichgültigkeit und Entschlußlosigkeit führten zu Zugentgleisung

Am 28. Dezember 1963 um 1.40 Uhr streifte bei einem Güterzug die offene Türe eines leeren Kühlwagens zwischen den Bf F. und W. das Geländer einer Brücke, wobei der Wagen mit beiden Achsen entgleiste. Der Unfall blieb von der Zugmannschaft vorerst unbemerkt. Der Zug wurde 1200 m nach der Entgleisungsstelle beim haltzeigenden Einfahrtsignal des Bf W. angehalten und erst dort durch den Zugführer die Entgleisung festgestellt.

Wie konnte es zu dieser Entgleisung kommen?

Beim erwähnten Güterzug war im GrenzbF A. die Zollschau durchgeführt worden. Da sich die Wagentüre beim später entgleisten Kühlwagen nicht öffnen ließ, drückte der Zollhelfer die Tür mittels einer Eisenstange auf, wobei der Türverschluß beschädigt wurde. Da hiedurch das ordnungsmäßige Verschließen nicht mehr möglich war, befestigte man die Türe provisorisch mittels Draht. Der Verschubleiter hatte den Vorgang beobachtet, erstattete aber hierüber, ebenso wie der Zollhelfer, keine Meldung.

Bei Durchfahrt des Güterzuges im Bf F. bemerkte der Fdl das Offenstehen der Tür. Er unterließ es aber, dem Schlußschaffner am letzten Wagen Haltsignale zu geben bzw. — wie es in diesem Fall notwendig gewesen wäre — die Fahrleitung abzuschalten und begnügte sich damit, den Fdl des Nachbarbf W. zum Anhalten des Güterzuges beim Einfahrtsignal aufzufordern. Auf der Fahrt dorthin kam es zur geschilderten Entgleisung.

Der Fall zeigt deutlich, wohin Gleichgültigkeit und Unentschlossenheit führen. Wenn der Zollhelfer im Bf A. schon den Türverschluß beschädigt hatte, so wäre es seine und auch Pflicht des Verschubleiters gewesen, den Schaden zu melden und den provisorischen Verschluß durch ein technisches Organ überprüfen zu lassen.

Der Fdl in F. wieder konnte sich nicht entschließen, den Zug sofort anzuhalten. Er war der Meinung, bis zum Nachbarbf W. könne ohnedies nichts geschehen. Wie sehr er irrte, wurde ihm erst zu spät klar!

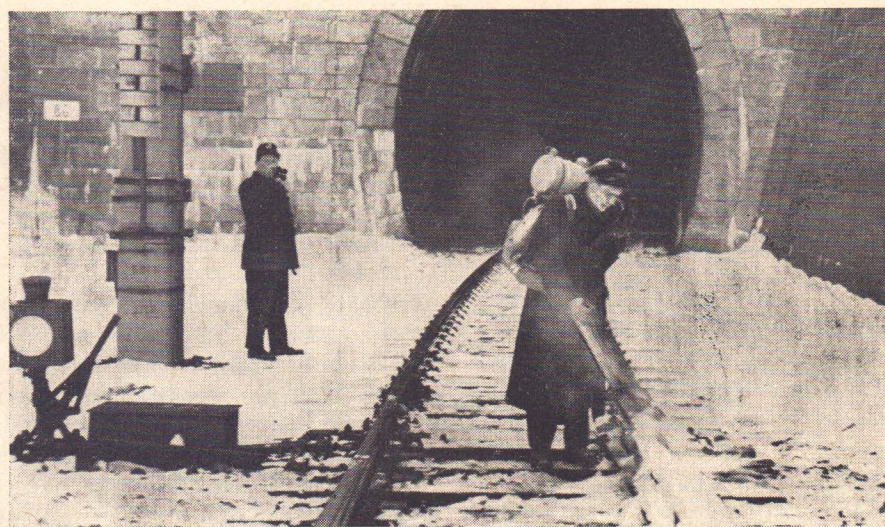
***Verschübbedienstete*, übt stets Vorsicht beim Verschub, damit das zur Beförderung übergebene Gut dem Empfänger in unbeschädigtem Zustand ausgefolgt werden kann. Bedienstete, die durch Unachtsamkeit starke Verschubstöße verschulden, werden zur Verantwortung gezogen.**

8. Zum Einsatz tragbarer Weichenauftauferäte



Gemäß DA. der GD. Z. 1524/1/63 vom 3. Dezember 1963 betreffend „Schnee- und Eisfreiheit der Weichen“ ist in den Einsatzbf analog dem Arbeitsplan für die Schneebeseitigung nach den Bestimmungen des Punktes 596 der DV V 3 ein „Plan für den Einsatz tragbarer Weichenauftauferäte in Bf“ aufzulegen.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang darauf, daß nach den Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift A 40, Heft 7, beim Einsatz der Weichenauftauferäte ein Sicherungsposten erforderlich ist, das heißt je Gerät zwei Bedienstete eingesetzt werden müssen!



Der Sicherungsposten darf bis zur Beistellung durch den Baudienst durch einen anderen Bediensteten ersetzt werden, der den Arbeitenden (Bediener) vor allem vor sich nähernden Schienenfahrzeugen zu warnen hat. Erforderlichenfalls hat der Fdl den jeweiligen Verhältnissen entsprechende Sicherheitsvorkehrungen zu treffen; solche sind:

- a) Sperrung einzelner Gleise oder Bf-Teile,
- b) bei Zugfahrten Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h oder weniger und gleich-

zeitig wiederholte Abgabe des Signals 47 „Achtung“ bzw. bei Verschub- und Kleinwagenfahrten wiederholte Abgabe des Signals 47 „Achtung“ oder ggf. Vorausgehen eines Bediensteten, wobei alle diese Fahrten langsam und vorsichtig ausgeführt werden müssen oder

- c) Behandlung der Arbeitenden als „Gefährdete Rotte“.

