

Verkehres-Unterrichtsblatt

1. Stück

Wien, am 1. Jänner 1963

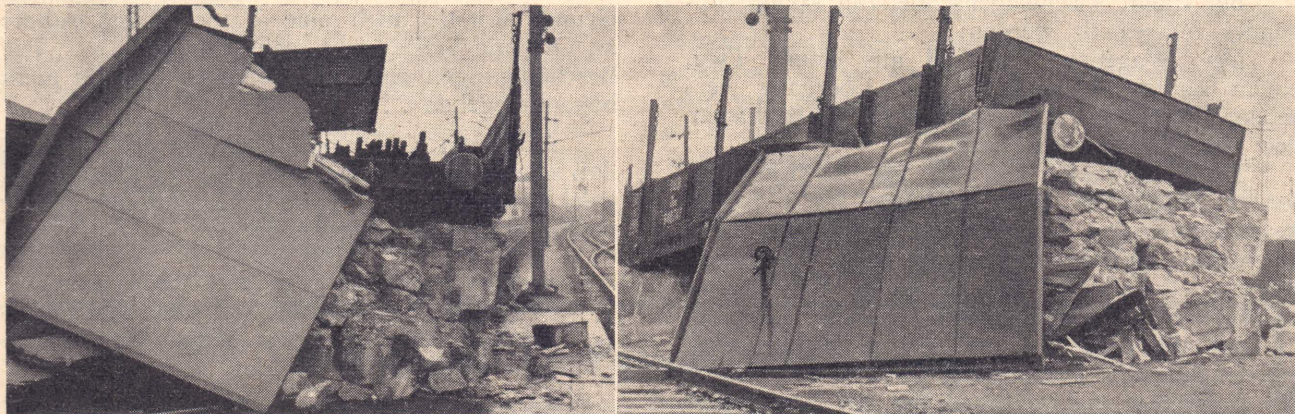
Jahrgang 1963

Inhalt: 1. Beispielgebendes Verhalten einer Eisenbahnersfrau!
2. Erläuterung
3. Etwas für jeden
4. Neues und Interessantes
5. Unfallverhütung

Bahnmeister
Eggenburg
Eingel. 7. JAN. 1963
Zl. _____ Blg. _____

Das ist das Ergebnis

(Zertrümmerung eines Gleisabschlusses und eines Gleisbrückenwaaghauses sowie Entgleisung von 3 Wagen),



wenn

ein Verschiebler es unterläßt, in einem Gefälle von 8‰ zehnte während des Verschiebes vorübergehend abgestellte Wagen — darunter auch mit Handbremsen ausgestattete — gegen Entrollen

zu sichern; kein Wunder, wenn sich diese Wagen in Bewegung setzten und in einem Stumpfgleis auf drei dort stehende Wagen aufprallten.

1. Beispielgebendes Verhalten einer Eisenbahnersfrau!

Am 27. November 1962 um 13.58 Uhr wurde auf einer abgeschrankten EK (Bundesstraße 17) zwischen den Bf J. und T. ein vollbesetzter Postautobus zwischen den niedergehenden Schrankenbäumen eingeschlossen. Der Schnellzug Rom—Wien war fällig!

Die EK ist vom Schrankenbediener 600 m entfernt und kann von ihm nicht eingesehen werden.

Die in einem Wärterhaus etwa 150 m von der besagten EK entfernt wohnende Gattin des Werkmannes L. bemerkte das Einschließen des

Autobusses und verständigte hievon sofort am Streckenfernsprecher den Fdl des Bf T. Dieser veranlaßte das Zurückstellen des für den Schnellzug bereits freigestellten Ausfahrtsignals. Es gelang, den Zug noch beim Ausfahrtsignal anzuhalten!

Jeder kann die Folgen ermessen, wenn der Schnellzug mit dem Autobus, dessen Lenker unverständlicherweise keinerlei Sicherheitsmaßnahmen ergriff, zusammengeprallt wäre!

Die Eisenbahnersfrau hat somit durch ihr rasches und entschlossenes Handeln die Autobusinsassen vor einem fürchterlichen Schicksal bewahrt. Es ist selbstverständlich, daß dieses Verhalten entsprechende Würdigung finden wird!

Streckenleitung Wien FJB
Eingel. - 4. JAN. 1963
Zl. _____ Blg. _____

2. Erläuterung

Zu Punkt 558 der DV V 3

Der 1. Satz des letzten Absatzes im Punkt 558 der DV V 3 lautet:

„Wenn Bauarbeiten in Streckengleisen nur Gleissperren in Zugpausen erfordern, können die notwendigen Maßnahmen ohne eine VBA auch vom Bf-Vorstand (Fdl) nach Verständigung mit der **Streckenleitung, E-Streckenleitung usw.** angeordnet werden.“

Erläuternd hiezu ist zu sagen, daß unter dem Begriff „Streckenleitung, E-Streckenleitung“ entsprechend den jeweiligen Umständen auch der örtlich Aufsichtführende (Bahnmeister, Fahrleitungsmeister, Bahnrichter usw.) zu verstehen ist.

Demnach kann eine Gleissperre wegen Bauarbeiten in einem Streckengleis in einer Zugpause auch im Einvernehmen mit dem örtlich zuständigen Bahnmeister oder Bahnrichter durchgeführt werden. Es ist nicht notwendig, z. B. wegen der plötzlich erforderlichen Auswechslung einer Schiene das Einvernehmen mit dem Streckenleitungsmitglied oder mit dessen Stellvertreter persönlich zu pflegen.

Dagegen dürfen Gleissperren in Zugpausen über den vorgesehenen Zeitpunkt ihrer Beendigung **nur mit Zustimmung der Dion (Zugleitung)** ausgedehnt werden, wenn hiedurch nur minderwichtige Züge unwesentlich verspätet werden oder nicht mehr als 2 Züge auf dem falschen Gleis fahren müssen.

Schaffner!

Überzeugt Euch auch nach durchgeführter Pufferprobe bei jeder sich bietenden Gelegenheit vom Vorhandensein der Puffer am Zugende!

3. Etwas für jeden

Bei einem Triebwagenschnellzug konnte folgendes festgestellt werden:

Der Wagensatz bestand aus einem Twg, einem damit verbundenen mit Übergang versehenen Beiwagen und einem weiteren Beiwagen, der **keinen** Übergang hatte.

In der Strecke von W. bis S. (106 km) fuhrn Zugführer und Schaffner im vorderen Zugteil, während der mangels Überganges nicht erreichbare Beiwagen unbesetzt blieb. Abgesehen davon, daß dadurch von W. bis S. keine Fahrkartenrevision durchgeführt werden konnte, mußten die Reisenden im letzten Wagen eine äußerst peinliche Feststellung machen. Das Klosett des Beiwagens war während der 106 km langen Fahrt abgesperrt!

Hier handelte es sich um einen besonders krassen Einzelfall; es kommt aber oft vor, daß Schaffner, z. B. bei Schnellzügen die Klosette erst während der ersten Revision — also unter Umständen erst geraume Zeit nach der Abfahrt — öffnen. Diese Vorgangsweise ist absolut falsch! Punkt 496 der DV K 1 bestimmt u. a. ausdrücklich, daß der Schaffner sofort nach Abfahrt des Zuges vom Ausgangsbf die Fahrkartenüberprüfung vorzunehmen hat, **sofern ihn nicht andere vordringliche Dienstverrichtungen** (z. B. Anweisung von Plätzen, **Aufschließen von Türen**) daran hindern. Daher nach der Abfahrt vom Ausgangsbf **zuerst die Klosettüren öffnen** und erst dann mit der Fahrkartenüberprüfung beginnen!

Auszüge aus einem Gendarmeriebericht:

„. . . . Am **29. 9. 1962** um 12.15 Uhr wurde ein Schrankenbaum der Schrankenanlage im Bahnkilometer 148,853 der Eisenbahnlinie St.—Sch. durch den Kraftwagenzug des F. beschädigt Die Unfallanzeige wurde vom Vor-

stand des Bf A. erst am **1. 10. 1962** telephonisch an den Gendarmerieposten erstattet. Aus diesem Grunde konnte auch eine Tatbestandsaufnahme an Ort und Stelle nicht mehr erfolgen Die Beschädigungen am Bahnschranken wurden nicht bekanntgegeben“

Aus dem Gendarmeriebericht geht hervor, daß seitens des Bf-Vorstandes des Unfallbereichsbf zwei Fehler gemacht wurden, wie sie leider immer wieder festgestellt werden können:

1. Verspätete Meldung an die Gendarmerie.
Gemäß den „Richtlinien“ ist jedes Schranken-anfahren auf **kürzestem Wege** der Gendarmerie (Polizei) zu melden.
2. Wie schon im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stück aus 1962 unter Punkt 70 ausgeführt, sollen die Organe der Sicherheitsbehörden bei ihren Amtshandlungen in jeder Weise unterstützt werden. Dazu gehört auch, daß ihnen, wie z. B. im geschilderten Fall, die Höhe und die Art des entstandenen Sachschadens (eventuell nach Rückfrage bei der zuständigen Stelle) am Schranken bekanntgegeben wird.

Betriebskontrollore, Bf-Vorstände!

Bei Probealarmen konnte festgestellt werden, daß manche in den Einsatzplänen enthaltene Fernsprechnummern schon längere Zeit geändert waren und man daher vergebens die betreffende Stelle zu erreichen versuchte. So war in einem Einsatzplan z. B. auch die Rufnummer eines Unfallkrankenhauses nicht mehr richtig und es verging geraume Zeit, bis der Fdl des Unfallbereichsbf die tatsächliche Rufnummer in Erfahrung bringen konnte.

Was eine solche Verzögerung im Ernstfall bedeuten kann, ist wohl jedem klar. Es ist daher unbedingt notwendig, auch die Rufnummern in den Einsatzplänen von Zeit zu Zeit zu überprüfen. Die DV V 26 besagt dazu im Punkt 85 (letzter Absatz) folgendes: „Ergänzungen und Änderungen sind in den Plänen oder Teilplänen sofort durchzuführen. Der Bf-Vorstand hat ihre Richtigkeit des öfteren, mindestens aber einmal jährlich, und zwar in der 1. Märzwoche, nachzuprüfen.“

Vereisung von Spurrillen

Zwei Unfallmeldungen:

„Am 12. Dezember um 12.50 Uhr entgleiste beim Verschub eines Arbeitszuges im Bf L. ein leerer Güterwagen mit einer und ein beladener Güterwagen mit beiden Achsen.

Ursache: Vereiste Spurrille einer EK“

„Am 14. Dezember um 10.18 Uhr entgleiste im Bf K. das Tzf des einfahrenden Zuges auf der EK im km mit einer Achse.

Ursache: Vereiste Spurrille“

Das jahreszeitlich bedingte Auftreten von Entgleisungen infolge vereister Spurrillen erfordert, die Bestimmungen für das Verhalten bei Frost und Schnee (DV B 29 und DV V 3) in Erinnerung zu rufen, um die Zahl der aus dieser Ursache eingetretenen Entgleisungen auf ein Mindestmaß herabzudrücken.

Der folgende Auszug aus einem Erhebungsgeschäftsstück soll zeigen, welche Folgen die Nichteinhaltung der Vorschrift nach sich ziehen kann:

„Die Bedienung des Schrankens der EK im km im Bf K. obliegt dem Weichenwärter dieses Bf. Er hat laut Arbeitsplan auch für das Freihalten der Spurrillen der EK von Eis und Schnee zu sorgen.

Als der Weichenwärter vom Fdl den Auftrag bekam, die Weichen für eine Einfahrt nach Gleis 3 zu stellen, begab er sich zur Weiche 6, um diese zu sperren. Auf dem Weg dorthin kam er auch an der EK vorbei; er will bei Besichtigung der Spurrillen keine Vereisung festgestellt haben. Der Straßenverkehr über diese EK war am Ereignistag schwach.

Der Tzf-Führer eines im Bf K. mit einer Geschwindigkeit von zirka 30 km/h einfahrenden Personenzuges vernahm beim Verlassen der besagten EK einen harten Schlag, worauf er den Zug sofort anhielt. Man stellte fest, daß auf der EK die erste Achse des Tzf aufgestiegen und nach rechts abgefallen war. Die Spurrillen wiesen starke Vereisungen auf; das Eis reichte trotz des Befahrens noch 6—10 mm an die Schienenoberkante heran.“

Als Schuldtragender im gegenständlichen Fall muß daher der Weichenwärter bezeichnet werden, weil er die Reinigung der Spurrillen nicht vorschriftsgemäß durchgeführt hat.

Verhalten gegenüber Sicherheitsbehörden

Wiederholt wurde im Verkehrs-Unterrichtsblatt über das Verhalten der Bediensteten bei Einvernahmen durch Gendarmerie- oder Polizeiorgane gesprochen. Es scheint aber, als wären unsere Mahnungen von vielen nicht richtig erfaßt oder bereits wieder vergessen worden.

So sagte z. B. der Zugführer eines an einem Verschubzusammenstoß beteiligten Bezirksgüterzuges vor der Gendarmerie u. a. folgendes aus:

„. . . . Ich möchte hier betonen, daß die Verschubstraße, also der Schienenweg zu den Wagen, vom Stellwerk aus gestellt wird. Es gibt aber auch Weichen, die mit der Hand gestellt werden. Diese müssen aber einen Sperrmechanismus haben. Die in Frage stehende Unfallweiche ist eine handstellbare Weiche. Ich habe mich nun interessiert und festgestellt, daß bei dieser Weiche der Schlüssel steckt, der eigentlich im Stellwerk hängen müßte.

Wir waren zur Fahrwegherstellung nicht berechtigt und liegt daher der Fehler bei den Bediensteten des Bf St.“

Ein weiterer Bediensteter machte zu diesem Unfall folgende Angaben: „Meiner Ansicht nach sind am Unfall die beiden Stellwerkswärter und die Tagverschubpartie schuldtragend. Die Stellwerkswärter hätten sich an Hand des fehlenden Schlüssels über die Stellung der Weiche informieren und die Tagverschubpartie hätte den Weichenschlüssel zum Stellwerk zurückbringen müssen“

Abgesehen davon, daß die beiden Einvernommenen sich vollkommen falsch ausdrückten, glaubten sie, vor der Gendarmerie Sachverständigengutachten abgeben zu müssen.

Nochmals wird an die Bestimmungen der DV V 26, Punkt 121 und der DA (151), enthalten im GD. ABl. 16. Stück aus 1953, erinnert. Über **Hergang, Folgen** eines Ereignisses und **eigenes Verhalten** ist immer Auskunft zu geben. Die Frage der Sicherheitsbehörden nach **Ursache, Schuld und Schuldigen** darf jedoch **nicht** beantwortet werden; diesbezüglich sind die einvernehmenden Organe an die zuständige BBDion zu verweisen.

Peinlich, aber wahr!

Am 20. November 1962 ab 21.50 Uhr war die schloßgesperrte Weiche 2/4 im Bf B. gesperrt. Vermutete Ursache: **Einfrieren der Weiche, daher Auftauarbeiten.**

Als diese ergebnislos blieben, wurde der Signalmeister verständigt, der schließlich feststellte, daß versucht worden war, die Weiche mit einem nicht zu ihr gehörigen Schlüssel aufzusperren. Der Schlüsselträger hatte einen falschen Schlüssel verwendet, der sich nur zur Hälfte im Schloß umdrehen ließ.

Betriebliche Folgen: Zug 1817 + 61, Zug 567 + 40, Zug 4048 + 70, Zug 4012 + 60 und Nz 1778 + 76 Minuten!

