



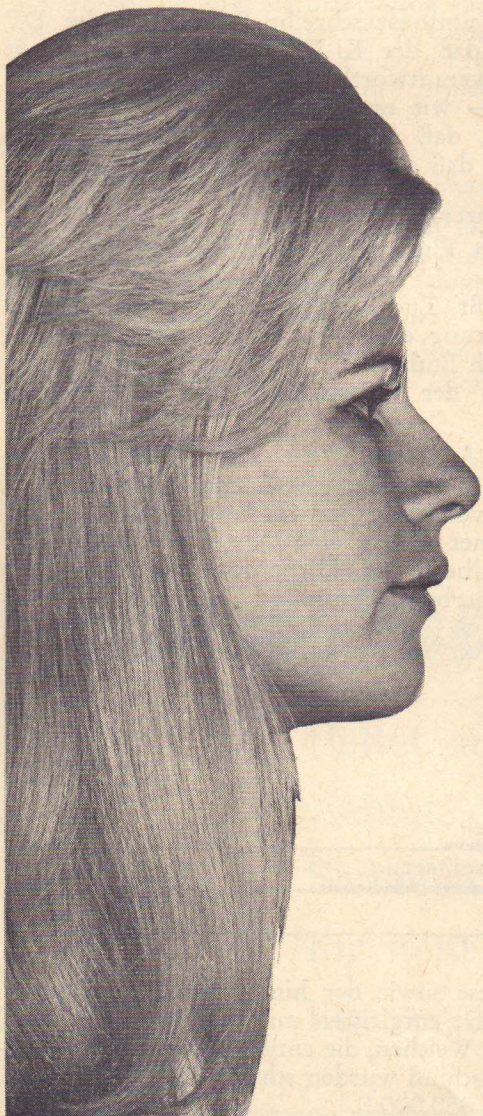
Verkehrs-Unterrichtsblatt

12. Stück

Wien, am 1. Dezember 1971

Jahrgang 1971

Inhalt: 57. Aus dem Verkehrsgeschehen
58. Etwas für jeden
59. Kundendienst
60. Unfallverhütung
61. 39. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“



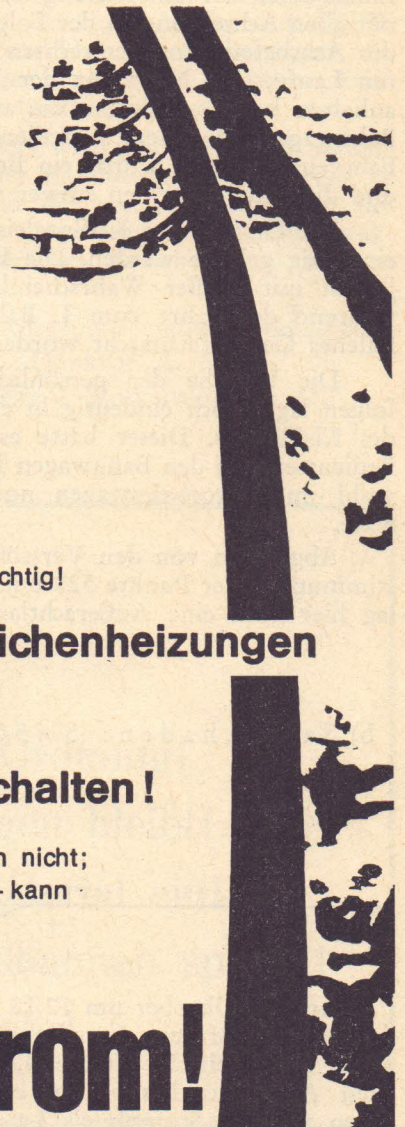
Manche mögen's heiß

Das ist aber für den Einsatz der Weichenheizungen nicht immer richtig!

Stromfressende Weichenheizungen nur bei Schneefall, Schneeregen oder Schneetreiben einschalten!

Kälte allein schadet den Weichen nicht; wer gut schmiert — mit Winteröl — kann auch bei Tiefsttemperaturen die Weichen umstellen!

Spart Strom!



57. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Tötung eines Vorarbeiters bei Kl-Entgleisung

Am Ereignistag sollte ein Motorbahnwagen mit 3 beladenen Anhängern, gezogen und durch Steifkupplung untereinander verbunden, vom Bf M. nach Bf L. verkehren. Auf dem 1. und 2. Bahnwagen waren drei, auf beiden Fahrzeugen aufliegende Schienenstücke verladen. Ferner befand sich auf dem 1. Anhänger Oberbauwerkzeug und auf dem zweiten Kleineisen. Auf dem dritten Bahnwagen lagerte neben einem Schienenstück auch ein Schweißgerät. Letzteres sowie die Schienenstücke waren mit Bauklammern gegen seitliche Verschiebung gesichert.

Im Motorbahnwagen befanden sich außer dem Kl-Führer und dem Kl-Fahrer 5 Bedienstete. Zwei Bedienstete saßen auf dem 1. Bahnwagen, ein weiterer Bediensteter hatte auf dem zweiten Platz genommen. Auf dem Bahnwagen stand ein Bediensteter und hielt das Schweißgerät.

Während der Fahrt nach Bf L. kam es bei einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h in einem Linksbogen zur Entgleisung des 1. Bahnwagens mit allen Achsen und in der Folge zu einem Bruch der Achsbefestigung des rechten Rades am vorderen Laufgestell. Noch ehe der Kl-Fahrer den Kl anhalten konnte, stürzten die auf dem 1. und 2. Bahnwagen sitzenden 3 Bediensteten von ihren Fahrzeugen. Dabei wurde ein Bediensteter getötet und die anderen beiden schwer verletzt.

Die Ursache der Kl-Entgleisung konnte nicht eindeutig geklärt werden. Die Entgleisung dürfte jedoch mit großer Wahrscheinlichkeit durch ein während der Fahrt vom 1. Bahnwagen herabgefallenes Gerät verursacht worden sein.

Die Ursache der persönlichen Entgleisungsfolgen lag jedoch eindeutig in einem Verschulden des Kl-Führers. Dieser hatte es geduldet, daß 4 Bedienstete auf den Bahnwagen Platz nahmen, obwohl im Motorbahnwagen noch Platz gewesen wäre.

Abgesehen von den Verstößen gegen die Bestimmungen der Punkte 528 und 532 der DV V 3, lag hier auch eine Außerachtlassung der Bestim-

mungen der Unfallverhütungsvorschrift DV A 40, Heft 6, vor.

Punkt 6.2.1.1 besagt: „... Die Beförderung von Arbeitskräften soll nur mit Kl erfolgen, die für den Personentransport eingerichtet sind (z. B. Draisinen, Motorbahnwagen, Mannschaftswagen). Die Mitfahrt auf Kl darf nur mit Zustimmung des Kl-Führers erfolgen.“

Punkt 6.2.1.4: „Auf beladenen Bahnwagen dürfen Personen nur auf niedriger, sicher gelagerter Last mitfahren.“

Ein weiterer Verstoß lag darin, daß der Kl-Führer den Bediensteten am 3. Bahnwagen beauftragt hatte, das dort befindliche Schweißgerät zu halten, wodurch zweifellos eine Gefährdung gegeben war.

Punkt 6.2.2.4: „Kl dürfen erst dann in Bewegung gesetzt werden, wenn sich der Kl-Führer auch davon überzeugt hat, daß alle Mitfahrer sitzen bzw. einen sicheren Standplatz eingenommen haben.“

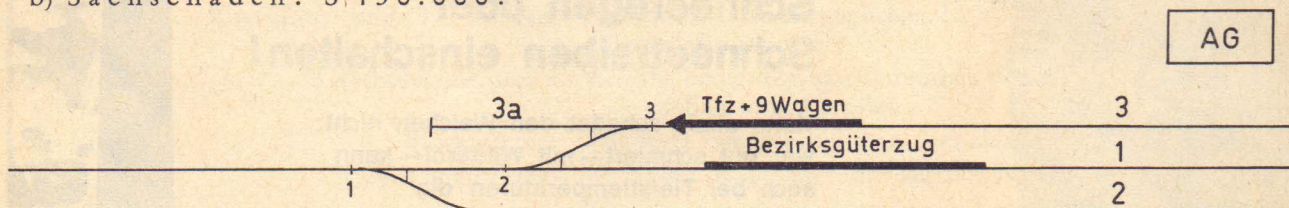
Nicht umsonst schreibt Punkt 528 der DV V 3 vor, daß der Kl-Führer für die Sicherheit der Fahrt verantwortlich ist. Dazu gehört natürlich auch — wie es Punkt 532 der DV V 3 bestimmt —, daß der Kl-Führer u. a. darauf zu achten hat, daß die Ladung richtig gelagert ist.

Kl-Führer !

Beweist Euch der geschilderte Fall nicht ausreichend, welch' große Verantwortung auf Euch lastet? Laßt Euch daher von niemandem zur Nichtbeachtung einer Vorschrift verleiten! Sonst könnte auch Euch einmal — wie in einem anderen Fall — in der Urteilsbegründung vorgeworfen werden:

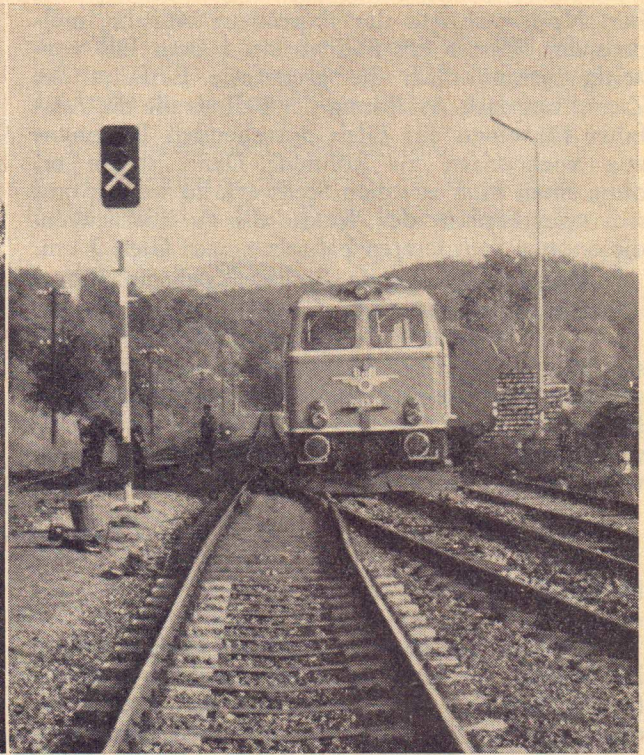
„Der Angeklagte hat als Verantwortlicher für die Kl-Fahrt Handlungen und Unterlassungen begangen, von denen er voraussehen mußte, daß diese geeignet waren, eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit und körperliche Sicherheit von Menschen herbeizuführen.“

b) Sachschaden: S. 450.000!



Am 12. Oktober um 12.10 Uhr entgleiste im dargestellten Bf beim Verschieben eines Bezirksgüterzuges auf Gleis 3, Weiche 3, das Zug-Tfz mit allen Achsen und stieß im entgleisten Zustand gegen zwei im Stumpfgleis 3 a abgestellte Wohn-

wagen. Diese sowie der hinter dem Tfz gereihte Gepäckwagen entgleisten mit je einer Achse. Der Oberbau, 2 Weichen, die entgleisten Fahrzeuge und der Gleisabschluß wurden schwer beschädigt (Sachschaden: S 450.000!).

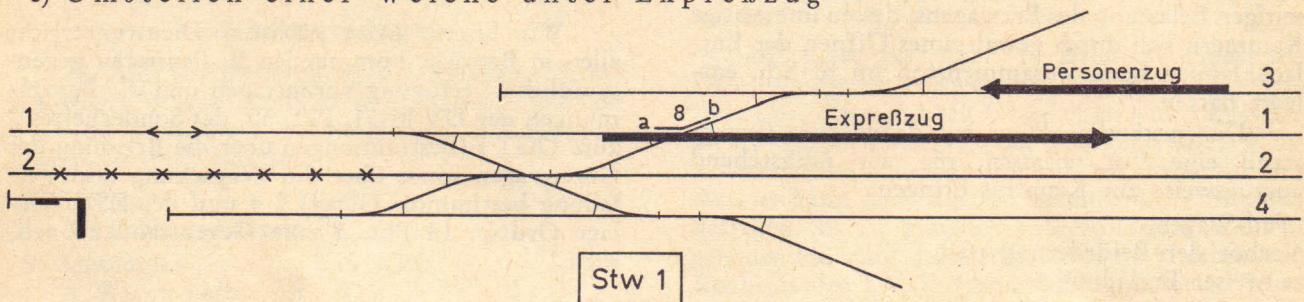


Der Bezirksgüterzug war im genannten Bf um 11.57 Uhr auf Gleis 1 eingefahren. Anschließend fuhr das Zug-Tfz mit 3 Wagen über die Weiche 2 und schob sodann über Weiche 3 nach Gleis 3 zurück, um von dort 6 Wagen abzuholen.

Beim Zurückschieben nach Gleis 3 kam es infolge unrichtiger Weichenstellung durch den Weichenwärter und unterlassener Verschiebewegbeobachtung durch den Verschiebleiter zum unbemerkten Aufschneiden der Weiche 3 und beim Vorziehen über die nunmehr in Halbstellung befindliche Weiche zur Entgleisung.

Der Verschiebleiter hatte bereits bei der geschobenen Verschiebfahrt nach Gleis 3 bemerkt, daß die Weiche 3 keinen Signalkörper besaß, da dieser 2 Tage vorher abgebrochen war. Dennoch überzeugte er sich weder bei Verschiebbeginn noch vor dem Vorziehen aus Gleis 3 von der Stellung der Weiche, vielmehr hielt er sich beim Verschiebteil so auf, daß er die Weichenstellung überhaupt nicht beobachten konnte. Dies alles in einem Bf mit einfachsten Betriebsverhältnissen, bei Tageshelle, ohne Sichtbehinderung und ohne Zeitdruck!

c) Umstellen einer Weiche unter Expreszug



Am 13. Oktober um 17.29 Uhr riß bei Einfahrt eines Expreszuges in den dargestellten Bf V. auf Gleis 1 die Zugstange des letzten Wagens infolge Umstellens der Weiche 8 a zwischen den beiden Drehgestellen, wodurch sich der Wagen querstellte. Der Zug kam durch Trennung der Hauptluftleitung zum Stillstand. Die Fahrgäste des letzten Wagens mußten in den vorderen Zug-

teil umsteigen, worauf der Expreszug die Fahrt mit 26 Min. Mehrverspätung fortsetzte.

Zwischen dem Bf V. und dem Nachbarbf A. bestand wegen Schienenneulage auf Gleis 2 Fahrten auf dem falschen Gleis 1. Der um 17.12 Uhr vom Nachbarbf abgefahrene Expreszug sollte im Bf V. auf Gleis 1 einfahren; hierzu stellte der Fdl am Blockapparat (5007) eine „Ausfahrt für Einfahrt“

her. Noch während der Expreszug einfuhr, meldete der Wärter des Stellwerkes 1 dem Fdl **vorzeitig** fernmündlich die grenzfreie Einfahrt des Zuges, um nach Auflösung der Fahrstraße die Ausfahrt für einen auf Gleis 3 stehenden Personenzug vorbereiten zu können. Dann stellte er, ohne einen Blick aus dem Stellwerk zu werfen und sich vom Freisein der Weiche 8 a zu überzeugen, diese unter dem letzten Fahrzeug nach Gleis 3 um.

Der schuldtragende Stellwerkswärter führte in seiner Einvernahme u. a. aus:

„. . . Unmittelbar vor dem Stellwerk befand sich auf Gleis 4 a ein Vershubteil des Zuges . . ., der überwiegend aus gedeckten Wagen bestand . . . Mir war bekannt, daß der Personenzug auf Gleis 3 sofort nach Einfahrt des Expreszuges abgefertigt wird. Da ich diesen Zug während der Vorbeifahrt

am Stellwerk nicht sehen konnte, gab ich die Meldung an den Fdl über die grenzfreie Einfahrt zu dem Zeitpunkt, als ich **annehmen** konnte, daß der letzte Wagen grenzfrei ist; dies obwohl ich mich durch Augenschein nicht davon überzeugen konnte. Als vom Fdl die Fahrstraße aufgelöst wurde, stellte ich sofort die Weichen — auch die Weiche 8 a — für die Ausfahrt des Personenzuges um. Ich war fest der Meinung, daß der Expreszug bereits grenzfrei eingefahren war. Ich gebe zu, daß ich die Meldung abgegeben habe, obwohl ich mich vom Stellwerk aus von der tatsächlichen grenzfreien Einfahrt nicht einwandfrei überzeugen konnte und unter den gleichen Umständen nach Auflösung der Fahrstraße durch den Fdl die Weiche 8 a umgestellt habe . . .“.

58. Etwas für jeden

Nach einem Zugzusammenstoß (Flankenfahrt) im Bf Sch. infolge unterlassener Fahrstraßenprüfung durch den Fdl untersuchte der Tfz-Führer des eingefahrenen Zuges sein Tfz und die beiden ersten leicht beschädigten Wagen, konnte aber keine betriebsgefährlichen Mängel feststellen. Er entschloß sich daher, die Fahrt im Schrittempo bis zum Nachbarbf K. fortzusetzen. Daß Erz aus dem 1. Fad-Wagen seines Zuges (linke Wagenkammer in Fahrtrichtung gesehen) ausgelaufen war, bemerkte er zwar, maß diesem Umstand aber hinsichtlich der betriebssicheren Weiterfahrt keine Bedeutung zu.

Nach Abfahrt vom Bf Sch. und einer zurückgelegten Wegstrecke von über 1 km nahm der Tfz-Führer ein starkes Neigen des Erzwagens wahr und leitete sofort Schnellbremsung ein, konnte aber nicht mehr verhindern, daß der Gepäck- und der Erzwagen auf eine Böschung abstürzten, wobei der Zugführer eine schwere Gehirnerschütterung erlitt.

Die Ursache der Entgleisung lag in einer einseitigen Belastung des Erzwagens, dessen linksseitige Kammern sich durch gewaltsames Öffnen der Entladeklappen beim Zusammenstoß im Bf Sch. entleert hatten.

Die zuständige Dion hat daher zum Gegenstand eine DA. erlassen, die wir nachstehend auszugsweise zur Kenntnis bringen:

„Fad-Wagen,
Verbot der Beförderung nach
teilweiser Entladung

(DA. 3415/28/1971 der Dion Linz vom 30. Juli 1971)

. . . Dabei wurden u. a. beim ersten Fad-Wagen des Zuges 1368 durch gewaltsames Öffnen der Entladeklappen beide linksseitigen Wagenkammern entleert. Obwohl dadurch eine einseitige Beladung dieses Fad-Wagens entstand, wurde über Entscheidung des Tfz-Führers die Fahrt mit Zug 1368 fortgesetzt. Ungefähr nach 1,5 km Fahrt entgleiste der einseitig beladene Fad-Wagen im dortigen Rechtsbogen mit allen Achsen. In weiterer Folge kam auch der vorgereichte Dienstwagen zur Entgleisung. Beide Wagen stürzten um und wurden erheblich beschädigt (geschätzte Schadenssumme S 110.000,—).

Wir nehmen diese vermeidbar gewesene Zugentgleisung zum Anlaß, darauf hinzuweisen, daß teilweise entladene Erzwagen (Fad) wegen der großen Entgleisungsgefahr sofort abzustellen sind und vor der Weiterfahrt die gänzliche Entladung des Wagens zu erfolgen hat.

Wir bitten, beim nächsten Dienstunterricht allen in Betracht kommenden Bediensteten gegenständliche Verfügung vorzutragen und die Bestimmungen der DV M 31, Pkt. 50, des Sonderheftes 2 zum ÖGT I (Bestimmungen über die Beladung der Güterwagen sowie über die Verpackung und Verladung bestimmter Güter) § 4 und der ZSV, Einlage OrdNr. 14 Pkt. 3 zum Gegenstand zu nehmen.“

Erhöhte Unfallgefahr bei Frost!

Bedienstete!

Muß es sein, daß bei Eintritt von Frost so viele von Euch im Dienst oder auf dem Weg dorthin verunglücken?

Sorgt daher durch erhöhte Vorsicht und rechtzeitige Bestreuung der Wege im Bahnbereich vor.

