

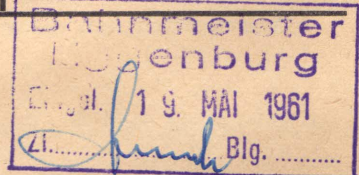
Verkehrs-Unterrichtsblatt

5. Stück

Wien, am 1. Mai 1961

Jahrgang 1961

Inhalt: 18. Der Teufel schläft nicht!
 19. Sendungen mit Lademaßüberschreitung
 20. Zum Thema „Reinlichkeit“
 21. Unfallverhütung



18. *Der Teufel schläft nicht!

In letzter Zeit ereigneten sich in geradezu alarmierender Häufung schwere Verfehlungen gegen die zur Wahrung der Sicherheit im Bahnbetrieb bestehenden Vorschriften. Dabei war es oft nur einem glücklichen Zufall oder der Wachsamkeit Beteiligten zu verdanken, wenn schwerste Folgen ausblieben.

Geht man den Ursachen nach, dann muß man feststellen, daß verantwortungslose Bequemlichkeit, „Meinen“ und „Glauben“, selbstverschuldete Übermüdung vor Dienstantritt und Empfänglichkeit für Ablenkungen jeder Art im Vordergrund stehen.

Der aus vieljähriger Erfahrung geborene Spruch „Der Teufel schläft nicht!“ ist für den Eisenbahner nicht nur Redensart; er ist für die meisten stete Mahnung, jeder Nachlässigkeit abhold zu sein.

Der Verkehrsbedienstete muß sich stets geistig wach und unter Kontrolle halten.

Den wenigsten Unfällen liegt unverzeihliche Unkenntnis der Vorschriften zugrunde. Fast jeder Bedienstete, der die Vorschriften nicht befolgt, ist sich dessen instinktiv bewußt; trotzdem setzt er sich bedenkenlos darüber hinweg, wiewohl er die Folgen leicht zu erkennen vermöchte. Was treibt ihn dazu? Er möge ehrlich sein und sich darüber Rechenschaft geben, welche Umstände sein Tun beeinflussen. Er möge sich stets vor Augen halten, daß er einen Dienst zu verrichten hat, der ihm schwere Verantwortung aufbürdet, daß das Leben und die Gesundheit anderer, sein eigenes Sein, auf dem Spiele stehen.

Wieder sollen mehrere aus dem Leben gegriffene Beispiele zeigen, wie gefehlt wird.

Sehr sorglos haben wohl Zugführer und Schaffner gehandelt, als sie

am 15. März 1961

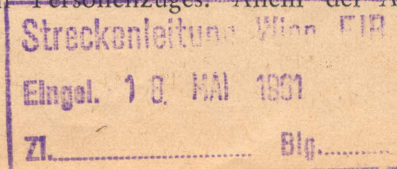
beim Verschub gegen ein Gefälle von 10 ‰ zwei vorübergehend abgestellte Wagen so mangelhaft sicherten, daß sie bis in den nächsten Bahnhof entrollen konnten.

Der Gefällsbruch war beiden wohlbekannt; sie hätten daher mit erhöhter Vorsicht verschieben sollen. Doch hatten sie diesmal noch Glück! Trotz 10 ‰ unabgeschränkter und einem abgeschränkten Wegübergang kam es zu keinem Zusammenprall und da auch die Strecke bis zum Nachbarbahnhof frei war, blieb der Anstand folgenlos. Doch was wird sein, wenn die beiden so weitermachen?

Zwei Tage später,

am 17. März 1961,

fuhr in einem Bahnhof ein Verschubteil aus einem Gleis nach dem Nebengleis, schnitt dabei eine Weiche auf und kam in den Fahrweg eines einfahrenden Personenzuges. Allein der Aufmerksamkeit



des Triebfahrzeugführers dieses Zuges verdanken es die schuldhaft Beteiligten, daß ihre Unaufmerksamkeit, ihr „Meinen“ und „Glauben“ nicht allerschwerste Folgen nach sich zog. Es gelang dem Triebfahrzeugführer, den Personenzug gerade noch eine Lokomotivlänge vor dem Vershubteil zum Stillstand zu bringen.

Warum war der gefährdende Vershub nicht vor Freigabe der Einfahrt eingestellt worden? Der Zugführer, der ohne zwingenden Grund die Vershubleitung einem Schaffner übertragen hatte, teilte diesem weder den vom Fahrdienstleiter erhaltenen Auftrag zur VershubEinstellung mit, noch gab er ihm Weisungen über sein weiteres Verhalten.

Ohne besonderen Auftrag gab dann ein anderer Schaffner die Signale zur gefährdenden Vershubbewegung, die, vom Triebfahrzeugführer befolgt, zum Aufschneiden einer Weiche führten, ehe die Bewegung wieder zum Stillstand kam.

Wie werden sich die Beteiligten künftig verhalten? Wird ihnen der Vorfall eine Lehre sein?

Vier Tage später,

am 21. März 1961,

fuhr ein auf dem falschen Gleis verkehrender Lokomotivzug in eine Arbeiterrotte. Die Folgen: 2 Tote, 2 Schwerverletzte.

Der örtlich Aufsichtsführer, — einer der Schwerverletzten — gestattete dem Sicherungsposten, noch vor Eintreffen des Ablösers nach Hause zu gehen. Er übernahm es selbst, für die Sicherung der Arbeiter zu sorgen. Gerade um diese Zeit wurde am Anschaltfernsprecher die Ankündigung eines Lokomotivzuges entgegengenommen. Wer sie annahm, war bisher nicht feststellbar. Sei es wie immer — es unterblieb die Warnung der Arbeiter.

Wie konnte dies geschehen?

Der Verantwortliche, auf dem zeitlebens die Schuld am Tode und schwerer Verletzung von Menschen lastet, wird die Antwort wohl wissen.

Es war ein Anschaltfernsprecher, ein Typhon und ein Sicherungsposten vorhanden. Die Arbeiterrotte war den Nachbarbahnhöfen bekannt. Hätte sich der Aufsichtsführende, als er die Aufgaben des Sicherungspostens, ohne daß dafür eine Notwendigkeit gegeben war, mit übernommen, bei den benachbarten Bahnhöfen am Anschaltfernsprecher über den Zugverkehr informiert, wäre es bestimmt nicht zu dem tragischen Unfall gekommen.

Aufsichtsführende und Sicherungsposten mögen stets eingedenk sein, **wie schwer die Verantwortung ist**, die auf ihnen lastet.

Einen Tag später,

am 22. März 1961,

wurde ein Eilzug in einen von Güterwagen besetzten Raumabschnitt eingelassen. Nur geistesgegenwärtiges Handeln Unbeteiligter verhütete einen schweren Unfall.

Diesmal verabsäumte es die Zugmannschaft, vor der Weiterfahrt nach Bedienung eines Streckenschlusses, den Zug vollständig zu kuppeln und die unerläßliche Bremsprobe vorzunehmen. Dadurch blieben 5 Wagen auf der Strecke zurück.

Wiewohl unvollständig angekommen, wurde dieser Zug vom Fahrdienstleiter des folgenden Bahnhofes rückgemeldet und der angebotene Eilzug angenommen.

Das Verhängnis hätte unweigerlich seinen Lauf genommen, wäre nicht vom zufällig in der Fahrdienstleitung anwesenden, erkrankten Bahnhofsvorstand, die bedrohliche Lage erkannt und von ihm ein Gendarmeriebeamter telephonisch gebeten worden, den nahenden Eilzug um jeden Preis aufzuhalten. Das Bemühen war im letzten Augenblick erfolgreich.

In diesem Fall hat sich Einer auf den Anderen verlassen und ist vom Letzten der Zugpartie über den Zugführer, den Lokomotivführer, bis zum Fahrdienstleiter gewissenlos gehandelt worden.

Bald darauf

am 5. April 1961,

stieß eine Verschublokomotive an eine unbemannte Lokomotive, die dadurch auf die freie Strecke entrollte. **Glücklicherweise** war kein Zug unterwegs und es kam die Lokomotive von selbst zum Stillstand.

Wie konnte dies geschehen? Der Triebfahrzeugführer der Verschublokomotive **glaubte** ein Signal zur Durchfahrt auf einem Gleis erhalten zu haben. Obwohl die angebliche Signalgebung mehr als zweifelhaft war, ließ er alle Vorsicht außer Acht und fuhr mit erhöhter Geschwindigkeit gegen eine in der Bahnhofmitte stehende Lokomotive, deren Besatzung knapp vor dem Anprall absprang. Da sich beim Anprall der Regler etwas öffnete, wurde die Lokomotive führerlos in Gang gesetzt.

Wo ist das Verhalten des Triebfahrzeugführers der Verschublokomotive einzustufen, der nicht auf ordnungsgemäße Verschubsignalabgabe achtet, sondern blind drauf los fährt?

Am selben Tage,

am 5. April 1961,

fuhr ein Eilzug auf einen im Bahnhof stehenden Güterzug auf. 28 Verletzte und erheblicher Sachschaden waren die Folgen.

Maßlose Pflichtverletzung und Bequemlichkeit führten zu dem Unfall. So unterließ der verantwortliche Fahrdienstleiter die Kennzeichnung der Gleisbesetzung durch den Güterzug sowie die Fahrwegprüfung und überließ ferner die nur ihm zustehende Freistellung des Einfahrsignals für den Eilzug dem Stellwerkswärter.

Was wiegt dagegen die Rechtfertigung des Fahrdienstleiters, durch seine Tätigkeit bei der Personenkassa abgelenkt gewesen zu sein, wo er doch wissen mußte, daß den der Betriebssicherheit dienenden Handlungen stets der Vorrang zu geben ist.

Wie in vielen ähnlichen Fällen drängt sich hier die Frage auf, ob nicht neben dem Fahrdienstleiter und dem Stellwerkswärter unsichtbar noch ein Mitschuldiger steht? Die schlampige Dienstleistung dieses Fahrdienstleiters war bestimmt keine einmalige Erscheinung. Wie oft war sie schon vom Bahnhofsvorstand mitangesehen und toleriert worden?

Es ist Pflicht der Vorgesetzten, ihre Untergebenen zu einer die Sicherheit gewährleistenden Arbeit zu erziehen!

Bereits am nächsten Tag,

am 6. April 1961,

gelingt es dem Triebfahrzeugführer eines Personenzuges, diesen durch Schnellbremsung gerade noch vor einer Straßenübersetzung anzuhalten, auf der sich gerade ein vollbesetzter Autobus und andere Straßenfahrzeuge befinden, weil der Schrankenbediener nicht den Schranken geschlossen hatte.

Wie konnte sich dieser Bedienstete so ablenken lassen, daß er auf das Schrankenschließen vergaß? Sein Vergessen hätte Tote, Verletzte und unsägliches Leid zur Folge haben können, wäre nicht ein anderer Eisenbahner ganz auf seinem Posten gewesen.

Und wieder einen Tag später,

am 7. April 1961,

überfuhr der Triebfahrzeugführer eines Güterzuges ein haltzeitiges Einfahrsignal und stieß frontal mit einem eben ausfahrenden, den Fahrweg querenden Güterzug zusammen. Ein verletzter Zugbegleiter, zwei schwerbeschädigte Lokomotiven und zehn beschädigte Wagen, längere Verkehrsunterbrechung, Schienenersatzverkehr und Umleitungen von internationalen Zügen über Auslandstrecken waren die Folge. Der Schaden und die Unkosten betragen weit über **1 Million Schilling!**

In diesem Falle haben alle zur Beobachtung und Mitbeobachtung der Signale verpflichteten Bediensteten versagt. Der hauptverantwortliche Triebfahrzeugführer führte als Entschuldigung dienstliche und persönliche Sorgen ins Treffen, der Zugführer, er sei durch die Unterrichtung eines mitfahrenden Einschülers abgelenkt worden, ein am vorderen Führerstand befindlicher Schaffner hatte wegen Übermüdung geschlafen.

Was immer auch die tieferen Ursachen der geschilderten Anstände gewesen sein mögen, die Bilanz eines Monats zeigt eine erschreckende Häufung schwerster Anstände, die die Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes aufrütteln sollte. Diese mögen eine Lehre daraus ziehen: Sie dürfen ihren Dienst, möge er noch so einfache Verrichtungen verlangen, auf keinen Fall vernachlässigen, sie müssen ihn ausgeruht antreten und verantwortungsvoll versehen. Ein Bediensteter, der zum Nachtdienst geht und bis zuletzt am Fernsehapparat sitzt, belastet sein Denkvermögen und schmälert seine Ruhezeit. In eine Fahrdienstleitung gehört kein eingeschalteter Rundfunkapparat; er lenkt ab, ob man will oder nicht; Gartenarbeit ermüdet; vor dem Nachtdienst getan, kann sie schweres Unglück heraufbeschwören.

Belastet Euch vor dem Dienst weder körperlich noch geistig, damit Ihr seinen harten Anforderungen genügen könnt und Eure Reaktionsfähigkeit ungemindert bleibt. Seid im Dienst wachsam, überlegt Euch vor jeder Handlung, ob sie richtig ist. Bedenkt, daß Euch das Leben und Wohlergehen anderer, Euer eigenes und hohe Werte anvertraut sind. Rechtfertigt das in Euch gesetzte Vertrauen!

19. Sendungen mit Lademaßüberschreitung

Die Dienstvorschrift 458 „DV für die Behandlung von Sendungen mit Überschreitung der zulässigen Breiten- und Höhenmaße (LÜV)“ ist nur mehr in wenigen Stücken vorhanden.

Um den Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes bis zur Neuauflage dieser Vorschrift ein Hilfsmittel in die Hand zu geben, werden nachstehend die wichtigsten der bei Beförderung von Sendungen mit Lademaßüberschreitungen (LÜ-Sendungen) zu beachtenden Bestimmungen angeführt:

§ 1. Allgemeines

(1) Überschreitet eine auf offenem Güterwagen verladene Sendung ausnahmsweise die zulässigen Breiten- oder Höhenmaße der auf dem Beförderungsweg maßgebenden Lademaße, so ist zur Beförderung die Genehmigung jener Bundesbahndirektion einzuholen, in deren Bereich die Sendung aufgegeben wird.

§ 2. Beförderungsantrag

(1) Der Absender hat rechtzeitig bei der zuständigen Bundesbahndirektion einen Beförderungsantrag zu stellen.

(2) Der Absender hat dem Antrag beizufügen:

- Längenschnitt oder Längsansicht,
- Grundriß oder Draufsicht und
- Querschnitte.

Die Zeichnungen müssen vorspringende Teile und ihre Lage erkennen lassen und die nötigen Maße enthalten. Die Lage des Schwerpunktes der Sendung ist anzugeben.

§ 3. Prüfung der Beförderungsmöglichkeit, Beförderungsgenehmigung

(1) Die Bundesbahndirektion, bei der der Beförderungsantrag einlangt, stellt die in Betracht kommende Beförderungsart fest.

(2) Hiezu zählt

Beförderung

- a) in gewöhnlichem Güterzug ohne besondere betriebliche Maßnahmen,
- b) in gewöhnlichem Güterzug, aber ohne Begegnung mit Zügen, die ebenfalls LÜ-Sendungen führen,
- c) in gewöhnlichem Güterzug mit Sperrung der (des) Nachbargleise(s),
- d) mit Sondergüterzug mit oder ohne Sperrung der (des) Nachbargleise(s).

(3) Von der Genehmigung zur Beförderung einer LÜ-Sendung werden die am Beförderungsweg beteiligten Bundesbahndirektionen, der Versandbahnhof und die beteiligten technischen Stellen verständigt.

