

Verkehrs- UNTERRICHTSBLATT

1. Stück

Wien, am 1. Jänner 1955

Jahrgang 1955

- Inhalt:**
1. Unterlassen der Bremsprobe auf Steilstrecke führt zum „Durchgehen“ und Entgleisen eines Güterzuges
 2. Trunkenheitsanstände
 3. Zusammenstoß eines Zuges mit Gleismeßgerät
 4. Trennung von Gut und Begleitpapieren

*Wagenmeister, Lokomotivführer,
Zugbegleitmannschaften und Bahnhofbedienstete!*

Verstöße im Bremsdienst sind immer
betriebsgefährlich!

Führt daher die Bremsprobe gewissenhaft durch!

1. Unterlassen der Bremsprobe auf Steilstrecke führt zum „Durchgehen“ und Entgleisen eines Güterzuges

Die wirksame Abbremsung der Fahrzeuge ist bei jeder Zugfahrt von größter Wichtigkeit, ganz besonders jedoch bei der Fahrt auf Strecken mit größeren Neigungen, weil dort die Gefahr des „Durchgehens“ der Züge droht. Man sollte daher meinen, daß die Bediensteten gerade dort — schon aus Sorge um die eigene Sicherheit — ihren Verpflichtungen im Bremsdienst mit besonderer Sorgfalt nachkommen. Nur zu häufig geschehen aber aus Unkenntnis der Vorschriften, aus übertriebener Eile, aus Schlamperei und Bequemlichkeit und nicht zuletzt deshalb, weil sich einer auf den anderen verläßt, sogar auf solchen Strecken grobe Unterlassungen, die dann immer schwerste Folgen nach sich ziehen.

Der Bahnhof, in welchem sich kürzlich ein solcher Unfall ereignete, liegt im Scheitelpunkt einer Steilstrecke. Vor Antritt der Talfahrt ist dort nach dem „Besonderen Anhang“, Tafel B 19a,

bei Güterzügen unter allen Umständen die vereinfachte Bremsprobe vorzunehmen.

Der angekommene Güterzug war mit 7 bereitgestellten Wagen zu ergänzen. Da der Zugführer den Verschub begründeterweise nicht selbst leiten konnte, beauftragte der Fahrdienstleiter den Zugbegleiter eines anderen im Bahnhof befindlichen Zuges, die Ergänzung und die Bremsprobe durchzuführen.

Dieser Zugbegleiter hat nun zwar die mit Lokomotive und Gepäckwagen abgeholt Güterwagen ordentlich an den Zug gekuppelt und die Bremsschläuche verbunden, zuletzt aber auf das Öffnen der Luftabsperrröhne vergessen. Er hat wohl an den neu angeschlossenen Wagen eine Bremsprobe vorgenommen, sie aber am letzten durchgehend gebremsten Fahrzeug des Zuges unterlassen; ein die Bremsprobe abschließendes Signal 58 „Bremse in Ordnung“ sowie die entsprechende mündliche Meldung wurden überhaupt nicht gegeben. Da sich in der Folge auch

niemand anderer um den ordnungsmäßigen Verlauf der Bremsprobe kümmerte, war der Stamnteil des Zuges — 86 Achsen, 750 Tonnen — wohl noch in gebremstem Zustand (DV V 3, Punkt 757, 1. Absatz), aber ohne Verbindung mit der durchgehenden Wagenzugbremse.

Dies machte sich bei der Abfahrt des Güterzuges, die ohne Signale „Plätze einnehmen“ und „Abfahrbereit“ erfolgte, deutlich bemerkbar. Zweimal versuchte der Lokomotivführer vergeblich den Zug in Gang zu setzen, bis er endlich nach kurzem Zurückschieben und nach Abgabe von Lokomotivsignalen „Bremsen los“ anfahren konnte. Anscheinend auf Grund dieser Signale und ohne sich über die Anfahrschwierigkeiten weiter Gedanken zu machen, beeilten sich die beim Zug befindlichen Bediensteten — allen voran der Fahrdienstleiter — die angelegten Bremsen durch Betätigung der Lösevorrichtungen, vielfach als „Zupfen“ bezeichnet, zu lösen.

Durch dieses gemeinsame Bemühen wurde die Bremse an mehreren Wagen gelöst und schließlich die Abfahrt des Zuges ermöglicht.

Da nun die Abbremsung völlig unzulänglich war, rollte der 890 Tonnen schwere Güterzug immer schneller zu Tal, bis er zuletzt mit rasender Geschwindigkeit beim Befahren einer ablenkend stehenden Weiche entgleiste.

Dabei wurde der Zugführer schwer verletzt und ein Sachschaden von fast 3 Millionen Schilling verursacht.

Zur Schuldfrage:

Der Zugbegleiter

hat den Unfall unmittelbar verursacht. Wenn er schon vergessen hatte, die Luftabsperrhähne zu öffnen, so hätte er sein Versehen durch die vorgeschriebene Bremsprobe am letzten Fahrzeug ohne weiteres feststellen und gutmachen können (DV V 3, Punkte 135, 313); trotz dieser Unterlassung hat er sich gedankenlos am „Zupfen“ zur Entlüftung der Bremsen beteiligt.

Der Lokomotivführer,

in dessen Hand fast ausschließlich die Bremsbedienung bei durchgehend gebremsten Zügen liegt, muß stets Herr über die Regelung der Fahrgeschwindigkeit sein und deshalb um die Erprobung der Bremsen von sich aus Sorge tragen.

Da ihm weder ein Signal noch eine Meldung des Zugführers über den ordnungsmäßigen Zustand der Bremsen zugekommen war, hätte er nicht abfahren dürfen. Als technisch geschultes Organ hätte er die Anfahrschwierigkeiten im bedenklichen Sinn auffassen und sich über die Vornahme der Bremsprobe durch Einholen der Meldung vergewissern sollen (DV V 3, Punkte 10, 713, und DV V 2, Punkt 152).

Der Fahrdienstleiter

erteilte den Abfahrauftrag, obwohl ihm die Abfahrbereitschaft, die den Vollzug der vereinfachten Bremsprobe voraussetzt, nicht gemeldet worden war (DV V 3, Punkte 10, 324 f, 708). Gerade beim Dienst in einem Scheitelbahnhof gehören sowohl Überwachung des einwandfreien Funktionierens der Bremsen als auch Empfangnahme der Meldung darüber zu den Hauptaufgaben des Fahrdienstleiters. Als er Anfahrschwierigkeiten bemerkte, hat er bedenkenlos sogar die Lösevorrichtung mehrerer Wagen betätigt und hierzu auch andere Bedienstete aufgefordert.

Der Zugführer

war nach Fertigstellung des Zuges für die Durchführung der vereinfachten Bremsprobe verantwortlich, obwohl er beim Verschub nicht mitgewirkt hatte; er ist ohne Empfang einer Meldung über den ordnungsmäßigen Zustand der Bremsen, ohne Abgabe des Signals „Plätze einnehmen“ und Erhalt des Signals „Abfahrbereit“ des Schlußschaffners abgefahren (DV V 3, Punkte 702, 713, und DV V 2, Punkt 149).

Der Schlußschaffner

hat die Abfahrt des Zuges, für die er seine Abfahrbereitschaft nicht bekundet hatte, fahrlässig zugelassen, obwohl die vereinfachte Bremsprobe, bei der er mitzuwirken hatte, nicht durchgeführt worden war (DV V 3, Punkte 10, 313); bedenkenlos hat auch er sich am Betätigen der Lösevorrichtungen beteiligt, anstatt den Zug anzuhalten.

Keiner der beteiligten Bediensteten war der ihm obliegenden Verpflichtung hinsichtlich der vorzunehmenden vereinfachten Bremsprobe nachgekommen. Dennoch war keiner seiner Unterlassung eingedenk, als bei einer größeren Anzahl von Wagen Bremsstörungen auftraten. Jeder nahm leichtfertig Überladung der Bremsen an, eine Unregelmäßigkeit, die bequem durch geringfügiges „Zupfen“ zu beseitigen war. Keinem kam es in den Sinn, den Ursachen der Anfahrschwierigkeit nachzugehen. Natürlich hätte dies das Anhalten des Zuges und zeitraubende Nachschau erfordert.

Dieser Unfall soll eine eindringliche Mahnung dafür sein, wie gefährlich es ist, nach einer vorübergehenden Trennung der Bremsleitung nicht auch an die Möglichkeit zu denken, daß bei der Wiederverbindung die Luftabsperrhähne versehentlich geschlossen geblieben sein könnten.

Nur die gewissenhafte Vornahme der Bremsprobe hätte den Bediensteten die Gewähr für den ordentlichen Zustand der Bremsen gegeben; da diese Gewähr nicht bestand, war das Betätigen der Lösevorrichtung an den Wagen eine unverzeihliche Gewissenlosigkeit.

Mangelnde Nüchternheit

**zur Zeit des Dienstantrittes oder während des Dienstes
ist eines der schwersten Dienstvergehen!**

2. Trunkenheitsanstände

Ein Fall grenzenloser Pflichtvergessenheit, verursacht durch Alkoholgenuß im Dienst, sei kurz geschildert:

Lokomotivführer und Zugführer eines Personenzuges mußten im Verlauf der Zugfahrt wegen Volltrunkenheit abgelöst werden. Hemmungslos in ihrer Gier nach Alkohol, tranken sie während ihres verantwortungsvollen Dienstes erhebliche Mengen Schnaps. Den Gedanken, daß ihren gesunden Sinnen Leben und Gesundheit zahlreicher Menschen anvertraut sind, schoben sie als lästigen Mahner weit von sich und gefielen sich mit zunehmender Alkoholisierung in der Rolle uneingeschränkter Herren über Wohl und Wehe des Zuges und seiner Insassen. In wahrer Amokfahrt wurden Verkehrsstellen mit planmäßigem Aufenthalt durchfahren, vorgesehene Haltepunkttafeln nicht beachtet und die aus Sicherheitsgründen festgesetzten Geschwindigkeitsgrenzen in unverantwortlicher Weise überschritten. Alle Voraussetzungen für eine Katastrophe waren somit gegeben; daß es zu einer solchen nicht kam, ist nur einem glücklichen Zufall zu danken.

Ein weiterer, kaum zu überbietender Fall von Gewissenlosigkeit hat nachstehenden Sachverhalt:

Ein Lokomotivführer erschien zur Übernahme eines einmännig besetzten Lokomotivzuges nicht nur gänzlich unausgeruht, sondern außerdem in alkoholisiertem Zustand. Die Sicherheit der Zugfahrt ruhte bei dieser Art der Lokomotivbesetzung somit auf den Augen des Lokomotivführers allein. Aber diese Augen waren müde, der Lokomotivführer schlief ein. Nun nahm das Unheil seinen Lauf. Das drohende „Halt“ eines Aus-

fahrsignales nahm der Lokomotivführer nicht mehr wahr, die Haltsignale der Bahnhofbediensteten blieben natürlich ebenfalls ohne Wirkung, der gewissermaßen führerlose Lokomotivzug fuhr in einen besetzten Ratmabschnitt. Der Zusammenstoß mit einem vor dem Einfahrsignal des nächsten Bahnhofes haltenden Zug war zwangsläufig der Abschluß dieser unheimlichen Fahrt. Den entstandenen enormen Sachschaden, der der Gewissenlosigkeit eines Einzelnen zuzuschreiben ist, bezahlt das ganze Volk mit seinen Steuergeldern und die Bundesbahnen mit fühlbarer Schmälerung ihres Ansehens.

In harmlosen Fällen sind alkoholisierte Menschen lächerliche, der Spottsucht ihrer Mitmenschen preisgegebene Figuren. In dem Augenblick aber, wo derart jammervolle Gestalten — wie zum Hohn — als Wähler und Schützer der Sicherheit der ihnen auf Treu und Glauben anvertrauten Menschenleben und Sachwerte auftreten, sind tragische Folgen fast immer unausbleiblich.

Eisenbahner des ausführenden Verkehrsdienstes! Denkt an die den tödlichen Verkehrsunfällen im Straßenverkehr gewidmeten Schlagzeilen der Tageszeitungen „Mörder am Volant“. Handelt so, daß dieses Wort — sinngemäß abgewandelt — nicht auch auf Euch Anwendung finden kann. Bedenkt, daß das Maß der Euch übertragenen Verantwortung ungleich größer ist als jenes, das ein Autofahrer übernommen hat.

Es sage niemand, er wisse, was er vertragen könne. Nicht von Euch selbst, von Schwere und Tragweite der im Betriebsdienst oft plötzlich herantretenden Arbeiten hängt es ab, ob Eure Selbstüberschätzung dem Umfang der Pflichten auch gerecht wird.

Bahnmeister, Kleinwagenführer!

Keine Kleinwagenfahrt ohne Ermächtigungsschein!

Keine Gleismessgerätfahrt ohne die vorgeschriebenen zwei Begleiter!

3. Zusammenstoß eines Zuges mit Gleismessgerät

Auf einer eingleisigen Nebenbahn war die Durchführung einer Gleismessung angeordnet. Der zur Fahrt mit dem Gleismessgerät bestimmte Streckenbegeher — er gehört zu einer fremden Bahnmeisterstelle — ist zur Führung von Kleinwagen nicht ermächtigt, erhebt aber trotzdem keinen

Einwand gegen den erhaltenen Auftrag. Er fordert nur die Beistellung eines zweiten Begleiters an, der ihm auch zugesagt wird, und verlangt sodann in der für die Meßstrecke zuständigen Bahnmeisterstelle die Ausstellung einer Fahratanweisung. Hierbei macht er von dem Umstand, daß er weder eine Kleinwagenführerprüfung abgelegt hat noch einen Ermächtigungsschein besitzt, wiederum keine Er-

wählung. Der zur Ausstellung der Fahrplanweisung berechnete Bahnmeister ist abwesend, erteilt aber seinem Kanzlisten fernmündlich den Auftrag zur Ausstellung der Fahrplanweisung, ohne jedoch als grundsätzliche Voraussetzung hiezu zunächst feststellen zu lassen, ob der Streckenbegeher zur Führung eines Kleinwagens überhaupt ermächtigt ist. In der dem Streckenbegeher übergebenen Fahrplanweisung erkennt dieser unberechtigterweise die Übernahme der Führung des Gleismeßgerätes durch seine Unterschrift an.

Der Streckenbegeher wird in der Folge vom Fahrdienstleiter des Fahrplantrahnbahnhofes ordnungsmäßig mit Angabe der spätesten Ankunftszeit im Nachbarbahnhof sowie des für seine Fahrt in Betracht kommenden nachfolgenden Zuges abgefertigt. Da der als zweiter Begleiter bestimmte Bedienstete fahrlässigerweise nicht erscheint, tritt er die Fahrt, ohne einen Ersatz anzufordern und abzuwarten, an.

Während der Gleismeßgerätfahrt nimmt er auf die ihm vorgeschriebene späteste Ankunftszeit

im Nachbarbahnhof nicht Bedacht und befindet sich daher noch auf der Strecke, als sich ihm der nachfolgende Zug schon bedenklich nähert. Das Gleismeßgerät kann er ohne Hilfe allein nicht ausheben, so gelingt es ihm gerade noch bei dem nun unausweichlich folgenden Zusammenstoß sein eigenes Leben zu retten; das Gleismeßgerät wird allerdings schwer beschädigt.

In der Schilderung des Sachverhaltes sind die an dem Unfall Schuldtragenden und ihre Verfehlungen gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 829, 831, 834 und 856, klargestellt. Das Beispiel beweist, wie notwendig die genaue Einhaltung der Verkehrsvorschrift ist. Betriebsgefährdende Eigenmächtigkeiten bedeuten grobe Verletzung des bei allen Tätigkeiten im ausführenden Verkehrsdienst geltenden obersten Grundsatzes:

Sorge für die Verkehrssicherheit ist erste Pflicht!

Was die Vorschrift als zusammengehörig bezeichnet, soll der Transiteur nicht trennen!

4. Trennung von Gut und Begleitpapieren

Ein Wagen, beladen mit Sensen von Linz Hbf nach Brno, abgefertigt als beschleunigtes Eilgut, wurde 36 Stunden wegen

Trennung von Gut und Begleitpapieren verzögert.

Zwei Wagen, beladen mit Heidelbeeren nach der Schweiz, abgefertigt als beschleunigtes Eilgut, wurden im Grenzaustrittsbahnhof zwei Tage mit der Begründung

„Fehlen der Begleitpapiere“ verzögert.

Nicht beachtet wurde:

DV V 47, Punkte 14 und 33.

Der Transiteur übernimmt die Wagen der ankommenden Züge mit den Begleitpapieren bzw. übergibt die Begleitpapiere abgehender Wagen einzeln dem Zugführer.

(Zur Beachtung durch Fahrdienstleiter,
Transiteure und Zugführer)

Bemerkung!

Im 1. Stück des Unterrichtsblattes Jahrgang 1954, 1. Beispiel, 6. Absatz, 1. Zeile, ist zur Hintanhaltung irriger Rückschlüsse das Wort „unverständigen“ zu streichen.