

Verkehrs- UNTERRICHTSBLATT

9. Stück

Wien, am 1. September 1955

Jahrgang 1955

Inhalt: 37. Anfahren eines Kleinwagens an einen vorausfahrenden Güterzug
38. Schwerer Bremsanstand bei einem Güterzug
39. Durch Sturm zum Entrollen gebrachter Wagen gefährdet Personenzug

Reisezügenschaffner!

Führt die Fahrkartenrevision gewissenhaft durch. Von Euch hängt es ab, ob die Bahn das ihr gebührende Entgelt bekommt oder Leistungen ohne Entschädigung durchführt. Seid auch im Nahstreckenverkehr bemüht, jeden Reisenden zu kontrollieren!

37. Anfahren eines Kleinwagens an einen vorausfahrenden Güterzug

Am Spätnachmittag eines Novembertages — es herrscht fast Dunkelheit — durchfährt ein Güterzug einen Zwischenbahnhof einer zweigleisigen Hauptbahn. 5 Minuten nach der Durchfahrt fertigt der Fahrdienstleiter dieses Bahnhofes in derselben Richtung einen Kraftkleinwagen, nur mit dem zur Führung eines Kleinwagens berechtigten Fahrer besetzt, bis zum Nachbarbahnhof ab. Er trägt in die Fahrplanweisung die Gleisbesetzungsdauer ein und vermerkt, daß der Kleinwagen in die vom Güterzug noch besetzte anschließende Blockstrecke fahren darf. Gleichlautend verständigt der Fahrdienstleiter den Kleinwagenführer, die Streckenbediensteten und den Fahrdienstleiter des Nachbarbahnhofes. Da letzterer keine Einwendungen gegen die geplante Kleinwagenfahrt erhebt, steht ihr nach Meinung des abfertigenden Fahrdienstleiters nichts mehr im Wege.

Da bei der Anzeige der Kleinwagenfahrt den Streckenbediensteten mitgeteilt wird, daß der Kleinwagen in die besetzte Blockstrecke fährt, ist der Blockwärter des zwischen den beiden Bahnhöfen liegenden Blockpostens der Meinung, nunmehr auch seinerseits den Kleinwagen in die an den Blockposten anschließende, vom Güterzug noch besetzte Blockstrecke einlassen zu können. Damit waren die Voraussetzungen für das nun Kommende geschaffen.

Folgendes dürfte sich ereignet haben: Mutmaßlich schief der Führer des mit ungefähr 30 km/st fahrenden Kleinwagens nach Vorbeifahrt am Blockposten ein; der führerlos gewordene Klein-

wagen holte den etwas langsamer fahrenden Güterzug in der Nähe des Einfahrsignals des nächsten Bahnhofes ein und fuhr auf den Zug auf.

Die Folgen: Beim Anprall wurde der Kleinwagenführer verletzt; sowohl der Kleinwagen, der sich mit dem Schlußbremswagen des Güterzuges verklemmte, als auch der Schlußbremswagen wurden beschädigt.

Wenn auch der Kleinwagenführer nicht zugeben wollte, eingeschlafen zu sein, sondern den Zusammenstoß mit dem Güterzug auf ein Versagen der Bremsrichtung zurückführte, so dürfte doch seine **Übermüdung** die wahre Ursache des Unfalles gewesen sein.

Die Erhebungen ergaben, daß der Bedienstete durch Arbeiten an seinem Eigenheim überanstrengt war und sich, wie er selbst zugab, zum Zeitpunkt des Ereignisses sehr abgespannt fühlte.

Dieser Unfall hätte aber trotzdem vermieden werden können, wenn Fahrdienstleiter und Blockwärter der Vorschrift entsprechend gehandelt hätten.

Sowohl der Fahrdienstleiter, der den Kleinwagen abfertigte, als auch der Blockwärter mußten wissen, daß der Kleinwagen in eine durch einen vorausgefahrenen Zug besetzte Blockstrecke nur bei **Tag** und **sichtigem** Wetter hätte nachfahren dürfen (DV V 3, Punkt 844). Da es zum Zeitpunkt der Abfertigung schon fast dunkel war, wäre vor Zulassung der Kleinwagenfahrt auf jeden Fall die Rückmeldung des Güterzuges abzuwarten gewesen.

Aber auch der Fahrdienstleiter des Nachbarbahnhofes, mit dem die Kleinwagenfahrt vereinbart wurde, ist nicht frei von Schuld. Da auch

ihm angezeigt wurde, daß der Kleinwagen in die vom Güterzug besetzte Blockstrecke einfährt, wäre es seine Aufgabe gewesen, den abfertigen Fahrendienstleiter auf das Vorschriftswidrige seines Tuns aufmerksam zu machen und ihn zu veranlassen, den Kleinwagen bis zum Eintreffen der Rückmeldung zurückzuhalten.

Eisenbahner!

Die DV V 3 schreibt im Punkt 27 unter anderem vor, daß die Verkehrsbediensteten ihren Dienst ausgeruht anzutreten haben. Halten wir uns aber auch immer an diese Bestimmung? Hand auf's Herz: Kommt es nicht — besonders in ländlichen Gegenden — häufig vor, daß Bedienstete tagsüber ihre Felder oder Gärten bestellen und anschließend an diese Tätigkeit unausgeruht den Nachtdienst antreten? Muß dann im Verlaufe der langen Dienststunden nicht zwangsläufig doch einmal ein Augenblick der Schwäche kommen, in dem der Bedienstete vom Schlaf übermannt wird?

Andere Bedienstete wieder gehen einem Nebenerwerb nach und kommen in der Folge unausgeruht in den Dienst. Muß nicht auch in solchen Fällen die notwendige Konzentration auf die Dienstgeschäfte leiden und die Reaktionsfähigkeit gefährlich herabgemindert sein?

Verkehrsbedienstete! So weit darf es nicht kommen! Ihr schädigt — wenn Ihr Eurem Körper die notwendige Ruhe versagt — nicht nur die eigene Gesundheit, sondern gefährdet in verantwortungslosester Weise auch die Betriebssicherheit!

Der Eisenbahndienst verlangt von Euch vollste Hingabe und darf nicht als Nebenbeschäftigung aufgefaßt werden!

Er erfordert Eure ganze Kraft.
Tretet Euren Dienst **ausgeruht** an!

Dies ist eine der Voraussetzungen dafür, daß Ihr Euch den Anforderungen des Dienstes gewachsen zeigt!

Bahnhofsvorstände, Fahrdienstleiter!

Was ist ein Zusammenprall?

Jede Berührung eines Straßenfahrzeuges, gleichgültig, ob sie seitlich oder frontal erfolgt, mit einem Eisenbahnfahrzeug — dazu gehören auch die Kleinwagen — ist gemäß den „Richtlinien“ als Zusammenprall anzusehen und daher meldepflichtig. Ein solcher braucht sich nicht gerade nur auf Wegübergängen der freien Strecke zu ereignen, sondern kann ebenso in Bahnhöfen, z. B. beim Verschub am Freiladegleis, eintreten.

Um Unklarheiten über die Verpflichtung zu fernschriftlicher Meldung zu beseitigen, sei bemerkt, daß von ihr nur Zusammenpralle mit Straßenkleinfahrzeugen (Fahrräder, handbewegte Karren) und mit Tieren ausgenommen sind.

Vergeßt nicht auf die Bestimmung der „Richtlinien“, wonach jeder Zusammenprall mit einem Straßenfahrzeug, **ohne Rücksicht auf die Folgen**, den Gendarmerie- oder Polizeiorganen auf kürzestem Weg zu melden ist.

38. Schwere Bremsanstand bei einem Güterzug

Aus einem Unterwegsbahnhof fährt ein Güterzug (1171 Tonnen, 104 Achsen) mit nicht-angekuppelter Nachschiebelokomotive auf eine Bergstrecke aus. Ein Verschieber des Bahnhofes, der den Zug beobachtet, bemerkt zufällig, daß zwischen zwei Wagen im letzten Drittel des Zuges die Bremsschläuche herunterhängen. Er ruft dem Schlußschaffner zu, im rückwärtigen Zugteil sei „keine Luft“. Der Schlußschaffner betätigt daraufhin die Notbremseinrichtung und findet die Angabe des Verschiebers bestätigt. Weiteres unternimmt er jedoch nicht.

Da der Verschieber seine Wahrnehmung dem Fahrdienstleiter bekanntgibt, veranlaßt dieser das

Anhalten des Zuges im nächsten, am Scheitelpunkt der Bergstrecke liegenden Bahnhof. Dort wird festgestellt, daß der Luftabsperrhahn an der hinteren Stirnwandseite des 16. Wagens vom Zugschluß geschlossen und die Bremskupplungen zwischen diesem und dem folgenden Wagen nicht verbunden sind.

Die Erhebungen ergaben, daß der Zug schon vom 62 km entfernten Zugbildebahnhof mit 15 nicht an die durchgehende Bremse angeschlossenen Wagen abgefahren war!

Wie war das möglich?

Nach Fertigstellung im Zugbildebahnhof wurde der Zug auf die Bremsprüfanlage vorge-

zogen. Vom Aufsichtserschubmeister wurde der Schlußbremswagen als solcher angeschrieben und vom Schlußschaffner das Schlußsignal angebracht.

Der zur vorschriftsmäßigen Kupplung des Zuges beauftragte Verschieber stellte zwischen dem 15. und 16. Wagen das Fehlen des Dichtungsringes fest, schloß — um den Wagenmeister auf die Unregelmäßigkeit aufmerksam zu machen — den Luftabsperrhahn am 16. Wagen und ließ die Bremskupplungen herabhängen. Als in der Folge der Wagenmeister die volle Bremsprobe am Bremsprüfstand vornahm, sollen nach seiner Aussage bei dem erwähnten Wagen nicht nur der Luftabsperrhahn geschlossen, sondern außer den Bremskupplungen auch die Schraubekupplungen nicht verbunden gewesen sein. Mit dieser Wahrnehmung rechtfertigte er seine Annahme, es handle sich bei dem genannten Wagen um den Schlußbremswagen. Er führte daher die volle Bremsprobe auch nur bis zu diesem Wagen durch.

Nach Ankuppeln der Zuglokomotive nahm die Zugmannschaft die vereinfachte Bremsprobe vor. Dies geschah in der völlig vorschriftswidrigen Form, daß der Zugführer das Wirken der Bremsen an den vordersten Wagen überprüfte, während der Schlußschaffner dies in der Mitte des Zuges tat. In ebenso leichtfertiger Weise und ohne Bedachtnahme auf die wohl begründeten Meldevorschriften über den Ordnungszustand der Bremse erfolgte auch die Abfahrt des Zuges aus dem Zugbildebahnhof.

Im Unterwegsbahnhof, in dem der Verschieber das Herabhängen der beiden Bremskupplungen festgestellt hatte, nahm der Zug 27 Minuten Aufenthalt. Der Schlußschaffner benutzte nach seinen Angaben diese Gelegenheit wohl, um die Wagen hinsichtlich Vorhandensein und Unversehrtheit der Plomben zu überprüfen, nicht aber, um sich zu überzeugen, daß auch die Kupplungsschläuche der durchgehenden Bremse richtig verbunden sind. Die Unterbrechung in der Bremsluftzufuhr konnte ihm also auch hier nicht auffallen.

Man kann im vorliegenden Falle nur von Glück sprechen, daß der Zug während seiner Fahrt bis zur Entdeckung des Anstandes einen ansteigenden Streckenabschnitt befuhr. Wie folgenreicher hätten aber die Unterlassungen sein können, wenn es sich um eine Talfahrt gehandelt hätte!

Nun zu den Fehlern der einzelnen Bediensteten:

Der Wagenmeister nahm wohl eine volle Bremsprobe vor, war jedoch über die zum Zugverband gehörenden Wagen nicht einwandfrei unterrichtet. Da also Zweifel bestanden, wäre es seine Pflicht gewesen, sich beim Fahrdienstleiter Gewißheit zu verschaffen.

Die Zugmannschaft begnügte sich mit einer äußerst mangelhaft vorgenommenen vereinfachten Bremsprobe.

Dem Zugführer, der für die Sicherheit beim Zug voll verantwortlich ist, kam es nicht in den Sinn, die Aufgaben des Schlußschaffners bei der Vornahme der vereinfachten Bremsprobe zu überwachen. Er ließ es zu, daß der Schaffner die vereinfachte Bremsprobe in der Mitte des Zuges statt am letzten Fahrzeug vornahm.

Ohne das Signal 58 des Schlußschaffners und dessen mündliche Meldung über den Ordnungszustand der Bremse abzuwarten, meldete der Zugführer dem Fahrdienstleiter die Abfahrtsbereitschaft des Zuges.

Der Schaffner entzog sich nicht nur seiner Verpflichtung zur vorschriftsmäßigen Vornahme der Bremsprobe, sondern unterließ es auch, die ihm vom Zugführer zugewiesene Wagengruppe auf richtige Verbindung der Bremskupplungen zu überprüfen. Auch im Unterwegsbahnhof, in dem der Zug Aufenthalt nahm, fiel es ihm nicht ein, die Zeit zur Wahrnehmung dieser Aufgabe zu nutzen. Während der Ausfahrt des Zuges — als ihm vom Verschieber zugerufen wurde, im rückwärtigen Zugteil sei keine Luft — hatte er es außerdem verabsäumt, Haltsignale zu geben.

Der Lokomotivführer handelte ebenfalls gegen die Vorschrift, weil er das Signal 55 „Abfahrt“ des Zugführers befolgte, ohne daß ihm von dem zur Vornahme der vereinfachten Bremsprobe verpflichteten Schlußschaffner der ordnungsmäßige Zustand der Bremse gemeldet wurde.

Der im Zugbildebahnhof mit der ordnungsmäßigen Kupplung des Zuges befaßte Verschieber unterließ es, den Wagenmeister über den von ihm festgestellten Mangel ausdrücklich zu verständigen und war so an der Schaffung der Voraussetzungen zu diesem Anstand in nicht geringem Ausmaß mitbeteiligt.

[DV V 2, Punkte 70, a), d), 152 und 154, DV V 3, Punkte 313, 645, 694, 698, 702, 713 und 739.]

Zugbegleiter, bedenket,

daß jede Nachlässigkeit bei der Bremsprobe auch Euer eigenes Leben gefährdet!

Handelt dabei verantwortungsbewußt;

Ihr könnt dann mit ruhigem Gewissen die Fahrt antreten!

39. Durch Sturm zum Entrollen gebrachter Wagen gefährdet Personenzug

In einem Bahnhof einer eingleisigen Nebenbahn steht auf dem Magazinsgleis — es liegt neben dem durchgehenden Hauptgleis und mündet in dieses — ein einzelner leerer Güterwagen. Der Unterlagskeil, mit dem der Wagen in Richtung gegen das durchgehende Hauptgleis „gesichert“ wird, ist in einem Abstand von einem halben Meter vor dem Wagenrad aufgelegt.

Vor dem fälligen Abendpersonenzug führt der Fahrdienstleiter die Fahrwegprüfung durch; er findet dabei alles in Ordnung. Kurze Zeit später — der Personenzug ist vom Nachbarbahnhof bereits abgefahren — entläßt sich ein heftiges, von starkem Sturm begleitetes Gewitter.

Glücklicherweise begibt sich der Fahrdienstleiter, um den Zug zu erwarten, so rechtzeitig auf den Platz, daß er bemerkt, wie der auf dem Magazinsgleis stehende Wagen zu rollen beginnt und erst am Herzstück der Einfahrweiche zum Stillstand kommt; er kann dem Zug gerade noch

entgegenlaufen und ihn bei der Trapeztafel anhalten. Das Ereignis blieb daher folgenlos.

Was aber wäre geschehen, wenn der Fahrdienstleiter das Entrollen des Wagens nicht rechtzeitig bemerkt hätte?

Welche Erkenntnis soll aus diesem Vorfall gezogen werden?

Auf den Schienen aufzulegende Wagensicherungsmittel erfüllen nur dann ihren Zweck, wenn sie bis zum vollständigen Anliegen an die Radreifen herangeschoben werden. Wäre dies im geschilderten Falle geschehen, dann wäre der Wagen wahrscheinlich nicht entrollt. Der Wind hätte den Widerstand, den ihm der am Radreifen anliegende Unterlagskeil geleistet hätte, kaum überwinden können. So aber konnte er den leeren Wagen, der ihm genügend Angriffsfläche bot, leicht in Bewegung setzen. Als der Wagen dann auf den Unterlagskeil anfuhr, glitt dieser bis zum Herzstück der Einfahrweiche.

In Anbetracht des nahenden Gewitters wäre es auch Pflicht des Fahrdienstleiters gewesen, die Fahrzeugsicherung einer genauen Überprüfung zu unterziehen (DV V 3, Punkte 171 und 175).

Bedienstete des ausführenden Verkehrsdienstes!

Die Wagenlage ist ernst. Das Verkehrsvolumen und damit der Güterwagenbedarf der Österreichischen Bundesbahnen nimmt ständig zu.

Wir rufen alle Bediensteten zur verständnisvollen und tatkräftigen Mitarbeit auf, um eine weitere Zuspitzung der Wagenlage zu verhindern.

Der Wagenumlauf muß mit allen zu Gebote stehenden Mitteln beschleunigt werden!

ES KOMMT WIRKLICH AUF JEDEN WAGEN AN!

Im Wagenladungsverkehr kann eine Beschleunigung durch bessere Auslastung der Güterzüge, Einhaltung der vorgesehenen Wagenübergänge und rasche Bedienung der Be- und Entladestellen erreicht werden.

Auf Strecken mit eingeschränktem Güterzugverkehr kann in vielen Fällen durch sinnvolle Benützung von Reisezügen für die Abbeförderung von Güterwagen der Wagenumlauf wesentlich beschleunigt werden.

Auch der Stückgutverkehr muß durch bessere Ausnützung der Wagen, durch unbedingte Vermeidung von Entlade- und Umladeresten sowie durch Einsparung von unausgenützten Stückgutwagen oder deren vorzeitige Auflösung und Abstellung zusätzlicher Wagenraum gewonnen werden.

Kursbeiwagen sind nur in unvermeidlichen Fällen, keinesfalls aber zur Erleichterung bzw. Vermeidung von Ladearbeiten, abzurichten.

Durch rasche Entladung der Stückgutwagen — auch an Sonn- und Feiertagen — sind Stillstände der Stückgutwagen auszuschalten.