

Verkehr-Unterrichtsblatt

8. Stück

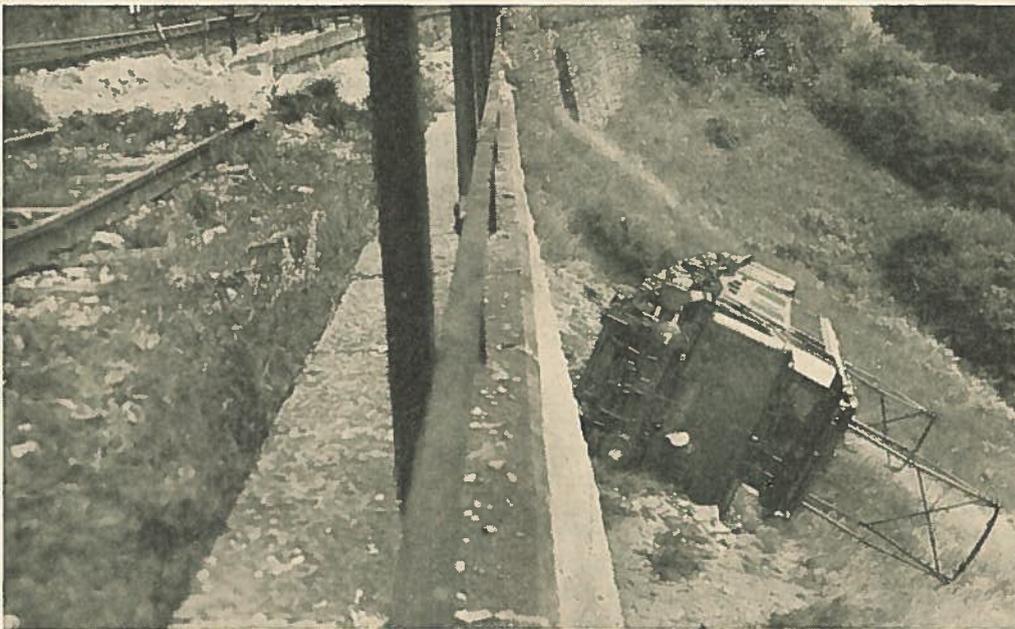
Wien, am 1. August 1956

Jahrgang 1956

Inhalt: 30. Feststellungen während eines Probealarms
31. Entrollen einer unbemannten Elektrolokomotive
32. Anstände bei Entladung eines Krankenfahrstuhles
33. 5. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

Das sind die Folgen

(Fehlausfahrt in ein Stumpfgleis, Überfahren des Gleisabschlusses und Absturz der Lokomotive)



w e n n

der Fahrdienstleiter die Fahrwegprüfung mangelhaft durchführt und die Ausfahrt aus einem Gleis freigibt, auf dem der abzufertigende Zug gar nicht steht,

und

der Lokomotivführer während der Ausfahrt die Haltstellung des für sein Ausfahr Gleis gültigen Signales nicht beachtet!

30. Feststellungen während eines Probealarms

Eines Morgens erscheinen um 2,00 Uhr Organe der Generaldirektion und der zuständigen Bundesbahndirektion beim Fahrdienstleiter eines Zwischenbahnhofes einer zweigleisigen Hauptbahn. Zwei Minuten später wird der Bahnhof auf der Streckenfernsprechlinie aufgerufen und folgendes durchgegeben:

„Probealarm! Schnellzug mit einem am falschen Gleis fahrenden Güterzug nächst Wärter-

haus 84 zusammengestoßen. Mehrere Tote, Schwer- und Leichtverletzte. Großer Sachschaden. Beim Schnellzug die beiden ersten Wagen entgleist und verkeilt. Beim Güterzug mehrere Wagen entgleist. Beide Gleise verlegt. Fahrleitung leicht beschädigt.“

Dem Fahrdienstleiter wird noch kurz erklärt, daß er genau wie im Ernstfall zu handeln hätte; dann überläßt man ihn sich selbst.

Was geschieht nun? Der erste Griff des Fahrdienstleiters ist der nach dem Basafernsprecher.

Er ruft die Zugleitung an und meldet den Vorfall. Dann will er wahllos andere Stellen verständigen, wird jedoch von den anwesenden Organen unterbrochen und befragt, ob denn nicht vor Abwicklung der einzelnen Gespräche irgendwelche betriebliche Maßnahmen durchzuführen wären. Außerdem will man wissen, ob ihm nicht ein Behelf bekannt sei, dessen er sich bedienen könnte, um die Verständigungen der einzelnen Stellen in der richtigen und zweckentsprechenden Reihenfolge vorzunehmen.

Erst nach einigem Nachdenken besinnt sich der Fahrdienstleiter der Notwendigkeit, die Sperre des Streckengleises zu veranlassen, wobei er allerdings auf die vorgeschriebene Anbringung des Schildes „Gleis gesperrt“ vergißt. Später kommt ihm auch das Vorhandensein des Einsatzplanes zum Bewußtsein. Er beginnt nun nach diesem vorzugehen und versucht vor allem den Bahnhofsvorstand fernmündlich zu erreichen. Trotz ununterbrochenem Läuten des Fernsprechers meldet sich in der Wohnung des Bahnhofsvorstandes niemand. Was bleibt dem Fahrdienstleiter anderes übrig, als zu versuchen, seinen Vorgesetzten durch lautes Rufen zu wecken! Endlich haben seine Bemühungen Erfolg. Nach vollen sieben Minuten gelingt es erst, den Bahnhofsvorstand zu verständigen. In der Folge wird der Hilfszug mit Arztwagen angefordert; dann werden gemeinsam die weiteren Benachrichtigungen vorgenommen. So erhalten unter anderem Ärzte, Gendarmerie, Rotes Kreuz, Staatsanwalt, Streckenleitung, Zugförderungsleitung, Bahnmeister und Fahrleitungsmeister vom Probealarm Kenntnis und werden zur Mitwirkung aufgefordert.

Die vorgeschriebene fernschriftliche Meldung wird abgegeben und Hilfsmannschaften melden ihr Eintreffen an der Unfallstelle. Unter anderem langt auch vom Hilfszugheimatbahnhof die Nachricht ein, daß der Hilfszug — dreißig Minuten nach Anforderung — an der Zugförderungsstelle bereitgestellt sei. Doch kurz darauf teilt dieser Bahnhof mit, daß auf die Beigabe des Arztwagens vergessen wurde und in den Zugförderungsreich zurückgefahren werden müsse, um diesen Wagen zu holen. Es vergehen kostbare Minuten. Als endlich der Hilfszug mit Arztwagen wieder im Bahnhofsbereich eintrifft, wollen die unterdessen dort erschienenen Ärzte und Mannschaften des Roten Kreuzes den Arztwagen besetzen und die Vorbereitungen zur Aufnahme der Verletzten treffen. Doch nun muß festgestellt werden, daß weder Maschinenmeister noch Fahrdienstleiter den Schlüssel zu diesem Wagen besitzen und auch niemand über seinen Verwahrungsort Auskunft geben kann. Es bleibt also nichts anderes übrig, als die Türen des Wagens aufzubrechen. Die Serie unangenehmer Überraschungen ist aber noch nicht zu Ende. Im Wagen fehlt sowohl Wasser und Wäsche als auch Brennmaterial. Um jedoch

die Abfahrt des Hilfszuges nicht weiter zu verzögern, beschließt man, die festgestellten Mängel nicht zu beheben. Der Hilfszug fährt nun — siebzig Minuten nach der Auslösung des Probealarms — ab.

Es sei hier nicht noch auf weitere im Verlaufe des Probealarms festgestellte Fehler eingegangen und sollen nur die bereits erwähnten näherer Betrachtung unterzogen werden.

Der Fahrdienstleiter mußte erst durch die Aufsichtsorgane an seine Verpflichtungen gemäß DV V 2 und V 3 sowie an die Zuhilfenahme des Einsatzplanes erinnert werden.

Vor allem hierüber hat entsprechende Schulung einzusetzen. Den Bediensteten müssen die ersten betrieblichen Maßnahmen und die richtige Anwendung des Einsatz- bzw. Alarmplanes bei außergewöhnlichen Ereignissen im Verkehr unbedingt zur Selbstverständlichkeit werden.

Nur so kann der durch diese Pläne angestrebte Zweck, rasche Verständigung aller in Betracht kommenden Stellen zu gewährleisten, erreicht werden.

Der Vorfall legt den Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst die Verpflichtung auf, mit größter Eindringlichkeit und an Hand von Beispielen die Folgen solcher Unkenntnisse klar zu machen.

Der Bahnhofsvorstand war erst nach sieben Minuten erreichbar. Obwohl im Besitz eines Basarfernsprechers, konnte er dessen Läuten nicht hören, weil sich der Apparat in einem Zimmer befindet, das durch zwei andere vom Schlafräum des Vorstandes getrennt ist. Bedienstete, denen Bahnfernsprecher für die Wohnung zur Verfügung stehen, müssen dafür Sorge tragen, daß ihr Läuten jederzeit hörbar ist.

Wo dies heute noch nicht zutrifft, ist für Lageänderung zu sorgen. Wohnungstelephone sollen dem Dienst und nicht etwa dazu dienen, wohl bequem Privatgespräche führen zu können, im Ernstfalle bei Nacht aber ungestört zu bleiben.

Nun noch zum Arztwagen: Daß zunächst in der Eile auf seine Einreihung vergessen wurde, ist schon eine kaum entschuld bare Verfehlung, völlig unentschuldbar aber ist das Fehlen des zugehörigen Schlüssels und der ganz unzureichende Zustand der Ausrüstung. Es muß doch immer bedacht werden, daß in unzugänglichen Streckenabschnitten erste Hilfeleistung und Abtransport der Verletzten nur durch den Arztwagen bewerkstelligt werden kann. Welche Folgen hat es, wenn — wie beim Probealarm — der Zutritt in das Wageninnere stark erschwert wird und die Ausrüstung den zu erwartenden Anforderungen nicht entspricht?

Bahnhofsvorstände! Erinnert Euch Eurer in der DV V 26, Punkt 36, festgelegten Verpflichtung! Haltet die vorgeschriebenen Übungen ab!

Im Ernstfall kommt es auf jede Minute an!
Es stehen Menschenleben auf dem Spiele!

Fahrdienstleiter!

Vermeidet das Anhalten bergfahrender Züge! Denkt daran, daß sich jedes Anfahren auf Bergstrecken auf die Motoren der Elektrolokomotiven überaus ungünstig auswirkt!

Disponiert richtig und überlegt!

31. Entrollen einer unbemannten Elektrolokomotive

Während des Verschubes mit einer Lokomotive der Reihe 1161, vernimmt der Lokomotivführer beim Aufschalten einen dumpfen Knall und bemerkt im Vorbau der Lokomotive Rauchentwicklung. Sofort vorgenommene Untersuchung verläuft ergebnislos. Der vom Vorfall verständigte Maschinenmeister erteilt die Weisung, den Vers Schub trotz des vermuteten Fehlers am Triebfahrzeug fortzusetzen. Anschließend zieht der Vers Schubteil auf das Ausfahrgeleis vor, von dem aus ein Wagensatz abgestoßen wird. Beim Abschalten von der 10. Stufe wird die Steuerung untauglich. Der Lokomotivführer untersucht neuerlich die Lokomotive und steigt, nachdem er am Führerstand keinen Fehler findet, ab, um die im Vorbau des Triebfahrzeuges befindlichen Schützen der Überprüfung zu unterziehen. Eben im Begriff, die Vorbautür zu öffnen, setzt sich die Lokomotive unvermutet in Bewegung. Da sich die Weichen in entsprechender Stellung befinden, fährt sie mit ziemlich hoher Geschwindigkeit auf die freie Strecke. Dies war dadurch möglich, daß der Lokomotivführer auf den Betätigungsknopf der Sicherheitsfahrtschaltung (Sifa-Knopf) seine Tasche mit den Vorschriftenbehelfen gehängt und damit das selbsttätige Anhalten der Lokomotive unmöglich gemacht hatte.

Der Lokomotivführer stürzt beim Anfahren der Lokomotive. Es ist ihm nicht mehr möglich, sie zu erreichen.

Dem Fahrdienstleiter wird der Vorfall sofort gemeldet. Er beabsichtigt, die Streckenfahrleitung abzuschalten. In Unkenntnis über den bei Gefahrfällen einzuhaltenden Schaltvorgang beauftragt er ein unzuständiges Unterwerk zum Abschalten der Fahrleitung beider Streckengleise, gibt aber nicht an, auf welchen Streckenabschnitt sich die Maßnahme zu beschränken habe. Durch seine unrichtige Handlungsweise und Rückfragen verzögert sich die Abschaltung der Fahrleitung. Es ist erst dem Fahrdienstleiter des Nachbarbahnhofes möglich, durch Vornahme entsprechender Schaltungen die Lokomotive zwischen seinem und dem nächsten Bahnhof anzuhalten.

Welche Fehler wurden vom Lokomotivführer und Fahrdienstleiter begangen?

Der Lokomotivführer verließ die Lokomotive, ohne zuerst die im Punkt 230 des Teiles E der DV M 22 vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen getroffen zu haben. Es wären alle Hilfsbetriebe sowie der Hauptschalter auszuschalten, der Fahrtwendergriff in die Mittelstellung zu bringen und der Stromabnehmer zu senken gewesen. Außerdem hätte die Handbremse fest angezogen werden müssen. Der Lokomotivführer hat auch gegen die Bestimmungen der DV M 22, Teil A, Punkte 6 und 45, verstoßen. Ein besonders schweres Vergehen bildete der Umstand, daß der Lokomotivführer seine Tasche auf den Sifa-Knopf hängte und dadurch die ordnungsmäßige Wirkung der Sicherheitsfahrtschaltung unmöglich machte (DV M 22, Teil E, Beilage 3, III, vorletzter Absatz).

Er wurde vom Vershubdienst abgezogen, mit einem Gehaltsabzug von 6% bestraft und ist seither in der Werkstätte verwendet.

Der Fahrdienstleiter, dessen Verfehlungen zwar mit dem Vorfall nicht ursächlich in Zusammenhang stehen, bewies durch seine Handlungsweise, daß ihm weder der Schaltvorgang noch die örtlichen Verhältnisse im Bahnhof und das für den betreffenden Streckenabschnitt zuständige Unterwerk bekannt waren. Zur Kenntnis der örtlichen Verhältnisse gehört natürlich auch das Vertrautsein mit dem Schaltplan der Fahrleitungsanlagen. Hätte er diese grundlegenden Kenntnisse, die zur Ausübung des Fahrdienstleiterdienstes auf elektrisch betriebenen Strecken unbedingt erforderlich sind, beherrscht, dann wäre es für ihn eine Selbstverständlichkeit gewesen, die Abschaltung des entsprechenden Streckenschalters unverzüglich selbst vorzunehmen und den Nachbarbahnhof vom Vorfall und Veranlassungen zu verständigen. Anschließend hätte er dem zuständigen Unterwerk die Abschaltung, die aus Gründen der Gefahr erfolgte, mitteilen müssen.

Der Fahrdienstleiter bewies, daß er über die Punkte 18 und 318 der DV V 3 sowie 74 und 139 der DV El 52 völlig in Unkenntnis war.

Welche Betriebsgefahren aber durch solche Unkenntnis herbeigeführt werden können, wird wohl jedem klar sein!

32. Anstände bei Entladung eines Krankenfahrstuhles

Ein internationaler Schnellzug führt in dem am Zugschluß gereihten Gepäckwagen einen schweren motorisierten Krankenfahrstuhl mit, der in einem Kurort im Westen unseres Landes ausgeladen werden soll.

Erst nachdem der Schnellzug im Bestimmungsbahnhof angehalten hat, erfährt der Fahrdienstleiter von der für seinen Bahnhof bestimmten Ausladung. Da zum Herunterheben des schweren Fahrzeuges fünf bis sechs Mann erforderlich sind, ruft er den beiden in seiner Nähe

befindlichen Schaffnern zu, zum Gepäckwagen zu kommen. Diese kümmern sich aber nicht um den Auftrag des Fahrdienstleiters, sondern bleiben auf ihren Plätzen stehen.

Um den Zug nicht noch mehr zu verspäten, sieht der Fahrdienstleiter zunächst von einem Zurredestellen der säumigen Schaffner ab und ersucht rasch zwei in seiner Nähe stehende Postbedienstete sowie einen zufällig anwesenden Dienstmann bei der Ausladung mitzuhelfen. Diese kommen bereitwillig dem Ersuchen nach. Der Fahrdienstleiter selbst legt auch Hand an und so gelingt es im Verein mit den beiden Gepäck-

schaffnern, das Gut auszuladen. Die planmäßige Aufenthaltszeit wird dabei um 5 Minuten überschritten. Im Fahrtbericht des Zuges scheint diese Überschreitung jedoch nicht auf. Der Vorfall kommt der vorgesetzten Dienststelle erst durch die Meldung des Fahrdienstleiters zur Kenntnis.

Der geschilderte Vorfall sei zum Anlaß genommen, einiges über Aufträge und Vormeldung von Ausladungen zu sagen:

Die beiden beteiligten Schaffner gaben bei der späteren Einvernahme an, sie hätten den Zuruf des Fahrdienstleiters — „Schaffner zum Gepäckwagen“ — wohl verstanden, aber deshalb nicht befolgt, weil sie nicht wußten, worum es sich handle. Hiezu sei gleich folgendes bemerkt: Es ist keinesfalls erforderlich, daß der Fahrdienstleiter bei solchen Anlässen den Grund seines Auftrages, zum Gepäckwagen zu kommen, zeitraubend und wortreich erklärt. Für die so angerufenen Bediensteten hat der oben erwähnte kurze und klare Auftrag zu genügen. Hier wird auf § 21 der Dienstordnung bzw. Punkt 31 und im weiteren auf Punkt 538 der DV V 3 verwiesen. Im letzteren Punkt wird — bei Mangel an anderen Bediensteten — die Zugbegleitmannschaft zur Mithilfe bei Aus- und Zuladungen verpflichtet. Daß es sich um eine solche Aus- oder Zuladung

handle, war aus dem Auftrag, zum Gepäckwagen zu kommen, wohl unschwer zu erkennen.

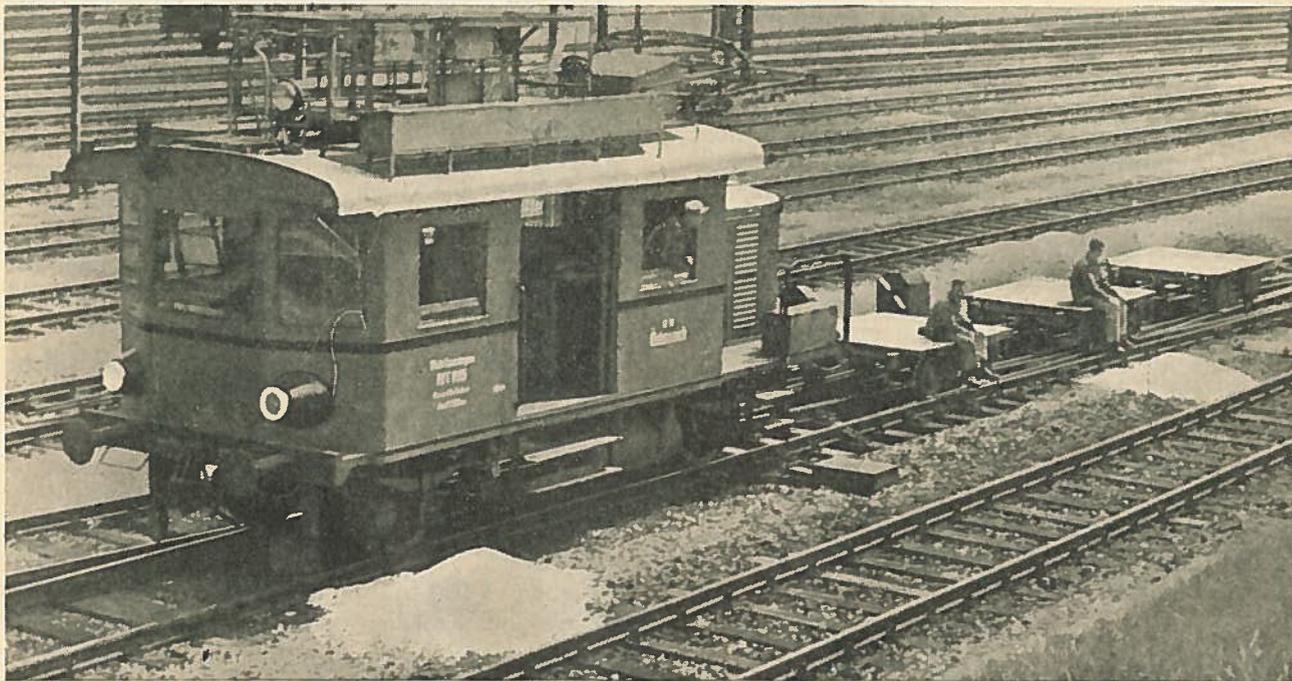
Es lag somit Mißachtung eines erhaltenen Auftrages bzw. Disziplinlosigkeit der beiden Schaffner vor; sie wurden für ihr Verhalten auch zur Verantwortung gezogen.

Bezüglich der Vormeldung der schweren Ausladung haben die Erhebungen folgendes ergeben:

Die beiden Gepäckschaffner des Schnellzuges behaupteten mit Bestimmtheit, sie hätten die Vormeldung der Ausladung bei einem Ladearbeiter verlangt. Dagegen sagte der Fahrdienstleiter aus, er habe von der schweren Ausladung erst nach Stillstand des Zuges erfahren. Es muß deshalb angenommen werden, daß jener Bedienstete, der zur Weitergabe der Vormeldung verpflichtet gewesen wäre, auf die Weitergabe vergessen hat (DV V 3, Punkt 537).

Es erscheint daher zweckmäßig, daß der Zugführer oder Gepäckschaffner Vormeldungen über umfangreiche oder schwere Ausladungen nicht etwa einem beliebigen Ladearbeiter oder sonstigen Bahnhofbediensteten, sondern unmittelbar dem Fahrdienstleiter gibt. Dies bietet sichere Gewähr auf zeitgerechte Weitergabe einer Vormeldung an den Bestimmungsbahnhof des Gutes.

33. 5. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“



Obenstehendes Bild zeigt einen einmännig besetzten Turmwagen mit geschobenen Anhängern, der von der Strecke kommend mit 30 km/st in einen Bahnhof einfährt.

Die Frage lautet:

„Welche Bestimmungen der DV V 2 und V 3 (Ausgaben A und D) sind nicht eingehalten?“

In der Lösung sind die aufgefundenen Fehler kurz anzuführen.

Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 22. August 1956 bei der Generaldirektion, Ref. I/1, eingelangt sein.

Im übrigen gelten die im Verkehrs-Unterrichtsblatt, 11. Stück aus 1955, unter Punkt 48 veröffentlichten Teilnahmebedingungen.