

# Verkehr-Unterrichtsblatt

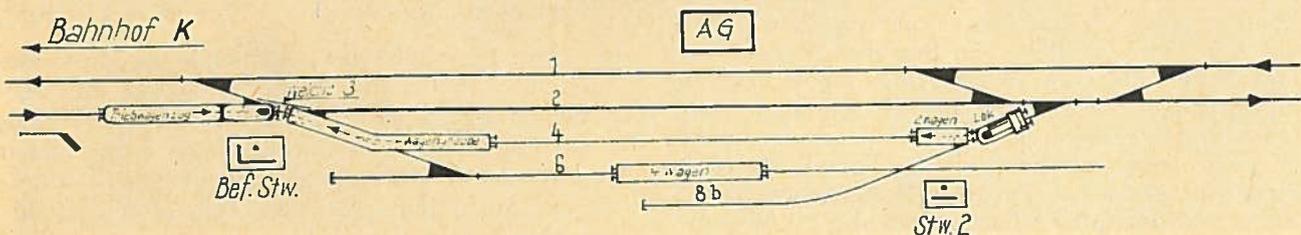
12. Stück

Wien, am 1. Dezember 1960

Jahrgang 1960

Inhalt: 57. Zusammenstoß zwischen Verschubabteilung und Triebwagenpersonenzug  
58. Zum Thema „Zugbeobachtung“  
59. „Außer sterb'n müaß' ma gar nix, und der Koffer is net do“  
60. Neues und Interessantes  
61. Unfallverhütung

## 57. Zusammenstoß zwischen Verschubabteilung und Triebwagenpersonenzug



Am 6. Oktober 1960 um 17.27 Uhr stieß im dargestellten Bahnhof eine aus 10 Güterwagen bestehende Verschubabteilung, die nach Gleis 4

(2,3% Gefälle) abgestoßen worden war, auf Weiche 3 mit einem nach Gleis 2 einfahrenden Triebwagenpersonenzug zusammen. Dabei erlitt der Triebfahrzeugführer eine Gehirnerschütterung und Schnittwunden; 9 Reisende wurden leicht verletzt.

Der Triebwagen sowie ein Zwischenwagen wurden schwer, drei weitere Wagen leicht beschädigt. Der vorderste Güterwagen der Verschubabteilung entgleiste.



Der schwerbeschädigte Führerstand des Triebwagens

Wie kam es zu diesem schweren Unfall?

Die Verschubbediensteten (1 Verschubleiter und 2 Verschieber) hatten Auftrag, 16 Wagen aus Gleis 8 b in Richtung Gleis 2 auszuziehen; sodann sollten 4 Wagen nach Gleis 6, 10 Wagen nach Gleis 4 abgestoßen und die restlichen 2 Wagen nach Gleis 8 b zurückgestellt werden.

Noch vor Beginn des Verschubes erprobte der Verschubleiter die Handbremse eines der 10 nach Gleis 4 abzustößenden Wagen, indem er sie anzog und sich durch Anschlagen mit dem Fuß vom Anliegen der Bremsklötze überzeugte; danach begab er sich zum Aufnahmegebäude und überließ einem der beiden Verschieber die Verschubleitung.

Nachdem die 4 Wagen nach Gleis 6 abgestoßen und vom zweiten Verschieber mittels Bremschuh dort angehalten worden waren, gab der andere Verschieber — nunmehr als Teilverschubleiter tätig — Signal zum Abstoßen der 10 Wagen nach Gleis 4.

Unterdessen näherte sich aus Richtung K kommend ein Triebwagenpersonenzug dem Bahnhof. Der Fahrdienstleiter im Befehlsstellwerk verlangte deshalb vom Wärter des Stellwerkes 2 blockmäßige Zustimmung für die Einfahrt nach Gleis 2. Der Stellwerkswärter gab sie, nachdem er unmittelbar vorher mittels Signalhorn das Signal 40 „Verschub einstellen“ abgegeben hatte. Zu diesem Zeitpunkt hatten sich die 10 Wagen gerade von der restlichen Verschubabteilung gelöst und rollten ohne besetzte Handbremse auf Gleis 4 in Richtung Befehlsstellwerk. Der bei den 2 an der Verschublokomotive verbliebenen Wagen befindliche Teilverschubleiter hatte das Hornsignal des Stellwerkswärters gehört, fuhr sofort statt nach Gleis 8 b den abgestoßenen Wagen nach Gleis 4 nach und blieb dort grenzfrei stehen.

Der beim Aufnahmegebäude befindliche Verschubleiter sprang auf jenen Wagen der auf Gleis 4 rollenden unbesetzten Wagengruppe auf, dessen Handbremse er zuvor erprobt hatte. Er bediente die Bremse, doch trat keine Bremswirkung ein. Hierauf sprang er vom Wagen und legte einen Bremschuh auf, der jedoch abgeschleudert wurde. Daher rollten die Wagen weiter und stießen auf Weiche 3 mit dem Personenzug zusammen, für den der Fahrdienstleiter nach Erhalt der Zustimmung durch Stellwerk 2 die Einfahrt freigestellt hatte.

Dieser Unfall lehrt, wie folgenschwer sich scheinbar geringe Verstöße gegen die Vorschrift auswirken können. Es wäre vollkommen falsch zu glauben, der Unfall sei durch das Versagen der

beim stehenden Wagen erprobten Handbremse zustande gekommen.

Drei Bedienstete tragen durch ihre nachlässige Dienstesausübung Schuld am Unfall! Es sind dies der Stellwerkswärter, der Verschubleiter und ein Verschieber.

Der Stellwerkswärter gab zwar sofort, nachdem er vom Fahrdienstleiter zur Erteilung der blockmäßigen Zustimmung für die Einfahrt des Personenzuges aufgefordert worden war, das Signal „Verschub einstellen“ und gleich darauf die Zustimmung an den Fahrdienstleiter, wiewohl er sah, daß sich die Verschubabteilung auf Gleis 4 noch in Richtung Stellwerk 1 bewegte. Dem Bediensteten muß zwar zugute gehalten werden, daß er über die vorzunehmenden Verschubbewegungen — u. a. das Abstoßen der 10 Wagen nach Gleis 4 — durch eine Unterlassung des Verschubleiters nicht im Bild war, dennoch durfte er niemals die Zustimmung zur Einfahrt geben, ehe er nicht Gewißheit über die tatsächliche Verschubeinstellung hatte (DV V 3, Punkte 119, 125).

Der Verschubleiter begünstigte das Zustandekommen des Unfalles dadurch, daß er die Verschubleitung ohne begründete Verhinderung einem der beiden Verschieber überließ und diesen bewußt zu Verstößen gegen die Vorschrift veranlaßte. Auch hatte er den Wärter des Stellwerkes 2 vor Verschubbeginn nur mangelhaft über die vorzunehmenden Verschubarbeiten verständigt.

Hier sei an das Verkehrs-Unterrichtsblatt 9. Stück aus 1960 erinnert, das unter Punkt 45 das unbegründete Übertragen der Verschubleitung und die damit verbundenen Folgen genau behandelte.

Der als Teilverschubleiter tätige Verschieber gab bedenkenlos Signal zum Abstoßen der 10 unbesetzten Wagen, obwohl er wußte, daß sich der Verschubleiter zum Aufnahmegebäude begeben hatte und daß sich der 2. Verschieber bei den nach Gleis 6 abgestoßenen 4 Wagen befand. Als das Signal 40 gegeben wurde, räumte er sofort die benutzte Fahrstraße, dachte aber nicht daran, den in der Nähe befindlichen Stellwerkswärter darauf aufmerksam zu machen, daß beim Erönen des Signals „Verschub einstellen“ bereits 10 Wagen nach Gleis 4 rollten und es ihm nicht mehr möglich war, sie anzuhalten. Die Verständigung hätte für den Verschieber bestimmt keine Mehrleistung bedeutet, aber genug zur Vermeidung des Unfalles beigetragen!

## **Bundesbahnbedienstete,**

**beachtet die Unfallverhütungsvorschriften. Kenntnis derselben und eigene Vorsicht ist der beste Unfallschutz**

Im Punkt 705 der DV V 3 ist festgelegt, welche Personen zur Mitfahrt auf einer Lokomotive oder im Führerraum eines Triebwagens berechtigt sind.

**Buffetbedienstete zählen nicht dazu!**

Dies gilt selbstverständlich auch für die Dauer des Aufenthaltes in einer Verkehrsstelle.

Handelt danach, um Beanstandungen zu vermeiden.



#### 58. Zum Thema „Zugbeobachtung“

Am 28. Oktober 1960 um 4.09 Uhr entgleiste in einem Zwischenbahnhof bei Einfahrt eines Gütereilzuges ein Wagen infolge Achsstummelbruches nach Heißlaufen.

Am 2. November 1960 um 2.40 Uhr kam es im gleichen Streckenabschnitt wieder bei einem Gütereilzug zu einem Achsstummelbruch nach Heißlaufen, wobei jedoch der Zug angehalten werden konnte, noch ehe eine Entgleisung eintrat.

In beiden Fällen sind die Achsstummelbrüche auf ungenügende Zugbeobachtung zurückzuführen.

Es ist eine jedem erfahrenen Bahnhof- und Streckenbediensteten wohlbekannte Tatsache, daß sich Heißläufer durch Rauchentwicklung an den Achslagern oder durch Pfeifen oder durch Flammenbildung und bei Dunkelheit durch rotglühende Achslagergehäuse bemerkbar machen. Da der Zug vom Beginn des Heißlaufens eines Wagens bis zum Eintritt eines Achsstummelbruches eine größere Strecke zurücklegt, besteht bei gewissenhafter Zugbeobachtung immer die Möglichkeit, die Unregelmäßigkeit am Fahrzeug auf Grund eines der vorher geschilderten Merkmale rechtzeitig zu erkennen und den Zug anzuhalten bzw. das Anhalten zu veranlassen.

Wie verhielten sich nun die Bahnhof- und Streckenbediensteten bei den beiden erwähnten Vorkommnissen?

Am 28. Oktober 1960 um 4.00 Uhr bemerkte der Wärter eines Blockpostens bei Vorbeifahrt eines Gütereilzuges an einem der ersten Wagen auf der dem Blockposten abgekehrten Seite des Zuges ein Aufblitzen und Pfeifen. Er teilte darauf dem Wärter der benachbarten Halte-

stelle und dem Fahrdienstleiter des nächsten Bahnhofes mit, er vermute einen Heißläufer beim Zug. Der Haltestellenwärter **gab keine Halt-signale**, sondern beobachtete lediglich den Zug genau, wobei auch er Funkensprühen am Lager eines Wagens sowie Brandgeruch feststellte. Der Fahrdienstleiter des nächsten Bahnhofes, ließ den Zug auf Grund der erhaltenen Meldung statt auf das durchgehende Hauptgleis 2 auf Gleis 4 einfahren. Unterdessen erfolgte der Achsstummelbruch. Es war selbstverständlich, daß der schadhafte Wagen — bedingt durch das Gebrechen — bei der Einfahrt in die Ablenkung entgleiste.

Es wäre richtig gewesen, wenn der Fahrdienstleiter mit Rücksicht auf das fortgeschrittene Heißlaufen des Lagers (Brandgeruch!) den Zug schon beim Einfahrtsignal gestellt hätte!

Am 2. November 1960, 2.35 Uhr, bemerkte der Wärter des Stellwerkes 2 eines Zwischenbahnhofes bei Durchfahrt eines Gütereilzuges an einem der vordersten Wagen Funkensprühen an einem der Lager. Er verständigte den Wärter des Stellwerkes 1 von der Vermutung, daß beim Zug ein Heißläufer sei, nahm aber diese Verständigung so spät vor, daß Stellwerk 1 keine Anhaltmaßnahmen mehr treffen konnte. Dem Fahrdienstleiter war die Sicht auf den durchfahrenden Zug durch einen zwischen Durchfahrts- und Aufnahmegebäude stehenden Zug genommen; er wurde aber vom Stellwerkswärter unterrichtet und verständigte sofort den Nachbarbahnhof.

Glücklicherweise bemerkte unterdessen der Zugführer des Gütereilzuges, der den Zug aufmerksam — nach hinten — beobachtete, den Brand eines Lagers und veranlaßte das Anhalten des Zuges auf freier Strecke. Dadurch konnte eine Entgleisung verhütet werden!

Beide Vorfälle beweisen, daß sich noch immer viele Bahnhof- und Streckenbedienstete trotz Wahrnehmung von Unregelmäßigkeiten davor scheuen, einen Zug sofort anzuhalten. Fast könnte man meinen, diese Bediensteten seien der Ansicht „es wird schon nichts passieren!“ Wie trügerisch solche Hoffnung ist, hat sich leider schon oft gezeigt; schwere Zugentgleisungen mit sehr hohen Sachschäden, Streifungen von Zügen — sogar Schnellzügen — mit entgleisten Wagen usw. waren die Folge.

Erfreulicherweise kann zu diesem Thema auch Positives berichtet werden:

Am 10. November 1960 hielt ein Blockwärter den Arlberg-Expreß Ex 111 durch Rückstellung

des bereits freigestellten Blocksignals an, da ihm vom vorgelegenen Schrankenposten ein rauchendes Lager an der Lokomotive gemeldet worden war. Tatsächlich konnte nach Anhalten des Zuges Heißlaufen festgestellt werden. Weiterfahrt des Zuges in den nächsten Bahnhof war nur mehr mit Schrittgeschwindigkeit möglich; ab dort war Stellung einer Ersatzlokomotive nötig.

Bahnhof- und Streckenbedienstete!

Ruft Euch die Bestimmungen der ZSV II/25 „Zugbeobachtung“ in Erinnerung, die genaue Verhaltensmaßregeln bei Wahrnehmen einer betriebsgefährlichen Unregelmäßigkeit an Zügen geben!

### 59. „Außer sterb'n müaß' ma gar nix, und der Koffer is net do“

Das war die Antwort eines Gepäckausholers in einem großen Bahnhof an einen Ausländer, der sich über eine Stunde lang vergeblich bemühte, seinen als Reisegepäck aufgegebenen Koffer zu erhalten.

Der Fahrdienstleiter, den der Reisende um Intervention bat, erklärte in „freundlichem“ Ton, er könne den Koffer auch nicht „herzaubern“. Der Koffer werde eben mit dem nächsten Zug einlangen, der allerdings erst tags darauf ankomme.

Reisegepäck enthält in der Regel Gegenstände, die der Reisende zur Durchführung der Reise benötigt.

Reisegepäck soll daher nicht zurückbleiben und muß möglichst rasch nach Ankunft entladen werden und zur Ausfolgung bereitliegen.

Wenn wir nicht haben wollen, daß der Reisende mit seinem Gepäck Abteile und Gänge der Züge füllt und von ihm verlangen, es aufzugeben, muß er die Gewißheit haben, sein Gut sogleich nach seiner Ankunft im Zielbahnhof ausgefolgt zu erhalten.

Es ist unerlässlich, daß alle Bediensteten, die mit der Annahme, Beförderung und Auslieferung von Reisegepäck befaßt sind, die wichtigsten Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung über Reisegepäck kennen, aber ebenso unerlässlich ist es auch, daß sich alle Bediensteten Reisenden — unseren Kunden — gegenüber eines Gesprächs-

tones befleißigen, der des Unternehmens würdig ist.

Vom Fahrdienstleiter verlangt niemand, daß er Koffer „herzaubern“ kann, wohl aber darf seine Verwaltung beanspruchen, daß er rasch Erkundigungen über den Verbleib eines vergeblich abgeforderten Gepäckstückes anstellt und damit dem Reisenden die Gewißheit gibt, daß alles unternommen wird, ihm zu helfen und von der Bahn übernommene Verpflichtungen zu erfüllen.

### Gut einprägen und darnach handeln:

Der Reisende ist berechtigt, den Zug anzugeben, mit dem das Reisegepäck befördert werden soll, sofern die Beförderung bei diesem Zug nicht ausgeschlossen ist, was im Fahrplan oder durch Aushang bekannt gemacht ist. Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Reisegepäck mit diesem Zuge zu befördern. Sie ist weiters verpflichtet, Reisegepäck, das unterwegs auf einen anderen Zug übergehen muß, mit dem nächsten geeigneten Zug weiterzubefördern.

Der Reisende ist berechtigt, im Bestimmungsbahnhof die Auslieferung des Reisegepäckes zu verlangen, sobald nach der Ankunft des Zuges, mit dem es zu befördern war, die zur Bereitstellung erforderliche Zeit abgelaufen ist.

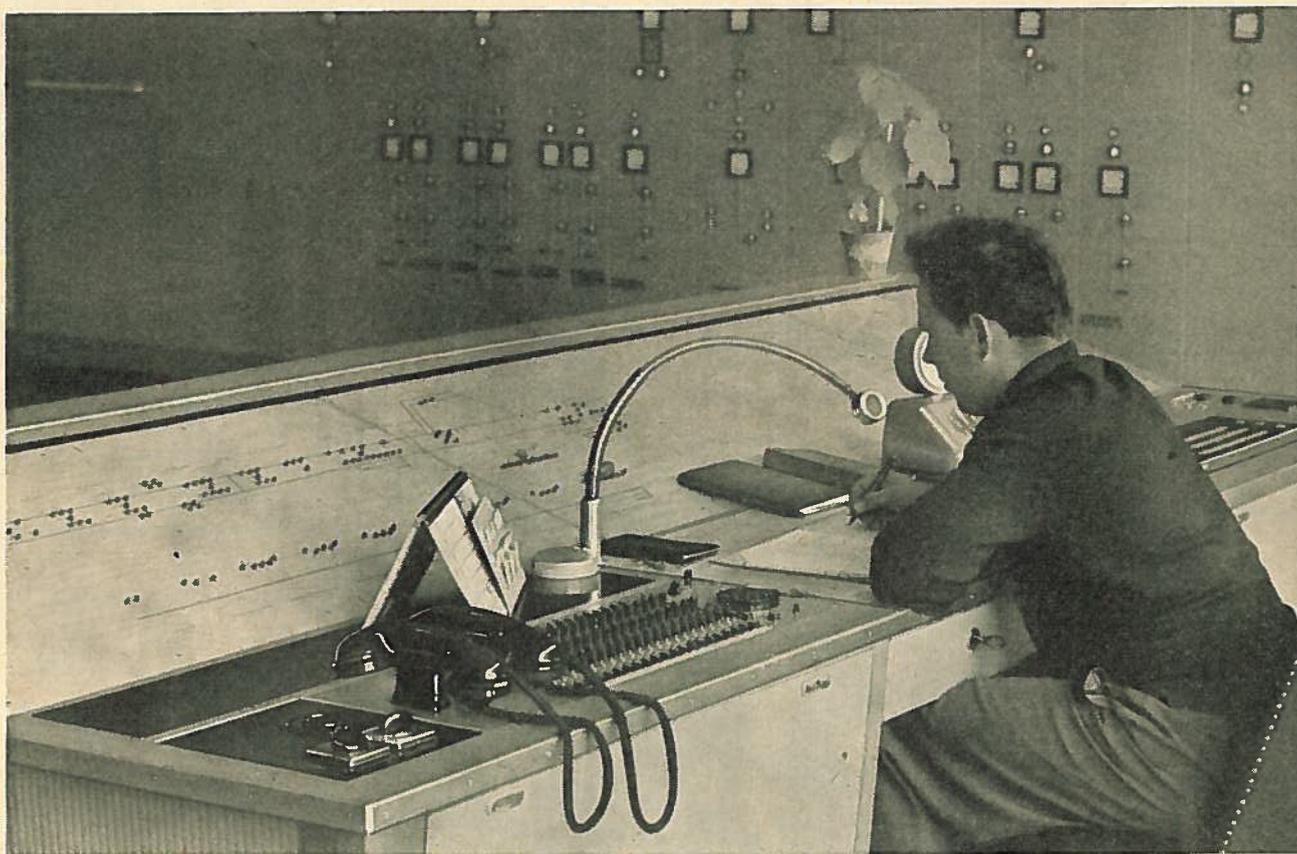
Kann die Eisenbahn Reisegepäck im Zeitpunkt der Abforderung nicht ausliefern, so ist sie verpflichtet, dem Berechtigten auf sein Verlangen Entschädigung für verspätete Auslieferung von Reisegepäck zu leisten.

### 60. Neues und Interessantes

Ab diesem Verkehrs-Unterrichtsblatt werden unter dem gleichen Titel fallweise Artikel veröffentlicht, die dazu dienen sollen, die Bediensteten mit verschiedenen Fachgebieten und Neuerungen aus dem Betriebsgeschehen der Eisenbahnen

vertraut zu machen. Es ist hiebei besonders daran gedacht, unseren jüngeren Kollegen Gelegenheit zu geben, ihr Fachwissen zu erweitern. Aber auch so mancher Ältere unter uns wird aus dieser Artikelserie lernen können.

## Blick in den Kommandoraum des Unterwerkes Meidling



Die Unterwerke der Bahn haben eine doppelte Aufgabe zu erfüllen: Einerseits wird dort die hohe Spannung (110 kV oder 55 kV), mit der die elektrische Energie von den Kraftwerken über die Übertragungsleitungen herangebracht wird, auf die Fahrdrachtspannung von 15 kV herabtransformiert, andererseits dienen die Unterwerke als Schaltstellen, von wo aus die Speisung der einzelnen Fahrleitungsabschnitte, die rasche Eingrenzung, Abschaltung und Behebung aufgetretener Fehler und eine fortlaufende Überwachung der Betriebszustände in den Fahrleitungsanlagen besorgt wird.

Der von den Hauptumspannern der Unterwerke abgegebene Strom wird über Leistungsschalter einer 15-kV-Sammelschiene (Fahrleitungssammelschiene) zugeführt, von wo er dann neuerlich über Leistungsschalter, die bei Überstrom in kürzester Zeit selbsttätig ausschalten, den einzelnen Fahrleitungsabzweigen zugeleitet wird. Von den Lokomotiven fließt der Strom über die Fahrschienen (Erde) zu den Umspannern zurück. Der Streckenbereich, der von einem Unterwerk versorgt wird, heißt Speisebereich.

Es gibt auch **fahrbare** Unterwerke, die aus einem schienengängigen Fahrgestell bestehen, auf dem der Transformator und die zugehörigen Schalt-, Meß- und Steuergeräte aufgebaut sind. Fahrbare Unterwerke können bei Bedarf rasch an einem geeigneten Netzpunkt eingesetzt werden; sie werden zumeist von einem ortsfesten Unterwerk aus ferngesteuert.

Die Unterwerke sind, soweit sie nicht fernbedient werden, ständig mit einem Kommandoraumwärter besetzt. Der Kommandoraumwärter ist sowohl schaltbefugt als auch schaltauftragberechtigt. Schaltbefugt deshalb, um Schaltaufträgen des Lastverteilers oder anderer schaltauftragberechtigter Bediensteter nachkommen bzw. selbständig Schaltungen im Fahrleitungsnetz vornehmen zu können. Der Kommandoraumwärter erteilt aber auch Schaltaufträge im Fahrleitungsnetz für die der Stromversorgung, Fehlereingrenzung und Arbeitsdurchführung dienenden Schaltungen.

Sein Aufgabengebiet umfaßt:

1. Überwachung der Freiluftanlage (oberspannungsseitige Leitungen und Apparate, Transformatoren, Leistungs- und Trennschalter, Strom- und Spannungswandler usw.) sowie der im 50-kV-Schaltheis untergebrachten elektrischen Einrichtungen (15-kV-Schalter, Prüfschalter, Prüfstand, Strom- und Spannungswandler, Sammelschienen usw.).

2. Überwachung der anzeigenden und schreibenden Meßgeräte an den Schalttafeln (Spannung, Stromfluß, Leistungen im Übertragungs- und Fahrleitungsnetz, Schalterstellen, Signal-, Melde- und Bedienungseinrichtungen).

3. Überwachung der Batterien zur Eigenversorgung des Unterwerkes.

4. Eingreifen bei besonderen Ereignissen (Kurzschluß oder Spannungslosigkeit, Fehlerengrenzung, Erforschung der Ursachen von Kurzschlüssen und Störungen).

5. Evidenzhaltung des jeweiligen Schaltzustandes mittels des Schaltbildes auf dem Kommandoraumtisch.

6. Führung von Aufschreibungen (Leistung, Kurzschlüsse, Störungen, Schaltbücher).

7. Bedienung der Fernsprechanlage (Kontakt mit Lastverteiler, Zugleitungen, Bahnhöfen, Dienststellen des Elektrodienstes).

Der Dienst eines Kommandoraumwärters ist wichtig und verantwortungsvoll. Er erfordert Aufmerksamkeit, Gewissenhaftigkeit und Entschlußkraft. Der Mann ist zumeist allein und muß daher — namentlich bei Störungen — selbständig denken und rasch das Richtige veranlassen.

## 61. Unfallverhütung

Zugbegleiter, Verschieber!



Achtung, Unfallgefahr!

Abgestoßene oder abgerollte Wagen oder Wagengruppen mit besetzter Handbremse dürfen nicht mit Bremschuhen aufgefangen werden; die auf solchen Wagen als Bremsler mitfahrenden Verschubbediensteten haben nötigenfalls die Brems-

schuhleger durch Zuruf oder Zeichen aufmerksam zu machen, um allfällig aufgelegte Bremschuhe noch rechtzeitig entfernen zu können! (DV V 3, Punkt 154).

Diese Bestimmung dient Eurer Sicherheit!

### Druckfehlerberichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 10. Stk. aus 1960 ist unter Punkt 47 auf Seite 62 im vierten Absatz, 1. Zeile, das Wort „Zugmannschaft“ durch „Zugbegleitmannschaft“ zu ersetzen.