

Verkehres-Unterrichtsblatt

7. Stück

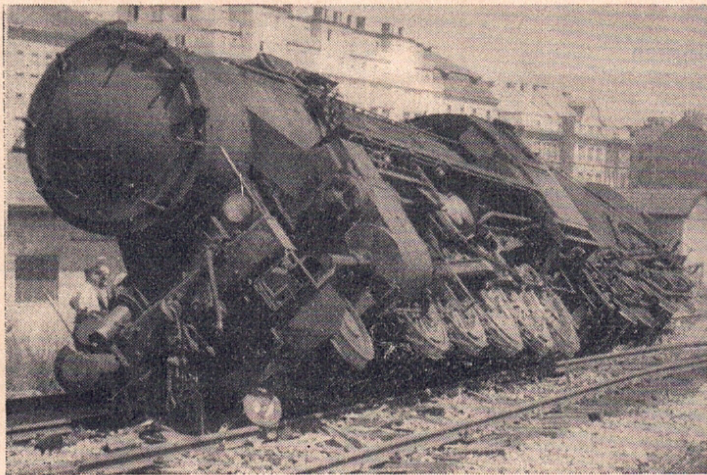
Wien, am 1. Juli 1959

Jahrgang 1959

Inhalt: 31. Schienenbruch — schwere Betriebsgefahr!
32. Eilzug stößt mit Arbeitszuglokomotive zusammen
33. Kundendienst
34. Lösung des 14. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“
35. Unfallverhütung durch das Bild

Das sind die Folgen

(Entgleisung eines Gütereilzuges),



wenn

die Vorschreibung in der La nicht befolgt und die Signalbeachtung unterlassen wird!

Dadurch kam es, daß ein haltzeigendes Deckungssignal (siehe Pfeil) um 335 Meter überfahren wurde, der Zug in ein gesperrtes Gleis gelangte und dort auf einem aufgelegten Gleisspersschuh entgleiste.

Die Lokomotivmannschaft hatte die Stellung des Deckungssignals (Lichtsignal) infolge Blendung durch die Sonne nicht erkannt und **angenommen**, das Signal sei in der Freistellung! Überdies war der Lokomotivführer **streckenunkundig**, hatte dies jedoch nicht gemeldet.

Der Zugführer im Gepäckwagen war mit **Schreibearbeiten** beschäftigt. Die Signalbeachtung

schien ihm offenbar minderwichtig; das Gleiche galt für den Schlußschaffner, der während der Vorbeifahrt am Deckungssignal in der Bremskammer sein Jausenbrot verzehrte!

An dem Unfall im weiteren mitbeteiligt war auch der Wärter des Stellwerkes auf der Ausfahrseite des rückgelegenen Bahnhofes, da er entgegen den Bestimmungen der Bahnhofdienstordnung das Ausfahrsignal schon auf „Frei“ gestellt hatte, bevor noch das nur etwa 500 Meter dahinter befindliche Deckungssignal in die Freistellung gebracht worden war.

Bei solcher Dienstauffassung **muß** es zwangsläufig zu schweren Unfällen kommen!

31. Schienenbruch — schwere Betriebsgefahr!

Der Lokomotivführer eines Expresßzuges meldet dem Fahrdienstleiter eines Zwischenbahnhofes einer eingleisigen Hauptbahn, daß er in einem bestimmten Kilometer einen starken Stoß verspürt habe. Der Fahrdienstleiter schließt auf einen Schienenbruch und beauftragt die Zugmannschaft des nächsten in der Gegenrichtung fahrenden Zuges mittels Allgemeinen Befehles, die Gleisstelle mit höchstens 10 km/st zu befahren. Der Lokomotivführer dieses Zuges verspürt ebenfalls einen Stoß, hält an und besichtigt gemeinsam mit dem Zugführer den Schienenbruch. Beide Bediensteten sind der Ansicht, daß der Schienenbruch als befahrbar anzusehen sei. Sie verständigen hievon den Fahrdienstleiter, der hierauf noch eine weitere Zugfahrt zuläßt.

Unterdessen trifft der Bahnrichter an der schadhafte Gleisstelle ein und stellt deren **Unbefahrbarkeit** fest. Das Gleis wird hierauf sofort gesperrt und der Schienenbruch beseitigt.

War das Verhalten des Fahrdienstleiters richtig?

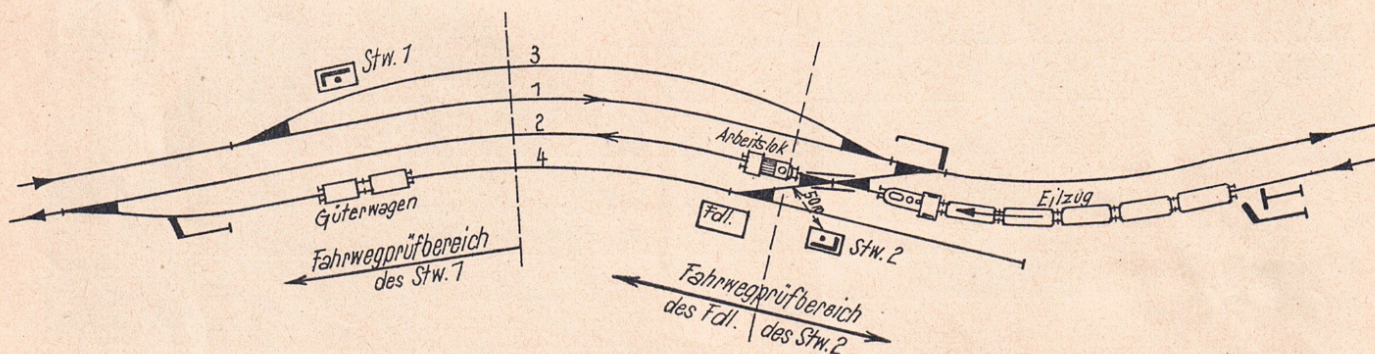
Nein! Der Bedienstete hätte trotz der Meldung des Lokomotiv- und des Zugführers, wonach der Schienenbruch mit 10 km/st befahrbar sei, dennoch **keine** Zugfahrt zulassen dürfen, ohne zuvor den zur Beurteilung **befugten** Fachmann befragt zu haben!

In den Zusatzbestimmungen zur DV B 51, ZOV 37, ist enthalten, daß **nur ein geprüfter Bediensteter des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes** — also z. B. ein Bahnwärter, Vorarbeiter, Bahnrichter oder deren fachtechnische Vorgesetzte — beurteilen kann, ob eine Bruchstelle befahrbar oder unbefahrbar ist.

Wird ein Schienenbruch von einem **anderen** Bediensteten z. B. einem Triebfahrzeugführer entdeckt, so ist die Bruchstelle auf jeden Fall aus Sicherheitsgründen als **unbefahrbar** zu betrachten.

Selbstverständlich ist es wohl, daß **jeder** Bedienstete, der einen Schienenbruch auffindet, diesen gemäß DV V 3, Punkt 859, **sofort** der am schnellsten erreichbaren Verkehrsstelle (Bahnhof, Blockposten, Schrankenposten) zu melden hat. Ist ein Zug bereits unterwegs, so ist er anzuhalten und der Zugführer vom Sachverhalt zu verständigen.

32. Eilzug stößt mit Arbeitszuglokomotive zusammen



Im dargestellten Bahnhof wird um 6 Uhr 50 — es herrscht bereits Tageslicht — die Einfahrt für einen Lokomotivzug nach Gleis 2 freigegeben. Die Lokomotive ist für einen Arbeitszug bestimmt und soll nach der Einfahrt auf das mit Wagen besetzte Gleis 4 überstellt werden. Die Wärter der Stellwerke 1 und 2 kennen die Bestimmung des Lokomotivzuges.

Kurz darauf findet im Bahnhof die Dienstübergabe statt. Der nachtdiensthabende Fahrdienstleiter übergibt seinem Kollegen schriftlich unter anderem, daß **Gleis 4** besetzt ist; er fügt aber mündlich hinzu, daß er die Einfahrt für den Lokomotivzug nach Gleis 2 freigegeben habe und dieser bei Stellwerk 2 nach Gleis 4 überstellt werden müsse. Der übernehmende Fahrdienstleiter faßt die Mitteilung so auf, daß der Loko-

motivzug schon eingetroffen und die Überstellung bereits veranlaßt sei.

Während der Dienstübergabe fährt der Lokomotivzug auf Gleis 2 ein und bleibt — nur wenige Meter von Fahrdienstleitung und Stellwerk 2 entfernt — stehen. Der Lokomotivführer betritt die Fahrdienstleitung und übergibt dem Fahrdienstleiter vom Tagdienst das Leistungsblatt. Anschließend sind Lokomotivführer und Heizer mit der Untersuchung der Lokomotive beschäftigt. Da sie keinerlei Weisungen erhalten, bleiben sie auch weiterhin auf Gleis 2 — im Fahrwegprüfbereich sowohl des Fahrdienstleiters wie auch des Stellwerkes 2 — stehen.

Der Wärter des Stellwerkes 1 hatte die Fahrwegprüfung für den Lokomotivzug durch-

geführt. Er kann die eingefahrene Lokomotive von seinem Dienstraum aus wahrnehmen, jedoch infolge der Lage des Bahnhofes in einer Krümmung nicht eindeutig erkennen, auf welchem Gleis die Lokomotive steht.

Der Wärter des Stellwerkes 2 sieht die Lokomotive auf eine Entfernung von nur 50 Meter. Für ihn ist jeder Zweifel ausgeschlossen, daß sowohl Gleis 4 als auch Gleis 2 besetzt sind.

Um 7 Uhr ertönt das Fahrsignal für einen Eilzug, der den Bahnhof planmäßig durchfahren soll. In der Meinung, Gleis 2 sei schon von der Lokomotive geräumt, begibt sich der Fahrdienstleiter gar nicht auf den Platz, sondern gibt ohne Fahrwegprüfung die Durchfahrt auf Gleis 2 frei!

Der Wärter des Stellwerkes 1 meint nach einem Blick in Richtung zur Lokomotive, daß sie bereits nach Gleis 4 überstellt worden sei. Er kommt daher dem Auftrag des Fahrdienstleiters nach und stellt das Ausfahrtsignal auf „Frei“. Der Wärter des Stellwerkes 2 nimmt keine Fahrwegprüfung vor und bringt bedenkenlos das Einfahrtsignal in die Freistellung. Damit sind die Voraussetzungen für einen folgenschweren Verkehrsanstand gegeben.

Der Lokomotivführer des anrollenden Eilzuges bemerkt zwar die Besetzung des Durchfahrtsignales und leitet sofort Schnellbremsung ein; den Zusammenstoß jedoch kann er nicht mehr verhindern. Hierbei wird die in Gleis 2 stehende Lokomotive etwa 20 Meter nach vorne gestoßen. 18 Reisende werden verletzt. Der Schaden an der Arbeitszuglokomotive beträgt etwa 100.000 Schilling, an der Lokomotive des Eilzuges etwa 10.000 Schilling.

Welche Lehren können aus diesem Unfall gezogen werden?

Bezüglich der Dienstübergabe:

In der schriftlichen Dienstübergabe hätte unbedingt auch Gleis 2 als besetztes Gleis eingetragen werden müssen, da die Einfahrt für den Lokomotivzug bereits freigegeben worden war.

Bezüglich der Fahrwegprüfung:

Sie wurde vom Fahrdienstleiter wie auch vom Wärter des Stellwerkes 2 unterlassen. Der Fahrdienstleiter erklärte später zu seiner Entschuldigung, er sei durch die vielen in der Fahrdienstleitung anwesenden Personen — Zugbegleiter und Bedienstete der Bahnmeisterstelle — abgelenkt gewesen!

Schon im Verkehrs-Unterrichtsblatt 6. Stück aus 1958 wurde an die Bestimmungen des Punktes 36 der DV V 3 erinnert, wonach der Aufenthalt in der Fahrdienstleitung nur den dort dienstlich Beschäftigten gestattet ist.

Die Fahrdienstleitung ist kein Warteraum!

Verkehrsbedienstete: Bringt doch die Initiative auf, dies auch tatsächlich einzuhalten. Es geht schließlich um Eure eigene Person.

Der Wärter des Stellwerkes 1 gab an, die eingefahrene Lokomotive nicht ständig beobachtet zu haben. Als er kurz darauf den Auftrag zur Fahrwegprüfung für den Eilzug erhielt, sie vornahm und dabei auch zur Lokomotive blickte, war er der Überzeugung, die Lokomotive sei bereits nach Gleis 4 überstellt. Leider irrte der Bedienstete!

Der Wärter des Stellwerkes 2 erhielt vom Fahrdienstleiter die Einfahrt freigegeben. Er brachte hierauf — obwohl die Lokomotive **deutlich sichtbar** nur 50 Meter vom Stellwerk entfernt stand — das Einfahrtsignal ohne Fahrwegprüfung in die Freistellung. Hiezu scheint jeder Kommentar überflüssig!

33. Kundendienst

Aus der Zuschrift eines Reisenden:

„... Es war ungefähr in der Nähe von Friesach, als meine Frau von Übelkeit befallen wurde, die sich derart steigerte, daß sich meine Frau kaum auf den Füßen halten konnte. In dieser Situation war es das Personal des Zuges — eine Reinigungsfrau, der Schaffner und der Zugführer — die sich in nicht zu überbietender Weise meiner Frau annahm. Die Reinigungsfrau bettete die Kranke in ein leerstehendes Abteil, brachte ihr Kamillentropfen sowie Wasser und nahm sich in jeder erdenklichen Art der Kranken an. Der Schaffner und der Zugführer waren ebenfalls um meine Frau ständig bemüht. Als sich der Zustand der Kranken nicht besserte, veranlaßte das Zugpersonal, daß in Mürzzuschlag

ein Arzt in das Abteil kam und meiner Frau Linderung verschaffte.

In Wien angekommen, war bereits ein Krankenkarren beim Wagen. Mit diesem wurde meine Frau zum Taxi geführt. Als der Schaffner sah, daß ich neben Taschen auch zwei Koffer zu tragen hatte, nahm er diese an sich und sagte: „Gehen Sie nur voraus, ich komme mit dem Gepäck nach.“ Als ich mich geldlich erkenntlich zeigen wollte, wies er dies mit den Worten zurück: „Kommt gar nicht in Frage, kommen Sie nur gut mit Ihrer Frau nach Hause.“

Ich möchte mich mit diesen Zeilen bei den Bediensteten nochmals bedanken und hinzufügen, daß es mir um die Österreichischen Bundesbahnen, solange sie **solches** Personal haben, nicht bange ist!“

34. Lösung des 14. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Die richtige Lösung des im Verkehrs-Unterichtsblatt 6. Stück aus 1959 veröffentlichten Preisausschreibens lautet:

- a) Das Ereignis war unter die lfd. Nr. 8 c) der „Richtlinien“ einzustufen,
- b) DV V3, Punkte 444, 447, 448, 451, 455 und 498.

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 300.—):
Lohnbediensteter Helmuth Hilger, Fahrdienstleiter, Bahnhof Gurten;
2. Preis (S 200.—):
Revident Anton Schantl, Bahnhofvorstand, Bahnhof St. Egyden;
3. Preis (S 100.—):
Lohnbediensteter Dieter Zimmermann, Fahrdienstleiter, Bahnhof Gleisdorf;
1. Trostpreis (S 50.—):
Assistent Walter Malner, Fahrdienstleiter, Bahnhof Gratwein;

2. Trostpreis (S 50.—):
Assistent Jakob Hirschhofer, Fahrdienstleiter, Bahnhof Puntigam;
3. Trostpreis (S 50.—):
Oberrevident Alois Sadlo, Bahnhofvorstand, Bahnhof Gmünd N.Ö.;
4. Trostpreis (S 50.—):
Adjunkt Richard Röhrer, Bahnhofvorstand, Bahnhof Gurten;
5. Trostpreis (S 50.—):
Adjunkt Tassilo Stengl, Fahrdienstleiter, Bahnhof Peggau-Deutschfeistritz.

Die Gewinne gehen den Preisträgern umgehend zu.

Da das Ereignis als „Einfahrt eines Zuges auf besetztes Gleis“ anzusehen war, wurden — um das Beispiel nicht zu schwierig zu gestalten — in der Lösung nur jene Bestimmungen genannt, die auf die Fahrt des Gegenzuges Bezug hatten. Wenn Bedienstete in ihren Lösungen neben den oben angeführten Punkten auch solche anführten, die den Kreuzungszug betrafen, so wurden diese Lösungen ebenfalls als richtig anerkannt.

35. Unfallverhütung durch das Bild



Warum werden immer wieder Bedienstete durch zurollende Gepäckwagenschiebetüren verletzt? Vor allem deshalb, weil die Bestimmungen der Anlage 1, Punkt 2 e), der DV V, 3 nicht beachtet werden. Darnach ist es verboten, sich während des Aufenthaltes auf bewegten Fahrzeugen an Türen anzulehnen, auf Türgriffe zu stützen sowie Türen achtlos zu öffnen; weiters

ist untersagt, sich in die Öffnungen **nicht festgelegter Türen** zu stellen oder sich aus diesen hinauszubeugen.

Zugbegleiter, Verschieber, öffnet daher die Schiebetüren mit selbsttätiger Festhaltevorrichtung stets so weit, daß die Vorrichtung wirksam werden kann, um Euch vor Verletzungen zu schützen.