


| | | |
|---|------------------------|-------------|
|  | Weisung 2021-01 | ZfW |
| | | 2021 |

Störungsbedingter Ausfall Schiebedienst im „Furka Scheiteltunnel“ Muttbach - Furka

1. Allgemeines:

Bei der Führung eines Dampf Zuges vom Bahnhof Muttbach zum Bahnhof Furka kommt normalerweise der Schiebedienst zum Einsatz. Der Schiebedienst ist eine interne Anordnung der DFB.

Bei Ausfall des Schiebedienstes in Folge ungeplant fehlendem Personal oder Defekt der Schiebedienstlok ist nachfolgendes Vorgehen anzuwenden:

- der Fahrdienstleiter in Realp (Leitstelle) ist zu kontaktieren, damit er die erforderlichen Massnahmen einleiten kann:
- Dem Kreuzungszug, der den Tunnel bereits befahren hat, darf die Zustimmung zur Weiterfahrt erst erteilt werden, nachdem der Gegenzug den Tunnel verlassen hat und die Rückmeldung durch den Zugchef erfolgt ist.
Grund: Bei einem Steckenbleiben eines Zuges im Tunnel ist im Notfall die Lok des anderen Zuges als Abschlepplok einzusetzen.


Grundsätzlich darf ein Dampfzug traktionsbezogen den Tunnel auch ohne Schiebedienst befahren.

2. Störfälle

Damit die Handlungen in den beiden Fällen „Stillstand infolge mangelndem Traktionsvermögen“ und „Stillstand infolge Fahrzeugdefekt“ koordiniert ablaufen, sind die einzelnen Punkte detailliert beschrieben. Es ist wichtig, dass die Störfälle Punkt für Punkt nach der Weisung abgearbeitet werden. Dies garantiert, dass alle notwendigen Handlungen durchgeführt werden und es entsprechend zu keinen Schäden an Menschen und Material kommt.

2.1 Stillstand infolge mangelndem Traktionsvermögen

- Sollte der Zug infolge schlechter Adhäsionsverhältnisse nicht mehr vorwärtskommen, so muss dieser wieder rückwärts aus dem Tunnel hinausfahren.
- Der Dampflokführer teilt dem Zugführer mit, dass die Rückfahrt nach Muttbach erforderlich wird.
- Die Rückfahrt darf ohne Zustimmung des Fahrdienstleiters erfolgen.
- Der Zugführer begibt sich zur indirekten Zugführung in das talseitig letzte Fahrzeug.
- Vor Erteilen des Befehls zur Rückfahrt, vergewissert sich der Zugführer, wo sich der Notbremsahn befindet.
- Der Dampflokführer lässt den Zug durch Anwendung der Vakuumbremse mit situationsangepasster Geschwindigkeit aus dem Tunnel rollen (ca. 15 km/h).
- Der Zugführer beobachtet die Strecke und bleibt über Funk in Dauerkontakt mit dem Lokführer. Im Notfall (Hindernis, etc.) bremst er den Zug mit dem Notbremsahn.
- Der Zug darf nur bis zur Einfahrweiche Muttbach zurückfahren. Für die Weiterfahrt ist die Zustimmung beim Fahrdienstleiter erforderlich. Das weitere Vorgehen muss gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter abgesprochen werden.

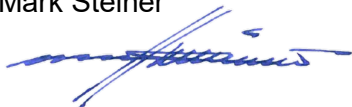
| | | |
|---|------------------------|-------------|
|  | Weisung 2021-01 | ZfW |
| | | 2021 |

2.2 Stillstand infolge Fahrzeugdefekt

- Im Falle eines oder mehrerer defekten Wagen muss mit der Dampflok, inkl. dem noch Seite Lok funktionierenden Zugteil, aus dem Tunnel gefahren werden.
Die Passagiere sind im Vorfeld in die funktionsfähigen Wagen zu evakuieren.
- Defekte Wagen verbleiben im Tunnel und sind mit den vorgeschriebenen Mitteln zu sichern.
- Ist die Weiter- oder Rückfahrt in Folge Defekt an der Lok oder Wagen nicht mehr möglich, darf der Zug nicht mehr bewegt werden.
- Der Lokführer verständigt den Zugführer über die Auswirkungen des Steckenbleibens.
- Der Zug ist beidseitig mit je einer roten Laterne zu kennzeichnen.
- Der Zugführer verständigt sobald als möglich den Fahrdienstleiter in Realp über den genauen Standort des steckengebliebenen Zuges.
- Der Fahrdienstleiter organisiert die Hilfslok, vorzugsweise die Lok des in Muttbach oder Furka wartenden Kreuzungszuges.
- Anordnung „Abholen eines steckengebliebenen Zuges“ gem. FDV 300.4, durch den Fahrdienstleiter Realp
- Abschleppen des steckengebliebenen Zuges nach Bahnhof Furka oder Muttbach.
- Grundsätzlich besteht bei längerem Aufenthalt im Tunnel die Gefahr eines zu hohen CO-Gehalts (Kohlenmonoxid).
Es ist Aufgabe des Zugchefs sicherzustellen, dass alle Fenster und Türen der Wagen geschlossen bleiben, um eine Vermischung der Innenluft mit aussen möglichst gering zu halten.
Wird eine Evakuierung zu Fuss notwendig, ist diese grundsätzlich gegen die Windrichtung vorzunehmen.

Realp, 31. Mai 2021

Mark Steiner



Leiter ZfW Zugförderung & Werkstätten

Babs Küry



Leiterin Betrieb

Verteiler:

ZfW: Dampflokführer (persönlich)
 Heizer (persönlich)
 Dieselcrew Lokführer (persönlich)

Betrieb: Fahrdienstleiter (persönlich)
 Zugchef (persönlich)

Abteilung Bau
 Geschäftsleitung