



Verkehrs-Unterrichtsblatt

10. Stück

Wien, am 1. Oktober 1963

Jahrgang 1963

Inhalt: 48. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
49. Beispielhaftes Verhalten eines Schaffners
50. Kundendienst
51. 23. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

48. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Anfahren eines Arbeitszuges an eine Gleisstopfmaschine

Am 5. August 1963 um 14.27 Uhr wurde das Streckengleis zwischen den Bf S. (km 0,0) und M. (km 9,0) gemäß einer VBA zwecks Abraumentladung sowie Gleisstopfarbeiten vom Fdl des Bf S. gesperrt.

Um 14.30 Uhr fertigte dieser Fdl einen Arbeitszug (bestehend aus Dampflokomotive und 5 geschobenen Wagen, druckluftgebremst, Zub 1:0) als Sperrfahrt bis km 8,0 (Einfahrsignal des Bf M.) und zurück ab; als späteste Ankunft im Bf S. wurde 15.50 Uhr vereinbart. Zum Zeitpunkt der Abfertigung des Arbeitszuges wußte der Fdl bereits genau, daß der Sperrfahrt in Kürze eine Sperrfahrt Kl nachfolgen werde.

Diese zweite Sperrfahrt (Gleisstopfmaschine) kündigte der Fdl des Bf S. um 14.32 Uhr den Bf- und Str-Bediensteten an, wobei er bekanntgab, daß die Sperrfahrt bis km 2,0 und zurück fahren werde. Als späteste Ankunft wurde 15.45 Uhr festgesetzt.

Um 15.30 Uhr ließ der Zugführer des Arbeitszuges die Arbeiten einstellen und gab Auftrag zur Rückfahrt. Den Wärter des Schrankenpostens 5 (km 6,1) wies er bei der Vorbeifahrt an, seine Rückfahrt vorzumelden.

Im km 1,2 nach einem Rechtsbogen mit anschließender Geraden sah die Tfz-Mannschaft des mit zirka 40 km/h fahrenden Arbeitszuges auf etwa 150—200 m die arbeitende Gleisstopfmaschine. Trotz Einleitung einer Schnellbremsung konnte das Anfahren mit etwa 10 km/h nicht mehr verhindert werden. Dabei wurde die Gleisstopfmaschine 10 m zurückgestoßen, das Nivelliergerät zertrümmert und 4 Stopfer gebrochen. Verletzt wurde niemand.

Den Unfall hat der Fdl des Bf S. verschuldet. Da dieser Bedienstete schon etliche Vor-

strafen aufweist, wurde auf Grund der nunmehrigen schweren Verfehlungen seine dauernde Abziehung vom Fdl-Dienst verfügt.

Der Beamte unterließ es, dem Arbeitszug, für dessen Fahrt als Sperrfahrt kein Fahrplan vorhanden war, mit A- bzw. B-Befehl die im Pkt. 572 der DV V 3 geforderten Angaben vorzuschreiben und begnügte sich mit einer mündlichen Verständigung der Zugmannschaft, wobei er dieser mitteilte, daß bis km 8,0 und zurück zu fahren sei und die späteste Ankunft im Bf S. um 15.50 Uhr zu erfolgen habe.

Obwohl der Fdl wußte, daß dem Arbeitszug sofort die Gleisstopfmaschine nachfahren würde, erschien es ihm nicht notwendig, dem Arbeitszug auch einen V-Befehl (gemäß Pkt. 574 der DV V 3) für die Rückfahrt beizugeben. Darin hätte enthalten sein müssen, daß auf der Rückfahrt (gemäß Pkt. 568 der DV V 3) mit höchstens 25 km/h zu fahren sei, da sich im gesperrten Gleis eine andere Sperrfahrt — nämlich die Gleisstopfmaschine — befinde. Wenn das Streckengleis zum Zeitpunkt der Abfertigung des Arbeitszuges auch noch zur Gänze frei war, so ist es doch selbstverständlich, daß trotzdem ein V-Befehl ausgestellt werden mußte, da sich der Arbeitszug bei der Rückfahrt in Richtung zu der noch im gesperrten Gleis befindlichen Gleisstopfmaschine bewegte.

Leider erhob auch die Zugmannschaft keinen Einwand, als der Arbeitszug ohne Fahrplan und Befehle abgefertigt wurde. Überdies wurde auch die Bremsprobe unterlassen. Dieser Verstoß steht jedoch mit dem Ereignis nicht in ursächlichem Zusammenhang.

Für die Sperrfahrt Kl fertigte der Fdl zwar die Fahrplanweisung aus, verständigte aber den

