

ÖBB Sonder- Verkehrs-Unterrichtsskizzenblatt

Wien, im Mai 1971



Die wahre Schuld . . . !



Die Österreichischen Bundesbahnen hatten am 1. Mai 1971 einen der folgenschwersten Unfälle in ihrer Geschichte zu verzeichnen, bei dem acht Personen ums Leben kamen und 27 weitere zum Teil schwere Verletzungen erlitten. Der entstandene Sachschaden dürfte den Betrag von S 13 Mio überschreiten!

Doch damit nicht genug.

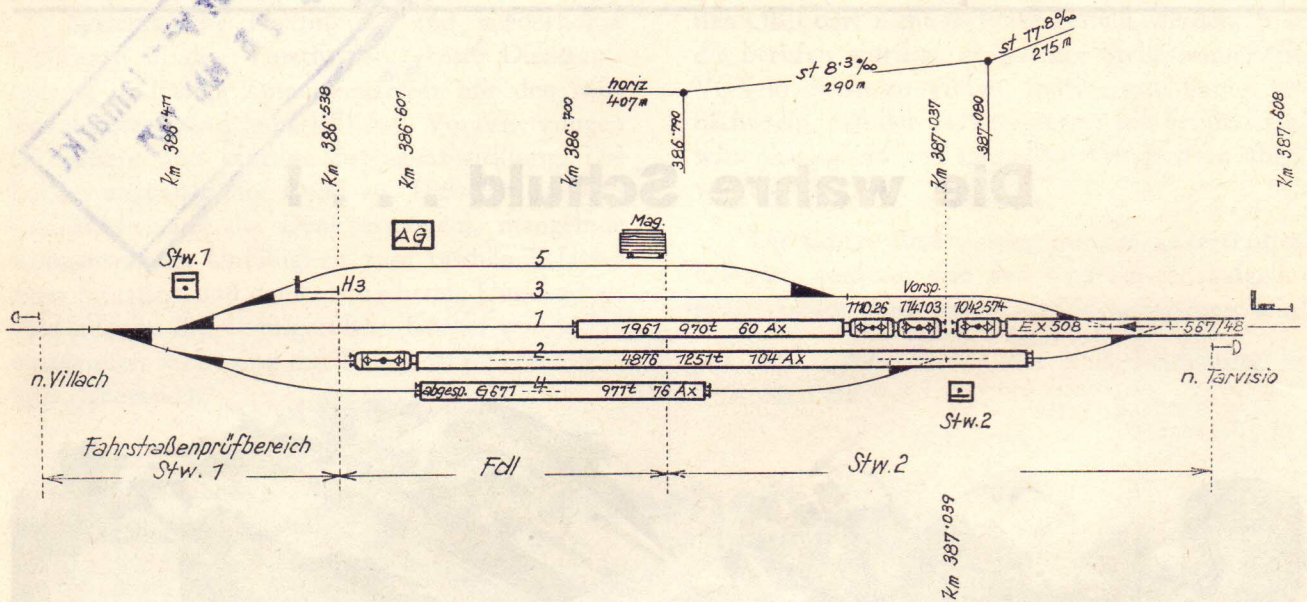
Noch am gleichen Tage ereigneten sich im Bf S. und am Folgetag zwischen den Bf L. und St. weitere schwere Unfälle. Diese Ereignisse sind

um so bedauerlicher, weil sie alle auf Versagen von Bediensteten zurückzuführen sind. Ihre Ursache lag nicht in Unkenntnis der Vorschriften, sondern in bedenklicher Sorglosigkeit und Oberflächlichkeit, teils auch in grobfahrlässiger Handlungsweise!

Die drei schweren Unfälle geben daher Veranlassung, auf die Ursachen hinzuweisen und an das Verantwortungsbewusstsein aller im ausführenden Verkehrsdienst eingesetzten Bediensteten neuerlich eindringlichst zu appellieren.

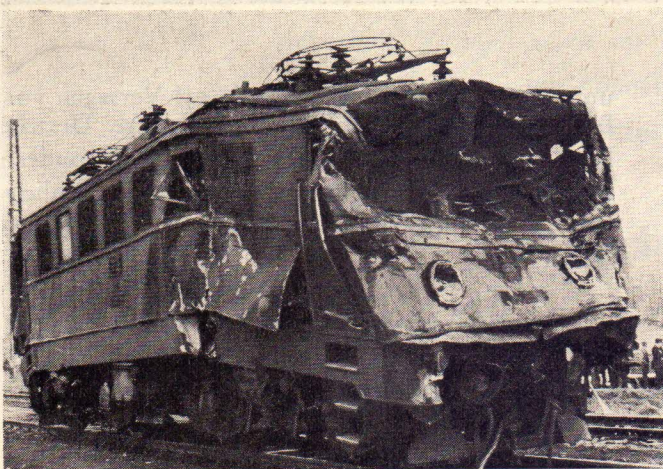
Bei voller Würdigung der an die Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes gestellten hohen Anforderungen, muß im Interesse der unbedingten Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit trotzdem erwartet werden, daß der peinlichsten Einhaltung aller Verkehrsvorschriften größtes Augenmerk zugewendet wird.

Die V-Bediensteten müssen unbeschadet der jeweiligen Betriebslage und der Arbeitsbedingungen im Interesse der Wahrung des Ansehens der ÖBB in der Öffentlichkeit nach wie vor alles daran setzen, solche Vorfälle, wie sie sich in der letzten Zeit bedauerlicherweise ereignet haben, auszuschließen.



Am 1. Mai um 3.15 Uhr stieß im Bf F. der „Italien—Österreich-Express“ Ex 508 mit dem auf dem Einfahrgleis 1 in Höhe des Stellwerkes 2 stehenden Ferngüterzug 1961 zusammen. Dabei entgleisten beim Expresszug das Zug-Tfz, der Gepäck- und die drei nachgereihten Personenwagen, wobei der Gepäckwagen umstürzte und der erste Personenwagen auf den Gepäckwagen aufritt. Der zweite und dritte Personenwagen stellten sich quer.

Vom Güterzug entgleisten das Vorspann- und das Zug-Tfz sowie der erste Güterwagen. Wie schon eingangs erwähnt, kamen dabei acht Personen ums Leben, 27 weitere wurden zum Teil schwer verletzt. Durch den Zusammenstoß wurden auch weitere am Nachbargleis 2 stehende Güterwagen zur Entgleisung gebracht, wobei das Stellwerk 2 schwerste Beschädigung erlitt; am Oberbau entstand erheblicher Sachschaden.



Hergang:

Zug 1961 traf im Bf F. um 2.19 Uhr auf Gleis 1 ein; er hatte vom Nachbarbf A. Haltverfügung. Gleis 2 war im Prüfbereich des Fdl und Stellwerkes 2 mit einem Bezirksgüterzug und Gleis 4 mit einem abgespannten Güterzug besetzt. Der Fdl hatte zwar am Blockapparat die Schilder Gleise 1, 2 und 4 besetzt, **jedoch keine Hilfssperren angebracht!** Bei Abmeldung des Expreszug vom Bf A. beauftragte er blockmäßig die beiden Stellwerkswärter irrig zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Durchfahrt auf Gleis 1. Daraufhin **nahmen** die Stellwerkswärter an, daß Gleis 1 wieder frei sei, entfernten die angebrachten Schilder „Gleis besetzt“ bzw. die Hilfssperre (im Stellwerk 1) und kamen dem Auftrag des Fdl bedenkenlos nach.

Der Fdl gab wohl an, die Fahrstraßenprüfung am Platz durchgeführt, jedoch Zug 1961 übersehen zu haben, da dessen Zugschlußsignal unbeleuchtet war.

Der Tzf-Führer des mit ca. 90 km/h im Bf planmäßig durchfahrenden Expreszuges konnte die Besetzung des Einfahrgleises erst auf kurze Entfer-



nung wahrnehmen, hörte zur gleichen Zeit die vom Tzf-Führer des Vorspann-Tzf des Zuges 1961 gegebenen Gefahrensignale und leitete Schnellbremsung ein. Die Geschwindigkeit beim Zusammenstoß betrug **70 km/h!**

Folgende schwerwiegende Fehler der drei beteiligten Bediensteten führten zum Zusammenstoß:

Der Fdl wußte zwar, daß der Güterzug 1961 längere Zeit Aufenthalt nehmen würde, brachte aber keine Hilfssperren, sondern nur die Schilder „Gleis besetzt“ an. Ob der Fdl überhaupt eine Fahrstraßenprüfung am Platz vorgenommen hatte, erscheint äußerst zweifelhaft. Hätte er diese nämlich **tatsächlich auf Gleis 1** vorgenommen, dann hätte er Zug 1961 — auch bei unbeleuchtetem Zugschlußsignal — sehen müssen! Bei der Freigabe der Durchfahrt für Zug Ex 508 hatte er auf den Güterzug völlig vergessen!

Der Wärter im Stellwerk 2 hatte zwar ebenfalls die Schilder Gleis 1, 2 und 4 besetzt angebracht, das Anlegen einer Hilfssperre jedoch unterlassen. Er gab u. a. an: „... Das Einfahrsignal für Zug 508 habe ich deshalb bedenkenlos in die Freistellung gebracht, da ich **annahm**, daß Gleis 1 inzwischen über Stellwerk 1 geräumt worden sei. Eine Meldung darüber wurde mir allerdings nicht gegeben. Obwohl mir die Sicht auf Gleis 1 durch den Güterzug auf Gleis 2 genommen war, **unterließ** ich die Prüfung der Fahrstraße an Ort und Stelle durch Augenschein...“

Der Wärter im Stellwerk 1 wußte auf Grund der Haltstellung des Ausfahrtsignals, daß Zug 1961 anhalten würde. Deshalb brachte er am Fahrstra-



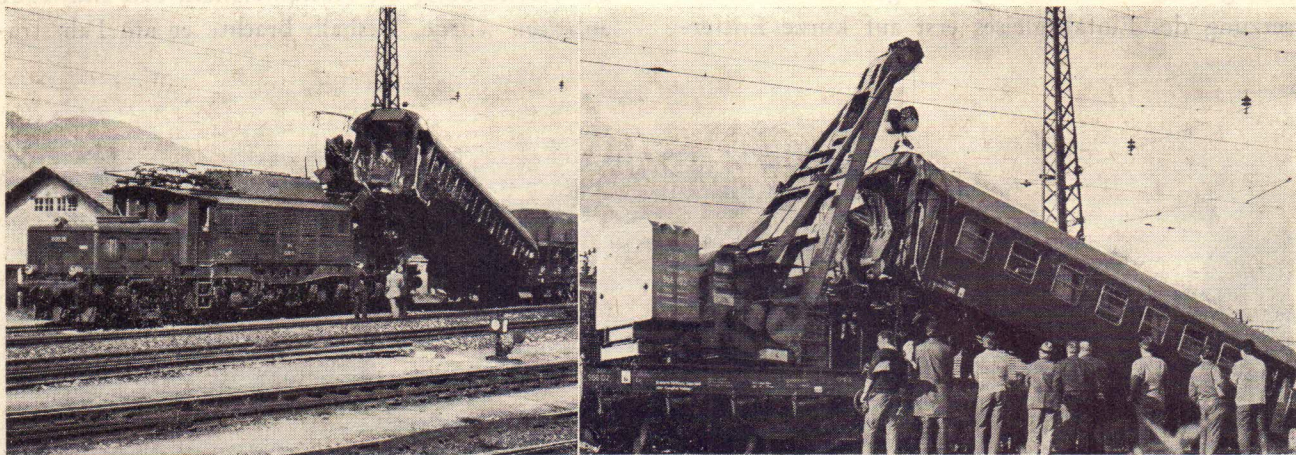
ßenknebel eine Hilfssperre und das Schild „Gleis 1 besetzt“ an.

Nach Erhalt des blockmäßigen Auftrages zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Ausfahrt des Zuges Ex 508 nahm er Schild und Hilfssperre kurzerhand wieder ab, ohne sich durch Rückfrage vom Freisein des Gleises 1 zu vergewissern. Er gab in seiner Einvernahme wörtlich an:

„... Da ich vor Zulassung der Zugfahrt den Sachverhalt durch Rückfrage beim Fdl und beim Wärter des Stellwerkes 2 nicht eindeutig geklärt habe und die Hilfssperre sowie das Schild ‚Gleis 1 besetzt‘ ohne festzustellen, ob Gleis 1 auch tatsächlich

Am gleichen Tag um 13.05 Uhr stieß im Bf S. das für Zug G 39 bestimmte Zug-Tfz mit ca. 25 km/h an den auf Gleis 4 stehenden Wagensatz an, wobei der erste mit 21 Soldaten besetzte Personenwagen eines Militärtransportes auf das Tfz bis zur Höhe der Fahrleitung aufritt und beide Fahrzeuge schwer beschädigt wurden. Von den 21 Soldaten erlitten zehn glücklicherweise nur leichte Verletzungen. Obwohl am Militärgut kein Schaden entstanden war, mußten zwei Wagen umgeladen und bei einem weiteren die Ladung gerichtet werden.

Nach bisheriger Ermittlung beträgt die Schadenssumme ca. S 280.000!



Das Zug-Tfz des Zuges G 39 war um 12.56 Uhr auf Gleis 2 angekommen und sollte über Stellwerk 2 nach Gleis 4 an den Wagensatz überstellt werden. Während dieser Verschubfahrt in Richtung zu Zug G 39 befanden sich am hinteren Führerstand neben dem Tfz-Führer auch der Lokbegleiter und der Zugführer. Während der Zugführer in Höhe des Stellwerkes 2 absprang, blieben Tfz-Führer und Lokbegleiter auch während der weiteren Fahrt am hinteren Führerstand. Beide bemerkten die im Gleis 4 stehenden Wagen so

frei ist, abnahm, gebe ich zu, am Ereignis mit-schuldig zu sein ...“

Bei solch grobfahrlässiger Handlungsweise mußte es zweifellos zu einem folgenschweren Unfall kommen.

spät, daß es trotz Schnellbremsung zum heftigen Anfahren kam.

Der Unfall ist demnach auf unterlassenen Führerstandwechsel sowie unterlassene Verschubwegbeobachtung durch Tfz-Führer und Lokbegleiter zurückzuführen.

Der Tfz-Führer handelte durch sein Verhalten nicht nur entgegen den Bestimmungen des Punktes 71 der DV V3, sondern setzte sich auch über die mit DA der Dion Innsbruck, Zl. 364-8-70, vom 7. September 1970 ergangene Weisung hinweg, die auszugsweise lautet: „... Da aber gemäß Punkt 71 der DV V 3 die Tfz-Mannschaft für die Beobachtung des Verschubweges dann verantwort-

lich ist, wenn sie sich am vordersten Fahrzeug befindet, ist in allen Fällen, wenn sich das Tfz an der Spitze des Verschubteiles befindet oder wenn es sich um ein allein verkehrendes Tfz — unbegleitet oder begleitet — handelt, stets der in der Fahrtrichtung vordere Führerstand zu besetzen ...“

Dem Lokbegleiter muß auch noch der Vorwurf gemacht werden, daß er den Tfz-Führer nicht von der mit besonderer Vorsicht durchzuführen- den Verschubfahrt (Besetzung des ersten Wagens mit Soldaten) verständigt hatte.

Am 2. Mai um 6.30 Uhr entgleisten auf der Schmalspurstrecke zwischen den Bf L. und St. bei Personenzug GG 38 der Gepäckwagen und die drei glücklicherweise unbesetzten Personenwagen mit allen Achsen; letztere stürzten um. Durch die Entgleisung war der Zugverkehr bis 3. Mai, 12.35 Uhr, unterbrochen.

Die Entgleisungsstelle lag in einem Linksbogen ($R = 100 \text{ m}$) und in einem Gefälle von 24‰ . Die laut Tafel B 1 zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit und die Fahrplanhöchstgeschwindigkeit betragen **25 km/h**.

Der Tfz-Führer gab hiezu bei seiner Einvernahme an: „... **Bei Einfahrt** in den Bogen betrug die Fahrgeschwindigkeit etwa **40 km/h** ... Abschließend muß ich zugeben, daß ich die laut Tafel B 1 sowie Buchfahrplan vorgeschriebene Höchst-

geschwindigkeit überschritten und damit insbesondere gegen die Bestimmungen des Punktes 443 der DV V 3 verstoßen habe ...“

Als der Zugführer im Gepäckwagen bemerkte, daß die zulässige Höchstgeschwindigkeit wesentlich überschritten wurde, wollte er die Notbremse betätigen, doch kam es in diesem Augenblick bereits zur Entgleisung.

Die an die Unfallsstelle entsandte Erhebungskommission stellte fest, daß weder an den entgleisten Fahrzeugen, noch am Tfz, noch am Oberbau Mängel oder Schäden vorhanden waren, die für eine Entgleisung ursächlich gewesen sein konnten. Auf Grund der festgestellten Entgleisungsspuren war das Ereignis auf eine wesentliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zurückzuführen.



Die zahlreichen Unfälle der jüngsten Zeit waren also keineswegs Folge der Verkettung unglücklicher Umstände und Zufälle. Sie lassen vielmehr erkennen, daß grundlegende Bestimmungen gedankenlos übergangen werden, nachlässig und gleichgültig gehandelt wird, nur zu oft Sorglosigkeit waltet und gegenseitige Unterstützung sowie kollegiale Mahnung fehlen.

Das „Gesetz der Serie“ ist nur dann unabwehrbar, wenn oberflächliche oder vorschriftswidrige Dienstleistungen die Voraussetzungen schaffen!

Jedem V-Bediensteten wird mit Zulassung zum Dienst eine schwere Verantwortung übertragen: jene für die **Betriebssicherheit**.

Er kann seinen Aufgaben nur gerecht werden, wenn er den Dienst ausgeruht antritt und während des Dienstes alle seine Handlungen unter genauer Beachtung der Bestimmungen überlegt und pflichtbewußt setzt.

Verständigungen und Benachrichtigungen anderer müssen kurz und so klar durchgeführt werden, daß jedes Mißverständnis ausgeschlossen bleibt.

Systematische Fortbildung und wiederholtes Nachlesen in den Vorschriften, ernste Dienstauffassung und enge Zusammenarbeit mit den Mitbediensteten sind unerläßliche Voraussetzungen für sichere und klaglose Betriebsabwicklung. Die Folgen ungenügender Ruhe vor Dienstantritt sind Beeinträchtigung des Denkvermögens, mangelnde Konzentration, Unfähigkeit zum raschen Erfassen einer Situation und dementsprechende Unsicherheit im Handeln. Ein unausgeruhter Körper und nichtentspannter Geist sind die Träger von „Vergessen“ und „Übersehen“.

Es ist ein unbestreitbares Verdienst der österreichischen Eisenbahner, daß sie trotz schwierigster und von der Öffentlichkeit nicht immer gewürdigter Arbeitsverhältnisse alles getan haben, um den hohen Leistungen voll gerecht zu werden. Es kann aber nicht hingenommen werden, daß dieses Verdienst der Gesamtheit der Eisenbahner durch mangelnde Sorgfalt einzelner bei ihrer Dienstausbübung in Frage gestellt wird.

V-Bedienstete! Die traditionelle Sicherheit bei den ÖBB darf nicht in Frage gestellt werden. Alle, die berufen wurden, an welcher Stelle immer, im Verkehrsdienst zu wirken, müssen stets darauf bedacht sein, daß der Verkehrsdienst mit größter Gewissenhaftigkeit und nach den Vorschriften abgewickelt wird.

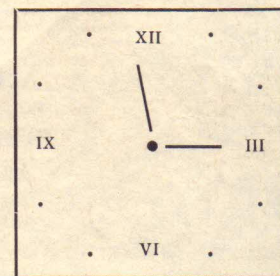
Die sichere Beförderung der uns anvertrauten Fahrgäste und der von den Verfrächtern aufgelieferten Güter muß moralische Verpflichtung sein!

Das oberste Gebot des Verkehrsdienstes ist und bleibt die

Sicherheit!

Verkehrsbedienstete !

Sorgt stets für die planmäßige Abwicklung des Verkehrsdienstes, Ihr wahrt damit die Verkehrssicherheit. Verspätungen im Zugverkehr sollen nur den Ausnahmefall, nie die Regel darstellen.



Achtet daher die MINUTE