



Teil 1/5

# Verkehrs-Unterrichtsblatt

10. Stück

Wien, am 1. Oktober 1971

Jahrgang 1971

Inhalt: 45. Aus dem Verkehrsdienst

46. Etwas für jeden

47. Beginn der Elektrifizierung der Bahnen Österreichs — 60 Jahre elektrischer Betrieb auf der Mariazellerbahn

48. Kundendienst

49. Unfallverhütung

Bahnhof Vöcklamarkt

Eing. - 2 OKT 1971

Zl. .... Beil. ....

## 45. Aus dem Verkehrsdienst

### Vorschriftswidrige Einschaltung des Signals 29 b

Am 7. August um 6.27 Uhr fuhr ein Personenzug in den mit einem D-Zug besetzten Raumabschnitt zwischen dem Bl G 1 und Bf G. ein. Der Personenzug näherte sich dem beim freizeigenden Einfahrsignal des Bf G. stehenden D-Zug auf etwa 300 m.

Nach Abfahrt des D-Zuges vom Nachbarbf um 6.15 Uhr gab der Fdl im Bf G. die Durchfahrt für diesen Zug frei. Als der Zug bereits einige Minuten fällig war, fragte der Fdl seinen Kollegen im Nachbarbf, ob der D-Zug auch tatsächlich recht abgefahren sei und erhielt darauf eine bejahende Antwort. Unterdessen war der D-Zug um 6.21 Uhr beim Einfahrsignal des Bf G. wegen eines Steuerungsschadens am Tzf angehalten worden. Um 6.25 Uhr kam der im Raumabstand nachfahrende Personenzug beim haltzeigenden BLS der automatischen Blockstelle G 1 zum Stillstand, worauf sich der Zugführer sofort zum Signalfersprecher begab, um sich nach der Ursache des Anhaltens zu erkundigen. Obwohl er sich mit „Hier Zugführer des Zuges ...“ beim Fdl des Bf G. gemeldet hatte, war dieser der irrigen Ansicht, mit dem Zugführer des D-Zuges zu sprechen, und betätigte hierauf bedenkenlos das Signal 29 b am Signal des Bl G 1. Der Personenzug setzte hierauf die Fahrt um 6.27 Uhr fort.

Unmittelbar danach meldete sich der Zugführer des D-Zuges am Signalfersprecher des ES des Bf G. und erstattete dem Fdl Meldung über den Steuerungsschaden am Tzf. Nunmehr erkannte der Fdl seine Fehlhandlung und beauftragte den Zugführer, den sich nähernden Personenzug sofort anzuhalten. Ein Schaffner eilte sogleich dem Zug entgegen und gab Haltsignale.

Das Ereignis ist auf Verschulden des Fdl zurückzuführen, der es vor Einschalten des Signals

29 b am Blocksignal unterlassen hat, sich über den Sachverhalt und die Zuglage zu orientieren. Wiewohl ihm eine taugliche Sicherungsanlage modernster Bauart zur Verfügung stand, nahm er trotz richtiger Ausleuchtung beider Raumabschnitte kurzerhand eine Störung an.

Im Bf R. waren die Gleise 3 und 2 mit Güterzügen besetzt. Ein Expreszug war fällig, der auf Gleis 1 durchfahren sollte. Der Bf besitzt ein Mittelstellwerk der Bauart „DrS“ mit selbsttätiger Gleisfreimeldeanlage. Trotz ordnungsgemäßer Ausleuchtung am Stelltisch versuchte der Fdl, die Durchfahrt auf dem besetzten Gleis 2 zu stellen, wodurch wohl das Ausfahrtsignal, nicht aber das Einfahrsignal in die Freistellung gelangte.

Der Fdl schaltete auch in diesem Fall ohne jede Überlegung Signal 29 b am Einfahrsignal ein, worauf der Expreszug auf das mit dem Güterzug besetzte Gleis 2 einfuhr. Ein Zusammenstoß konnte durch die Aufmerksamkeit des Tzf-Führers des Expreszuges vermieden werden.

In diesem Falle hatte es der Fdl vor Einschalten des Signals 29 b unterlassen — abgesehen von den rot ausgeleuchteten Leuchtschlitzen des Bf-Gleises —, die Stelltischbedienung durch neuerliches Drücken der betreffenden Tasten zu wiederholen.

Der Fdl wäre diesfalls verpflichtet gewesen, nach der Ursache der vermeintlichen Blockstörung zu forschen und eine Fahrstraßenprüfung durch Augenschein durchzuführen.

Die beiden Fälle zeigen, welche schwere Folgen u. U. die gedankenlose Einschaltung des Signals 29 b nach sich ziehen kann. Es wird daher Aufgabe der Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst sein, im Dienstunterricht die diesbezüglichen Bestimmungen der DV V 3 und V 51 eingehend zu behandeln!

