



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

11. Stück

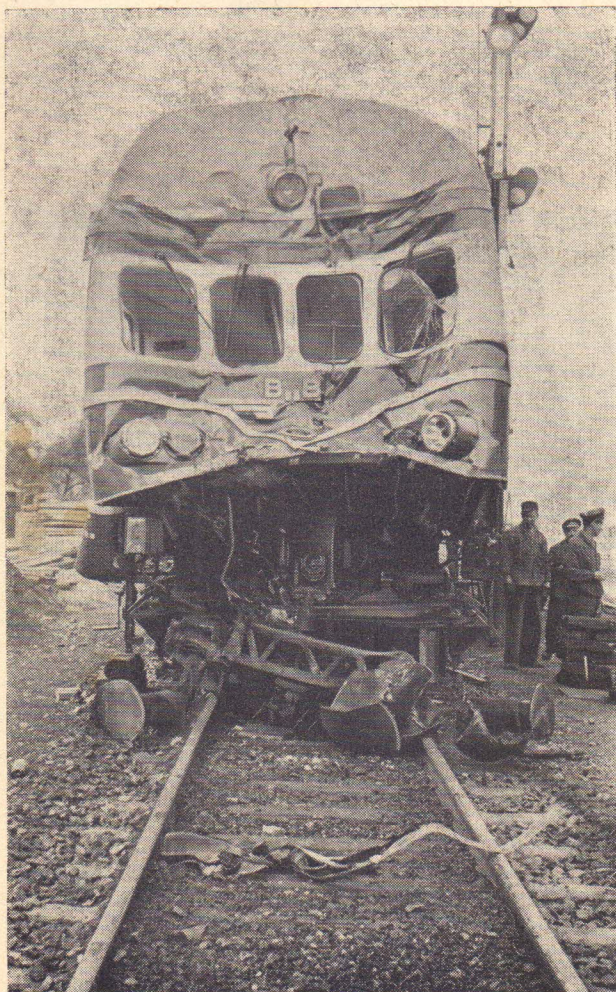
Wien, am 1. November 1965

Jahrgang 1965

Inhalt: 58. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen  
59. Etwas für jeden  
60. Kampf dem Verderb!  
61. Unrichtige Ausfertigung von Zugdienstzetteln  
62. Verständigung der Reisenden über Zugverspätungen

## 58. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

### a) Zusammenstoß eines Triebwagenschnellzuges mit Güterzug



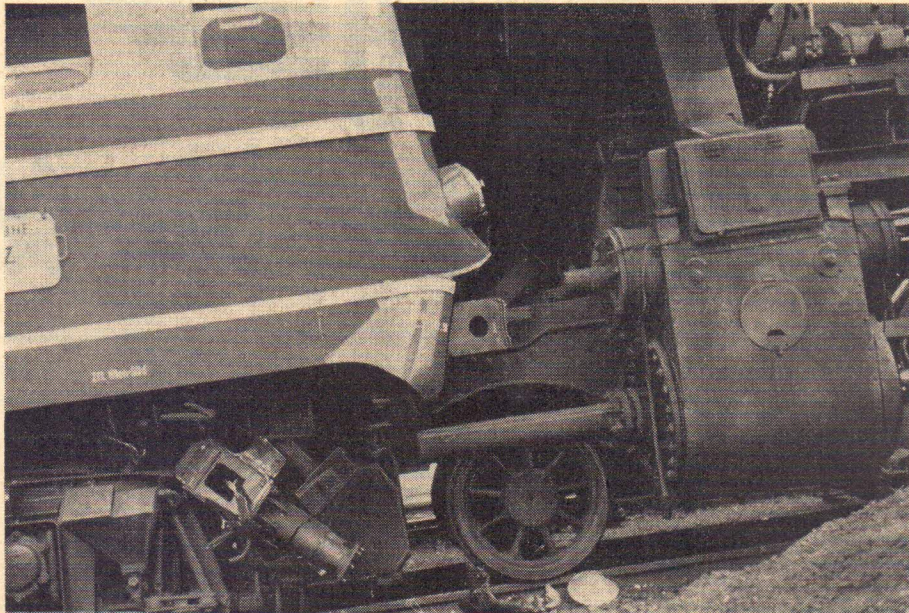
Am 8. September 1965 um 12.29 Uhr stieß im Bf P. ein mit 81 Fahrgästen besetzter, durchfahrender Triebwagenschnellzug mit einem auf Gleis 4 stehenden Güterzug frontal zusammen. Dabei wurden der Tfz-Führer des Triebwagenschnellzuges sowie 23 Fahrgäste leicht verletzt. Am Diesel-Triebwagen wurde der Führerstand eingedrückt. Das Dampf-Tfz des Güterzuges erfuhr nur geringe Beschädigung.

**Sachschaden: Etwa S 100.000!**

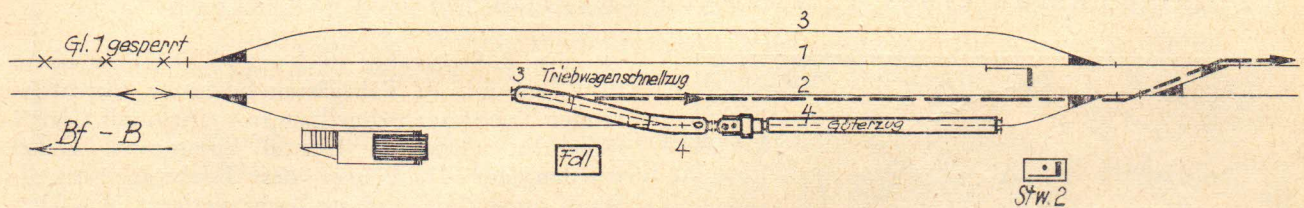
Gemäß einer VBA war das Streckengleis 1 zwischen den Bf B. und P. gesperrt. Die Züge der Fahrtrichtung 1 fuhren daher auf dem falschen Gleis 2. Zur Sicherung der Einfahrt eines Zuges aus Richtung B. hatte der Fdl des Bf P. die Fahrstraße mechanisch durch Umlegen des Fahrstraßenknebels zu verschließen. Die Weichen 3 und 4 werden örtlich bedient und sind fernverriegelbar. Die Bedienung obliegt während der Dienstzeit des Bahnhelfers diesem, sonst dem Fdl; die Verriegelung hat immer der Fdl durchzuführen.

Am Ereignistag traf um 12.10 Uhr der Güterzug im Bf P. auf Gleis 4 ein und hielt vor der Weiche 4 an. Wiewohl der Fdl den Bahnhelfer bereits vor Ankunft des Güterzuges beauftragt hatte, nach dessen Stillstand die Weichen 3 und 4 umzustellen, brachte er dennoch selbst die Weiche 3 in die Grundstellung (Gerade). Der kurz darauf zum Güterzug kommende Bahnhelfer stellte nun — wie angeordnet — die Weiche 4 in die Gerade, dann aber auch die Weiche 3 in die Ablenkung. Somit stand die Weiche 3 wie ursprünglich nach Gleis 4. Nun hätte dies noch zu keinem Zusam-





Bf P



menstoß führen müssen — wenn der Fdl vor Einfahrt des Triebwagenschnellzuges die vorgeschriebene Fahrstraßenprüfung und -sicherung durchgeführt hätte. Er unterließ aber beides und gab Auftrag zur Abgabe des Signals 29 a am Standort des untauglichen Einfahrtsignals. Der Triebwagenschnellzug fuhr vorschriftsmäßig mit 40 km/h in den Bf ein. Der Tzf-Führer leitete zwar angesichts der unrichtig stehenden Weiche 3 Schnellbremsung ein, konnte aber den Zusammenstoß, der mit 15 bis 20 km/h erfolgte, nicht mehr verhindern.

Der Fall zeigt deutlich, mit welcher Gedankenlosigkeit manche Bedienstete — hier der Bahnhelfer — ihren Dienst versehen. Er hatte Auftrag, die Weichen 3 und 4 umzustellen; dies tat er auch. Er bemerkte jedoch nicht, daß er die

Weiche 4 in die Gerade, die Weiche 3 jedoch in die Ablenkung stellte.

Der Fdl handelte grobfahrlässig, da er es nicht für notwendig erachtete, die in der VBA zur Sicherung der Einfahrt eines vom falschen Gleis kommenden Zuges angeordneten Maßnahmen durchzuführen.

Abschließend muß hier das vorbildliche Verhalten des Bf-Vorstandes des Bf P. nach dem Unfall hervorgehoben werden. Er erstattete die vorgeschriebenen Meldungen äußerst rasch und gab binnen kürzester Frist nicht nur ausführlichen Bericht über Hergang und Schuldfrage, sondern auch alle Angaben der vollständigen Verletztenliste an die vorgesetzten Dienststellen durch!

#### b) Entgleisung eines Güterzuges bei der Einfahrt

Am 1. Oktober um 9.20 Uhr entgleisten im Bf M. die ersten 6 Wagen eines einfahrenden Güterzuges infolge Umstellens einer Weiche unter den Fahrzeugen. Zwei der entgleisten Fahrzeuge stürzten um, drei verkeilten sich ineinander. Ein Fahrleitungsmast und zwei Signalmaste wurden geknickt.

Schaden: Zirka S 500.000!

#### Hergang:

Bf M. war am 1. Oktober von 8.00 bis 12.00 Uhr wegen Arbeiten am Stromnetz laut Ankündigung der STEWAG stromlos. Die Einfahrtsignale waren unbeleuchtet und demnach untauglich; Auftrag zur Vorbeifahrt an denselben wurde mittels Signal 29 a erteilt.





Der Güterzug sollte auf Gleis 3 einfahren; hiezu ordnete der Fdl blockmäßig die Fahrstraßenprüfung und -sicherung an Stellwerk 2 an. Zu diesem Zeitpunkt näherte sich der Güterzug bereits dem Einfahrsignal. Der dort als Signalgeber eingesetzte Bedienstete der zuständigen Bahnmeisterstelle gab hierauf, ohne hiezu beauftragt worden zu sein, dem Zug Signal 29 a.

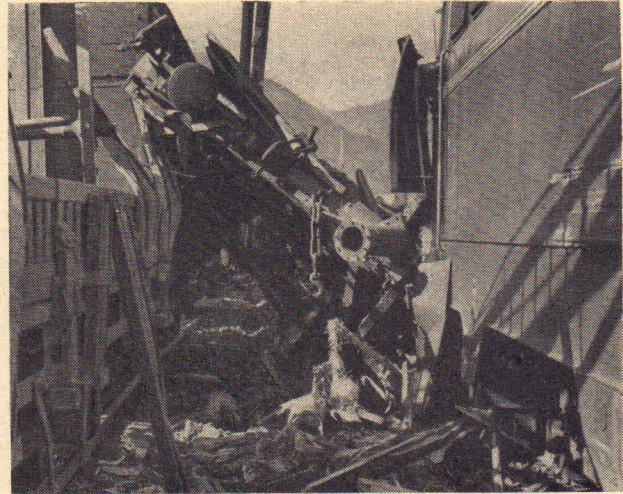
Als der Güterzug die Einfahrweiche befuhr, wurde diese eben vom Stellwerkswärter, der die Annäherung des Zuges nicht wahrgenommen hatte, in die angeordnete Stellung gebracht, wodurch es zur Entgleisung kam.

### c) Schwerer Kleinwagenunfall

Am 6. Oktober vereinbarte der Fdl des Bf G. mit seinem Kollegen im Nachbarbf H. eine Kl-Fahrt von Bf G. bis zu einem bestimmten Kilometer der Strecke und zurück. Die Abfahrt sollte um 17.15 Uhr nach Durchfahrt eines Güterzuges im Bf G. erfolgen.

Der Kl-Führer, gleichzeitig auch Kl-Fahrer, ein Bediensteter einer Fernmeldestreckenleitung, war sowohl durch Eintragung in der Fahrtaunweisung als auch mündlich vom vorausfahrenden Güterzug verständigt worden. Überdies sah er selbst den um 17.13 Uhr im Bf durchfahrenden Güterzug. Er fuhr mit dem Kl samt 3 beladenen, gezogenen Anhängern, wie vereinbart, um 17.15 Uhr vom Bf G. ab.

Kurz nach Durchfahrt des Güterzuges im Bf G. bemerkte der Schlußschaffner einen verbremsten



Und die Lehre aus diesem Ereignis:

Der Dienst des Signalgebers ist verantwortungsvoll. Es dürfen zu diesem Dienst nur solche Bedienstete herangezogen werden, die ihre Aufgaben auch zu erfüllen vermögen. Daraus ergibt sich, daß der Vorgesetzte, der einen Bediensteten zum Signalgeber bestimmt, hinsichtlich dessen Verwendbarkeit verantwortlich ist. Aufgabe des Bf-Vorstandes ist es, den Signalgeber mit seiner Tätigkeit vertraut zu machen. Der Bedienstete muß die einschlägigen Bestimmungen der DV V 2 und V 3 beherrschen, ehe er seinen Dienst selbständig ausübt.

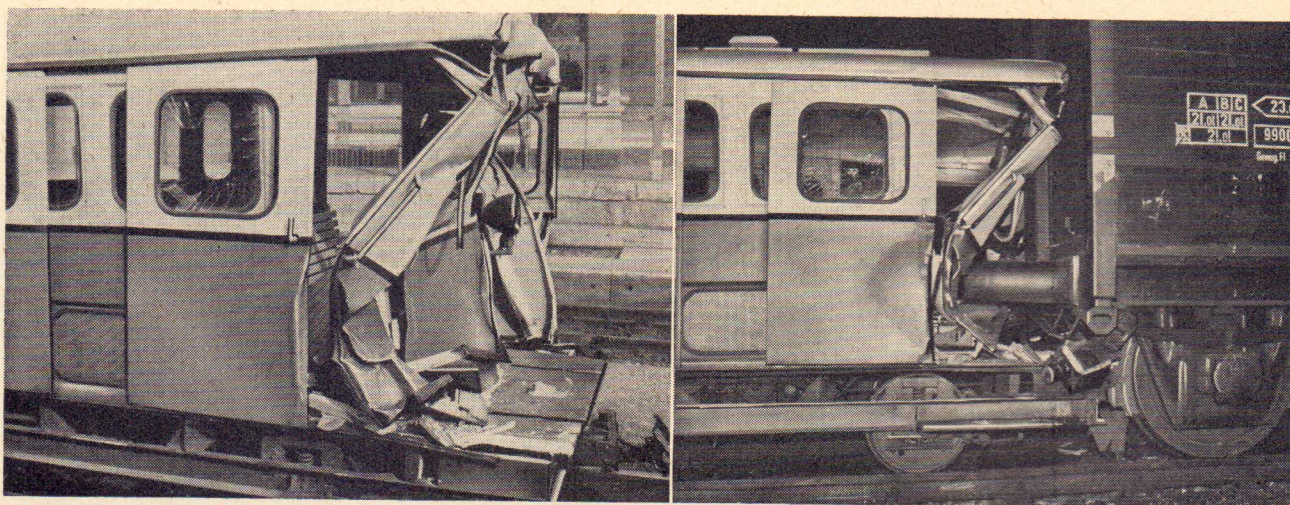
Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst könnten auch hier wertvolle Arbeit leisten, indem sie im Unterricht bei den Bedienstetengruppen, aus welchen Signalgeber gestellt werden, einschlägige Beispiele vortragen und die entsprechenden Bestimmungen erläutern.

Abschließend ist zu sagen, daß auch ein Verschulden des Stellwerkswärters vorlag, da er eine Weiche umstellte, wiewohl sie von Fahrzeugen besetzt war.

Wagen und betätigte die Notbremseinrichtung. Unmittelbar nach Stillstand lief er zu dem betreffenden Wagen vor, um die Bremsen zu lösen. Inzwischen fuhr der Kl mit den Anhängern, dessen Führer den Schlußwagen wegen eines Linksbogens erst auf zirka 50 bis 60 m wahrnahm, trotz sofort eingeleiteter Bremsung auf diesen auf. Dabei verkeilte sich der Kl mit dem Schlußwagen und wurde schwer beschädigt. Der Kl-Führer erlitt eine schwere Verletzung und mußte mit der Rettung in das Krankenhaus eingeliefert werden.

Dieser Unfall gibt Veranlassung, an die Punkte 543 und 546 der DV V 3 zu erinnern. Darin heißt es unter anderem, daß Kl in einen Raumabschnitt, der durch einen vorausfahrenden Zug besetzt ist, dem Zug nur **bei Tag und sichtigem Wetter** nachfahren dürfen. Beim Fahren im





besetzten Raumabschnitt oder in unübersichtlichen Streckenabschnitten ist **vorsichtig** zu fahren. Es muß immer damit gerechnet werden, daß —

wie der Fall beweist — der vorausgefahrte Zug aus irgendeinem Grund angehalten hat.

#### d) Zusammenprall eines KI mit Personenkraftwagen

Oft vorkommende Zusammenpralle von Kleinwagen mit Straßenfahrzeugen nötigen dazu, beobachtete Fehlhandlungen unserer Bediensteten darzustellen. Hierzu diene ein Beispiel:

Auf einer abgeschränkten EK kam es bei offenem Schranken zum Zusammenprall eines Motorbahnwagens und 3 geschobenen Anhängern mit einem Pkw. Am Pkw entstand Sachschaden in der Höhe von S 5.000. Ursache: KI-Führer und -fahrer waren in der Fahrtanweisung und auch mündlich davon verständigt worden, daß der Schranken der genannten EK gestört sei. Der

KI-Führer befand sich am ersten geschobenen Anhänger und gab bei Annäherung an die EK dem KI-Fahrer Signal „Herkommen“. Der KI fuhr, ohne vor der EK anzuhalten und ohne Abgabe des Signals 47 „Achtung“ über die EK (siehe Punkt 548 der DV V 3), wobei es zum Zusammenprall kam.

Im Zusammenhang damit sei nochmals Punkt 546 zitiert, wonach vor und auf unabgeschränkten EK, deren Straßenstücke beiderseits der Bahn nicht überblickt werden können, ebenfalls vorsichtig zu fahren ist.

#### e) Beschädigungen von Kesselwagen

Innerhalb einer kurzen Zeitspanne kam es zu 3 schweren Beschädigungen von Kesselwagen. In allen Fällen lag die Ursache in nachlässiger Dienstleistung der Zugbegleit- bzw. Verschubbediensteten. So auch im nachstehend geschilderten Fall.

Beim Verschub im Bf M. wurden 7 Wagen in das mit einer Wagengruppe besetzte Gleis 8 (Länge 400 m) abgestoßen. Infolge ungenügender Bedienung der Handbremse durch den mitfahrenden Schaffner kam es zu einem starken Anprall, wobei ein beladener Wagen entgleiste. Die Puffer dieses Wagens bohrten sich in den nachgereihten, mit Schwefelsäure beladenen Kesselwagen, wodurch die Ladung ausfloß.

**Sachschaden: S 139.000!**

Die Ursache lag in unsachgemäßer Bedienung der Handbremse, da ein Bremsweg von 400 m zur Verfügung stand. Es lagen diesfalls Verstöße gegen DV V 3, Punkte 57, 67 und 98 e) sowie DV M 26, Punkt 202, vor.

Es wäre nicht zum Unfall gekommen, wenn der Verschubleiter Punkt 99 der DV V 3 be-

achtet hätte. Diesem zufolge dürfen mit ätzenden oder giftigen Stoffen gefüllte Kesselwagen durch Abstoßen oder Abrollen nicht bewegt werden!

Aber auch der Fdl des Bf M. wurde anlässlich dieses Unfalles zur Verantwortung gezogen. Er hatte es verabsäumt, so rasch als möglich mit der Aufnahme des Tatbestandes des Ereignisses zu beginnen und die Durchführung von Voreinvernahmen selbst vorzunehmen oder zumindest in einem Unterwegsbf zu veranlassen. Dadurch hatte er den Hergang sowie die Ursache des Verschubzusammenstoßes unrichtig gemeldet und die Erhebungen erschwert.

Diese Fehler des Fdl stellen leider keinen Einzelfall dar. Am 2. September nach einem Verschubzusammenstoß im Bf A. und am 4. September nach Entrollen von 4 Wagen im Bf H. wurden die gleichen Verstöße begangen.

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst könnten diese Fälle zum Anlaß eingehender Besprechungen insbesondere der Punkte 60, 66 bis 68, 70 und 83 der DV V 26 nehmen.



