



Verkehrs-Unterrichtsblatt

12. Stück

Wien, am 1. Dezember 1963

Jahrgang 1963

Inhalt: 57. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
58. Etwas für jeden
59. Städteverkehr für „Eilbedürftige Frachten“
60. Man schrieb uns
61. Unfallverhütung
62. Lösung des 23. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“
63. 25. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

57. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

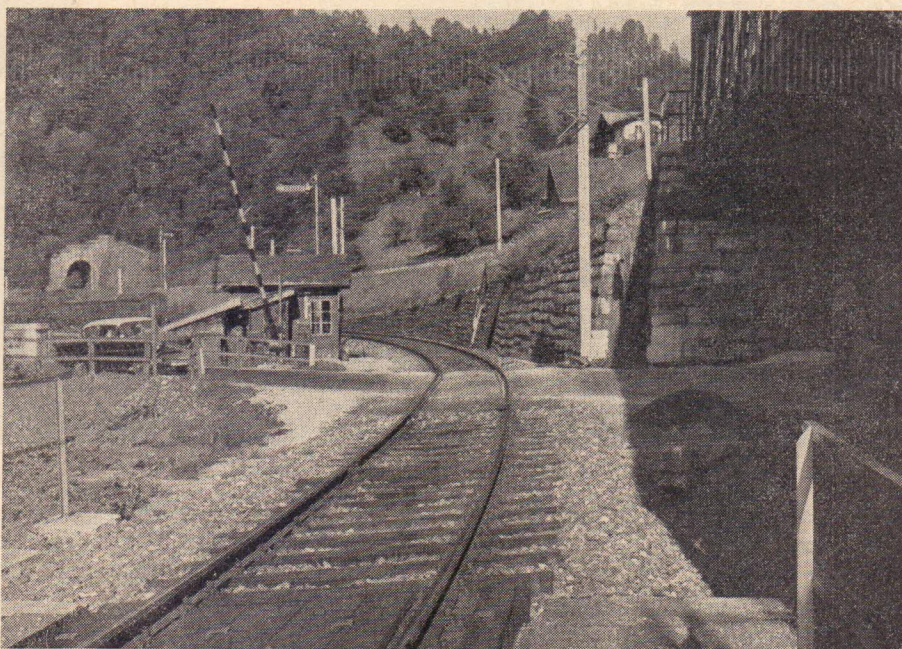
a) Zusammenprall eines Personenzuges mit Pkw auf abgeschränkter Eisenbahnkreuzung

Zwischen den Bf S. und L. kreuzt die Bundesstraße 159 das Streckengleis 2, während das Streckengleis 1 auf einer Brücke über diese Straße führt.

Die gegenständliche EK ist durch einen Handschranken, der vom Wärter des Blockpostens S 1 bedient wird, gesichert.

Am 11. September 1963 wurde Streckengleis 1 zwischen S. und L. um 14.06 Uhr gemäß einer VBA gesperrt und alle beteiligten Bediensteten hierüber verständigt.

Um 14.22 Uhr traf ein Personenzug im Bf L. recht ein. Nachdem dieser Zug um 14.24 Uhr vom Bf S. am falschen Gleis angenommen worden



war, will der Fdl in L. das Fahrsignal gegeben und den Zug nach S. abgemeldet haben. Um 14.25 Uhr fuhr der Personenzug mit einer Minute Verspätung ab.

Als der Tzf-Führer des Personenzuges bei Annäherung an die EK (mit etwa 40 km/h) das Offenstehen des Schrankens sah, gab er Achtungssignal und leitete unverzüglich Schnellbremsung ein; den Zusammenprall mit einem die EK befahrenden Pkw konnte er jedoch nicht mehr verhindern. Es entstand Sachschaden in der Höhe von S 23.000.

Der Blockwärter gab bei der Einvernahme an, daß er die Annahme des Personenzuges auf dem falschen Gleis mitgehört hatte. Den Schranken wollte er aber erst nach Einlangen des Fahrsignals schließen. Es sei jedoch kein Fahrsignal gegeben worden; die Abmeldung hätte er nicht gehört.

Angenommen, der Fdl in L. hätte tatsächlich auf Fahrsignal und Abmeldung vergessen — was ihm jedoch nicht nachgewiesen werden konnte — so lag doch eindeutiges Verschulden des Blockwärters vor.

b) Zusammenstoß eines Verschubteiles mit ausfahrendem Güterzug

Am 21. Oktober 1963 um 9.32 Uhr rollte im Bf L. ein aus einem Gepäck- und 5 beladenen Kesselwagen bestehender Verschubteil aus Gleis 133 einem aus Gleis 129 ausfahrenden Güterzug im letzten Zugdrittel in die Flanke. Dabei entgleisten vom Güterzug 6 Wagen mit allen Achsen. Einer davon sowie der Gepäckwagen des Verschubteiles stürzten um. Durch die Entgleisung wurden die Gleise 127—137 verlegt; starke Verschubbehinderung war die Folge. Es entstand Sachschaden in der Höhe von S 300.000!

Er war über die Sperre des Streckengleises 1 rechtzeitig und eindeutig verständigt worden. Eine Verspätungsanzeige für den Personenzug erfolgte nicht. Die Annahme des Personenzuges auf dem falschen Gleis hatte der Bedienstete gehört. Er wußte dadurch, daß der Zug in Kürze von L. abfahren werde. Eine Rückfrage über den Verbleib des Zuges hatte der Blockwärter unterlassen, wiewohl die Möglichkeit hiezu bestand. Dennoch ließ er den Schranken offen!

Seine Rechtfertigung, sich auf das Fahrsignal und Abmelden verlassen zu haben, war nicht stichhältig. Es lag somit Verstoß gegen die Punkte 315 und 316 der DV V 3 vor.

„... Auf die Fahrsignale und auf die Abmeldung darf sich der Schrankenwärter beim Schließen der Schranken nicht verlassen. Er hat sich, wenn nötig, über den Zuglauf zu erkundigen. Würde er dadurch das rechtzeitige Schließen der Schranken versäumen, dann muß er sie vorher schließen.“

Hemmschuh gegen Entrollen gesichert. Um 9.39 Uhr wurden in dieses Gleis 5 Kesselwagen abgestoßen. Ein Verschieber als Bremsenfahrer hatte den Auftrag, die Wagen ungefähr in Gleismitte anzuhalten. Der Bedienstete bremste die Wagen-Gruppe wohl stark ein, sprang aber dann ab, ohne den Stillstand der Fahrzeuge abzuwarten. Diese rollten im Gefälle von $20/00$ weiter, stießen an den Gepäckwagen und schoben ihn mit dem Hemmschuh bis zum Gleisende, wo der Zusammenstoß erfolgte.



Auch für diesen Fall erweist sich der Ausspruch: „Kleine Ursachen — große Wirkungen!“ als zutreffend.

Auf Gleis 133 war ein leerer Gepäckwagen vorübergehend grenzfrei abgestellt und mit einem

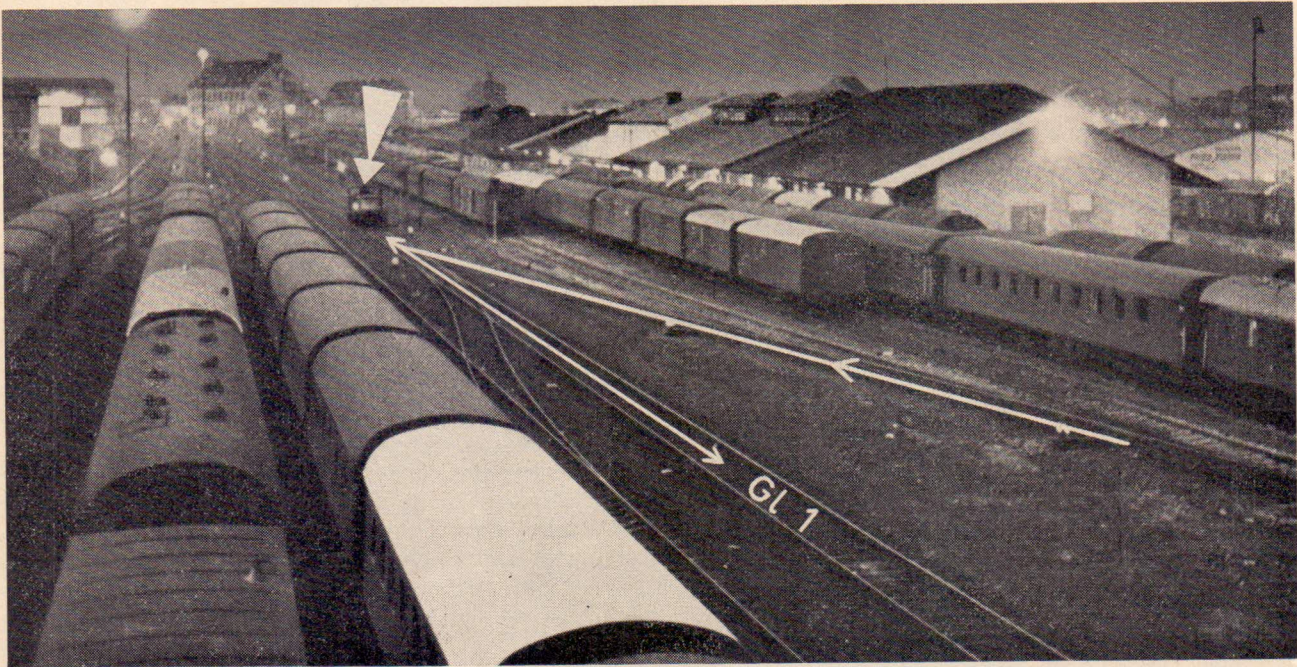
Hätte der Verschieber nicht zuwarten können, bis die Wagen zum Stillstand gekommen waren? Schließlich hatte er Auftrag, die Wagen anzuhalten!

c) Zusammenstoß eines Personenzuges mit Vershub-Tfz

Am 30. Oktober 1963 um 5.42 Uhr fuhr ein Personenzug bei der Einfahrt in den Bf G. auf ein im Einfahrgleis stehendes Vershub-Diesel-Tfz mit etwa 18–20 km/h auf. Durch den Anprall wurden 9 Reisende und der Zugführer verletzt. Am Zug-Tfz entstand erheblicher, am Vershub-Tfz geringer Sachschaden.

Zum Zeitpunkt des Ereignisses herrschte Dämmerung und diesiges Wetter; die Sicht war dadurch geringfügig behindert.

Hergang: Um 5.32 Uhr fuhr das unbegleitete Vershub-Tfz vom Postgleis kommend am Stellwerk 3 vorbei nach Gleis 1 bis hinter das Vershubsignal Vo 208, um von dort nach Gleis 5 überstellt zu werden. Während das Vershub-Tfz noch nach Gleis 1 fuhr, verließ der Stellwerksmeister des Stellwerkes 3 seinen Dienstraum, um sich auf die Toilette zu begeben.



Blick vom Stellwerk 3 auf das Vershub-Tfz



Blick vom Stellwerk 3 in Richtung Hallegleise

Um 5.35 Uhr gab der Fdl blockmäßig die Einfahrt für den Personenzug nach Gleis 1 frei. Der Stellwerksmeister bemerkte nach Rückkehr in seinen Dienstraum am Blockapparat den Auftrag zur Freigabe und führte die Fahrstraßen-

prüfung durch. Der Beamte überprüfte hierbei jedoch nur das Freisein des Gleises 1 in Richtung zu den Hallegleisen, nicht aber auch bis zur Vershubhalttafel. Dadurch übersah er das beim „Vershub verboten“ zeigenden Vershub-

signal stehende Verschub-Tfz, dessen Tfz-Führer sein Augenmerk auf das Vershubsignal richtete. Anschließend stellte er trotz mangelhaft durchgeführter Fahrstraßenprüfung das Einfahrsignal auf „Frei“.

Der Tfz-Führer des mit zirka 40—45 km/h einfahrenden Personenzuges bemerkte im Einfahrgleis ein weißes Licht und leitete, als er die Umrisse des im Gleis stehenden Tfz erkannte, unter gleichzeitiger Betätigung der Sandstreuvorrichtung, Schnellbremsung ein. Dadurch konnte die Geschwindigkeit bis zum Anprall auf etwa 18—20 km/h vermindert werden.

d) Unerlaubtes Überfahren haltzeigender Hauptsignale

Am 29. Oktober 1963 um 23.05 Uhr überfuhr ein Güterzug im Bf A. unerlaubt das haltzeigende Einfahrsignal, fuhr im Bf durch und hielt erst nach Überfahren des haltzeigenden Ausfahrtsignals an. Der Zugführer am hinteren Führerstand eines Tfz der Reihe 1040 hatte die Stellung „Vorsicht“ des Einfahrvorsignals beobachtet. Der Tfz-Führer gab während der Vorbeifahrt an diesem vorschriftsmäßig Signal 47. Bei Annäherung an das Einfahrsignal bemerkte der Zugführer dessen Haltstellung sowie die Vorsichtstellung des Ausfahrtsignals. Da er nicht wußte, wo sich die Notbremseinrichtung am Tfz befindet, gab er dem beim offenen Fenster hinausblickenden Tfz-Führer mit der Hand Haltsignale und rief ihm „Halt“ zu. Gefahrensignale gab er nicht ab.

Der Tfz-Führer nahm die Haltsignale des Zugführers nicht wahr; erst in Höhe des Aufnahmegebäudes leitete er bei Ansichtigwerden des haltzeigenden Ausfahrtsignals Bremsung ein.

Der Fall beweist wieder einmal die Folgen oberflächlicher Fahrstraßenprüfung sowie mangelnder Konzentration. Der Stellwerksmeister hatte selbst die Fahrt des Verschub-Tfz nach Gleis 1 zugelassen; er wußte von der geplanten weiteren Fahrt nach Gleis 5. Dennoch hatte er binnen weniger Minuten darauf vollkommen vergessen. Wäre die Fahrstraßenprüfung gewissenhaft durchgeführt worden, dann hätte der Bedienstete das im Einfahrgleis stehende Tfz unbedingt bemerkt!

Der Stellwerksmeister wurde sofort vom Dienst abgezogen; überdies hat er Gerichts- und Dienststrafverfahren zu erwarten.

Es soll hier nicht das Verhalten des Tfz-Führers behandelt werden. Seine Verfehlung ist eindeutig. Das Ereignis diene nur der Unterweisung der als Zugführer verwendeten Bediensteten.

Nach Punkt 435, 2. Absatz, der DV V 3 muß der Zugführer von seinem Platz aus die durchgehende Bremse betätigen können. Hat der Zugführer seinen Platz am hinteren Führerstand des Tfz und ist ihm die Stelle, an der sich die Notbremseinrichtung befindet sowie die Art ihrer Betätigung nicht bekannt, so hat er sich vor **Antritt der Fahrt** unbedingt durch den Tfz-Führer unterrichten zu lassen.

Um den als Zugführer verwendeten Bediensteten an die Hand zu gehen, wurden bereits in den VUB 11/1959, 12/1959 sowie 1/1960 Abbildungen von E-Tfz und deren Notbremseinrichtungen veröffentlicht.

Nachstehend die Abbildung eines Tfz der Reihe 1040 und dessen Notbremseinrichtung.

