



Verkehrs-Unterrichtsblatt

1. Stück

Wien, am 1. Jänner 1971

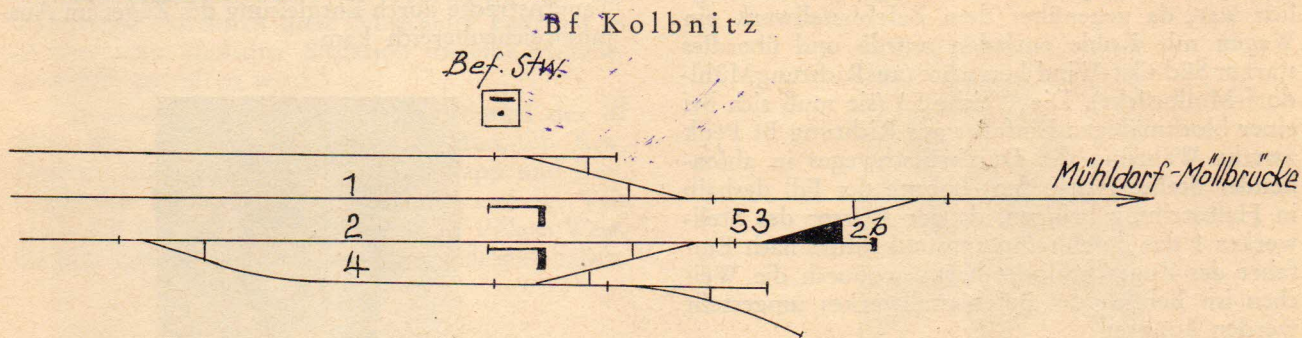
Jahrgang 1971

Inhalt: 1. Er handelte richtig!

2. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
3. Etwas für jeden
4. Kundendienst
5. Unfallverhütung

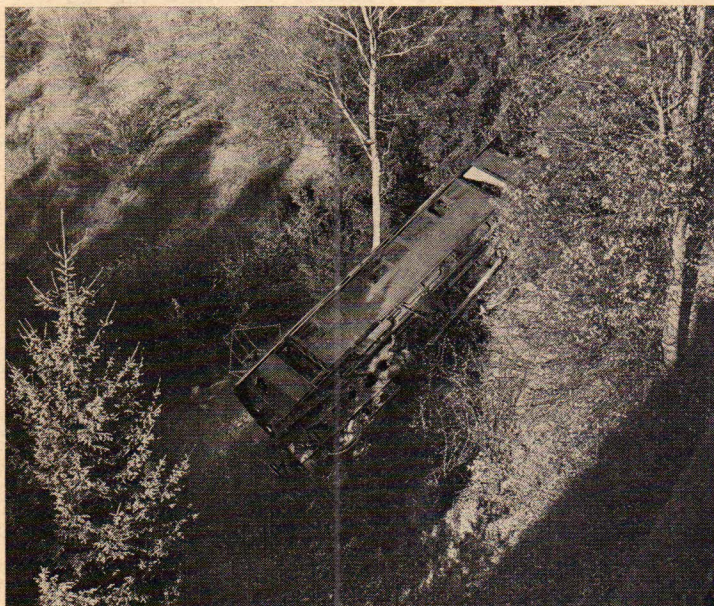


1. Er handelte richtig!



Am 10. November 1970 um 21.32 Uhr kam es auf der Tauernstrecke zwischen den Bf Penk und Kolbnitz zum „Durchgehen“ eines Bezirksgüterzuges (377 t, 50 Achsen). Der Zug überfuhr im Bf Kolbnitz das haltzeigende Ausfahrtsignal R 2 sowie den Gleisabschluß des Gleises 2 b mit Tfz,

dem Gepäckwagen (mit Zugführer und 1 Schaffner besetzt) und einem beladenen Güterwagen; die 3 Fahrzeuge stürzten über die anschließende Stützmauer ab und blieben schwer beschädigt in einer Mulde liegen. Von der Zugmannschaft erlitt lediglich der Beimann, der vom Tfz abgesprungen war,



leichte Verletzungen. Durch die Entgleisung war der durchgehende Verkehr auf der Tauernstrecke **nicht** unterbrochen.

Fdl Klaus Ecker im Befehlsstellwerk des Bf Kolbnitz hatte nach Freigabe der Einfahrt für den Bezirksgüterzug nach Gleis 2 um 21.26 Uhr die Abmeldung für Lz Nz G 808 vom Bf Mühlendorf-Möllbrücke entgegengenommen; anschließend gab er die Zugankündigung für diesen Lokzug an den Wärter des Stellwerkes 1 und die Zuganzeigen für Lz Nz 907 sowie für Zug 1157, die er dann im Fernsprechvormerk verbuchte.

Kurz darauf hörte er vom Tfz-Führer des Bezirksgüterzuges gegebene Gefahrensignale. Er eilte zum Fenster des Stellwerkes, um zu erkunden, um welche Art der Gefahr es sich handelte. Als er bemerkte, daß der Zug sich mit überhöhter Geschwindigkeit dem haltzeigenden Ausfahrtsignal näherte, sprang er zur Hebelbank und brachte den Stellhebel der Weiche 53 (nach Stumpfgleis 2 b) in Halbstellung. Hier sei erläuternd gesagt, daß Ecker eine frühere Wahrnehmung der bereits im Einfahrbereich des Bf abgegebenen Gefahrensignale nicht möglich war, da gegenüber dem Befehlsstellwerk ein Wagen mit Kohle entladen wurde und überdies starker Süd-Ost-Wind herrschte (aus Richtung Mühlendorf-Möllbrücke). Die Weiche 53 (sie muß sich bei einer blockmäßigen Einfahrt aus Richtung Bf Penk zwecks Wahrung des Durchrutschweges in ablenkender Stellung befinden) konnte der Fdl deshalb in Halbstellung bringen, da der Wärter des Stellwerkes 1 das Befehlsempfangsfeld sofort nach Einfahrt des Zuges geblockt hatte, wodurch die Weichen im Bereich des Befehlsstellwerkes umgestellt werden konnten.

Unterdessen befand sich die Zugspitze des mit zirka 40 km/h fahrenden Zuges bereits etwa in Höhe des Ausfahrtsignals. Ecker hatte nunmehr zwischen 3 Möglichkeiten zu entscheiden:

den Bezirksgüterzug auf das Streckengleis weiterfahren zu lassen, wobei es zu einem folgenschweren Zusammenstoß mit dem beim haltzeigenden Einfahrtsignal stehenden Lz Nz G 808 gekommen wäre,

den Zug durch Belassen der Weiche 53 in Halbstellung zur Entgleisung zu bringen, was vermutlich zur Zerstörung der Fahrleitungsanlage (Schaltgerüst), Beschädigung eines Viaduktes und zu langer Unterbrechung des durchgehenden Verkehrs auf der Tauernstrecke, ganz abgesehen von dem möglichen Personenschaden, zur Folge gehabt hätte.

Ecker wählte aus diesen Erwägungen heraus die dritte Möglichkeit und stellte schließlich die Weiche 53 zur Fahrt nach Stumpfgleis 2 b gänzlich um, da er der Ansicht war, daß der Zug durch den dort befindlichen eisernen Prellbock und den dahinter liegenden Erdkegel zum Stillstand kommen würde. Den Bediensteten mag zu seiner Handlungsweise auch die Annahme bewogen haben — er konnte dies allerdings nach dem überstandenen Schock nicht mehr mit Sicherheit angeben —, daß sich die Zugmannschaft nach Erkennen der drohenden Gefahr ohnedies durch Abspringen in Sicherheit gebracht habe (der Beimann war vor seinen Augen in Höhe des Stellwerkes abgesprungen) und daß die Form des Geländes nach dem Gleisabschluß des Gleises 2 b (Mulde, kein Steilhang) relativ die geringsten Folgen erwarten ließ.

Ecker hat durch seine binnen Sekunden getroffene — der Sachlage entsprechend richtige — Entscheidung zweifellos dazu beigetragen, daß es weder zu einem folgenschweren Zusammenstoß mit Personen- und Sachschaden noch zu einer sicherlich lang andauernden Verkehrsunterbrechung der Tauernstrecke durch Entgleisung des Zuges im Ausfahrweichenbereich kam.



Es wurde daher beantragt, dem Bediensteten eine sichtbar zu tragende Auszeichnung zu verleihen!

Es muß hier noch erwähnt werden, daß der Vorstand des Bf Kolbnitz, der in Penk wohnt, sofort nach Erhalt der Unfallmeldung mit seinem Pkw nach Kolbnitz fuhr und bereits um 21.42 Uhr an der Unfallstelle eintraf! Sein anschließender Einsatz kann als vorbildlich bezeichnet werden.

Die am Vorfall schuldtragenden Bediensteten werden im Wege eines Dienststrafverfahrens zur Verantwortung gezogen werden.

*Schaffner, Zugführer
Bahnhofsbedienstete*

**Schließt und verriegelt Wagentüren und Vorlegestangen
Überprüft Übergangsbleche, Scherengitter und Faltenbülge**

Ihr waret damit die Sicherheit des reisenden Publikums



2. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Wann ma frei hab'n, fahr'n ma!

Am 21. Oktober um 18.23 Uhr fuhr zwischen den Bf M. und Z. ein Personenzug in den mit einem vorausfahrenden Güterzug besetzten Raumabschnitt ein. Zu einem Zusammenstoß kam es glücklicherweise nicht, da der Fdl des Bf Z. den Güterzug sofort einfahren ließ und der Personenzug beim bereits wieder haltzeigenden Einfahrsignal dieses Bf zum Stillstand kam.

Der Güterzug war um 17.40 Uhr im Bf M. auf Gleis 3 angekommen und hatte nach Durchführung von Verschubarbeiten bis zur planmäßigen Abfahrt um 18.53 Uhr die Kreuzung und das Vorfahren je eines Personenzuges abzuwarten. Nach Beendigung der Verschubarbeiten zog der Güterzug bis zur Grenzmarke des Gleises 3 vor, um den Bahnsteig für das Aus- und Einsteigen der Reisenden beider Personenzüge freizumachen. Nach Abwicklung der Kreuzung um 18.05 Uhr prüfte der Fdl um 18.18 Uhr die Fahrstraße für den vorfahrenden Personenzug (Gleis 1) und stellte danach das Einfahrsignal sowie vorzeitig auch das Gruppenausfahrsignal H 1—3 auf „Frei“. Der Zugführer des auf Gleis 3 stehenden Güterzuges sah die Freistellung des Ausfahrsignals und gab — ohne eine Verständigung über das Vorsprungfahren erhalten zu haben — den Abfahrauftrag. Bei Ausfahrt des Zuges wurde die verriegelte Weiche 1 von der Zugmannschaft und vom Fdl unbemerkt aufgeschnitten. Der Fdl, dem die unerlaubte Abfahrt des Güterzuges nicht aufgefallen war, fertigte kurz darauf den um 18.22 Uhr auf Gleis 1 eingefahrenen Personenzug ab.

Die Erhebungen ergaben folgendes:

Der Fdl des Bf M. hatte das Ein- und Ausfahrtsignal für den vorfahrenden Personenzug noch während des Vorziehens des Güterzuges auf Gleis

3 freigestellt. Erst danach hatte er den Personenzug dem Fdl des Bf Z. angeboten. Weiters gab der Fdl an: „... Ich habe dem Zugführer des Güterzuges nicht in eindeutiger Weise mitgeteilt, daß ein Zug zur Kreuzung und ein Zug wegen Vorfahrens abzuwarten ist. Ich habe das Ausfahrtsignal für den planmäßig Aufenthalt nehmenden Personenzug viel zu früh in die Freistellung gebracht. Außerdem habe ich das Ausfahrtsignal ohne vorherige Annahme des Personenzuges durch Bf Z. freigestellt...“.

Seitens des Fdl lagen somit Verstöße gegen die Bestimmungen der Punkte 181, 231, 261, 264 und 360 der DV V 3 vor.

Der Zugführer fragte nach Beendigung der Verschubarbeiten den Fdl, wann er abfahren könne und erhielt darauf die Antwort: „Der Pers kommt“. Auf die neuerliche Frage antwortete der Fdl wortwörtlich: „Wenn wir frei haben“.

Als das Ausfahrtsignal H 1—3 auf „Frei“ gestellt wurde, gab der Zugführer dem Tzf-Führer, den er unberechtigterweise schon während des Verschubens vom Vorsprungfahren in Kenntnis gesetzt hatte, den Abfahrauftrag. Der Zugführer gab sein Verschulden wie folgt zu: „... Ich gebe zu, daß ich einen um etwa 17.40 Uhr vom Fdl erteilten bedingten Abfahrauftrag, der dazu noch durch alleiniges Freistellen eines Gruppenausfahrtsignals gegeben wurde, nach einer Zeitspanne von rund 35—40 Minuten befolgt und außerdem den Zug abgefertigt habe, ohne vom Fdl über die zeitliche und räumliche Ausdehnung eines Vorsprungfahrens verständigt worden zu sein...“.

Hier lagen Verstöße gegen die Bestimmungen der Punkte 284, 286, 333 (2), 418 und 470 (3) der DV V 3 vor.

b) Einlassen eines Güterzuges in gesperrtes Streckengleis

Am 11. November um 4.47 Uhr wurde vom Fdl des Bf H. einer eingleisigen Hauptbahn (Zeichengabestreckenblockung für Folge- und Gegenzugfahrten) ein Güterzug in das wegen Führung eines Arbeitszuges (Bf B. — km 128,2 — Bf B.) seit 4.20 Uhr gesperrte Streckengleis in Richtung Bf B. eingelassen. Der Zug konnte — veranlaßt durch inzwischen erfolgte Abschaltung der Fahrleitung — durch den Tzf-Führer mittels Schnellbremsung noch so rechtzeitig angehalten werden, daß es nicht zum Zusammenstoß mit der im km 128,2 stehenden Sperrfahrt (Arbeitszug) kam. Die Annäherung erfolgte auf zirka 100 m!

Im Zusammenhang mit einer durchzuführenden Gleisneulage wurden zur Abladung des anfallenden Abraummaterials vom Bf B. bis km 128,2 und zurück Arbeitszüge geführt, für die das Streckengleis zwischen den Bf B. und H. in Zugpausen ggf. unter Verhaltung von minderwichtigen Güterzügen zu sperren war.

Nachdem nachts vom 10./11. November bereits zwei solcher Gleissperren durchgeführt worden waren, wurde das Streckengleis zwischen den Bf H. und B. für eine weitere Arbeitszugsfahrt von 4.20 Uhr bis 5.05 Uhr gesperrt, jedoch vom Fdl des Bf H. das Anbringen der vorgeschriebenen Hilfssperren und Warnschilder unterlassen. Auch trug er weder die Gleissperre noch die Sperrfahrt in das Zugmeldebuch ein.

Als der Fdl in der Folge eingeschlafen war und dann um 4.41 Uhr die Abmeldung des erwähnten Güterzuges vom Bf D. erhielt, stellte er die Durchfahrt, da er auf die bestehende Gleissperre vergessen hatte. Nach Durchfahrt des Güterzuges ging der Fdl in die Fahrdienstleitung zurück und gab erst jetzt die Abmeldung des Zuges. Als er daraufhin vom Fdl des Nachbarbf B. auf die im Streckengleis befindliche Sperrfahrt aufmerksam gemacht wurde, konnte die Abschaltung der Fahrleitung

durch beide Fdl noch rechtzeitig vorgenommen werden.

Für das Ereignis waren unterlassenes Anbringen von Hilfssperren und Warnschildern, Nichteintragung der Gleissperre und der Sperrfahrt im Zugmeldebuch, Schlafen im Dienst und verspätetes verbindliches Abmelden ursächlich. Dies waren

Verstöße gegen Bestimmungen der Punkte 287 b) sinngemäß, 563 und 565 der DV V 3, der Punkte 3 a), b) der ZSV 28 sowie der DO § 18.

Es ist selbstverständlich, daß der Fdl sofort vom Dienst abgezogen wurde und strenge Bestrafung zu erwarten hat.

c) Zwei Fälle von Einlassen eines Gütereilzuges in besetzten Raumabschnitt

Zwischen den Bf W. und H. besteht Streckenblockung (Bauart: Wechselstrom-Handblock). Zum Zeitpunkt des Ereignisses war Gleis 2 zwischen den genannten Bf gesperrt. Die Züge der Fahrtrichtung 1 befuhren das falsche Gleis.

Um 12.05 Uhr war ein Gütereilzug im Bf W. auf das falsche Gleis abgefertigt worden. Der Zug fuhr um 12.10 Uhr beim Blockposten W 1 vorbei und kam um 12.15 Uhr vor dem haltzeigenden Blocksignal des Blp W 2 zum Stillstand.

Nach Rückmeldung des Gütereilzuges durch den Blp W 1 fuhr ein zweiter Gütereilzug um 12.11 Uhr vom Bf W. ebenfalls auf dem falschen Gleis ab. Als der Wärter des Blp W 2 den heranahenden ersten Gütereilzug sah, glaubte er, es sei bereits der zweite Gütereilzug und betrieb beim Fdl des vorgelegenen Bf H. die Rückmeldung für den ersten Gütereilzug, der bei ihm noch gar nicht vorbeigefahren war. Anschließend rief er seinen Kollegen am Blockposten W 1 an und teilte ihm mit, daß er noch keine Rückmeldung für den ersten Zug erhalten habe, der nach seiner irrigen Ansicht um 12.15 Uhr bei ihm vorbeigefahren sei. Der Wärter des Blp W 1 wertete diese Mitteilung als Rückmeldung (die Mitteilung über das Betreiben der Rückmeldung“ bestärkte ihn in seiner Ansicht) und gab dem zweiten Zug Signal 29 a.

Das Ereignis blieb deshalb ohne Folgen, weil der Tfz-Führer des vorausfahrenden Zuges, als er auf Grund der besonders günstigen Geländeverhältnisse (großer Gleisbogen) den zweiten Zug bemerkte, Gefahrensignale abgab, die vom Tfz-Führer des Folgezuges aufgenommen und befolgt wurden. Die Annäherung erfolgte auf zirka 1500 m.

Dem Ereignis lag Unachtsamkeit des Wärters des Blp W 2 sowie mangelhafte Verständigung zwischen den beiden Blockwärtern und Nichtanwendung der vorgeschriebenen Wortlaute zu Grunde.

Der Wärter des Blp W 2 gab — infolge eines Irrtums — im Laufe eines Ferngesprächs eine Meldung ab, die zwar nicht den vorgeschriebenen Wortlaut aufwies, aus deren Inhalt aber der Wärter des Blp W 1 das Freisein des Raumabschnittes ableiten konnte.

Der Wärter des Blp W 1 nahm das Freisein des Raumabschnittes an und ließ die Weiterfahrt des Folgezuges zu; dies nur auf Grund eines Gespräches, in dem der vorgeschriebene Wortlaut für die Rückmeldung nicht angewendet wurde. Die

beiden Blockwärter verstießen hiedurch gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 183 und 215.

Die Blocksignale des Blp St 1 sind als Lichtsignale ausgeführt und werden vom Blockwärter mittels Signal- und Signalgruppentaste in die Freistellung gebracht. Bei tauglicher Anlage wird das Haltstellen der Hauptsignale durch den Zug selbst bewirkt. Für ein eventuell erforderliches Zurückstellen des Blocksignals ist eine Haltgruppentaste vorgesehen. Durch gleichzeitiges Drücken der entsprechenden Signaltaste und Haltgruppentaste kann der Blockwärter das Signal in Haltstellung bringen.

Am Ereignistag um 18.19 Uhr trat infolge Blitzschlages eine Stromstörung beim Blockposten St 1 ein; zu diesem Zeitpunkt stand das Blocksignal Z für einen Gütereilzug auf „Frei“. Bedingt durch den Stromausfall erloschen am Einfahr- und Einfahrsvorsignal die Grünlichter und wurde am Hauptsignal das Not-Rot eingeschaltet. Dem Tfz-Führer des heranahenden Gütereilzuges gelang es nur durch Einleitung einer Vollbremsung, den Zug noch vor dem haltzeigenden Blocksignal anzuhalten. Nach Verständigung der Zugmannschaft über das untaugliche Hauptsignal und Erteilung der Erlaubnis zur Vorbeifahrt am untauglichen Blocksignal setzte der Zug die Fahrt fort.

Um 18.23 Uhr betrieb der Fdl des rückgelegenen Bf K. die Rückmeldung für den Gütereilzug, da bereits dessen Nachzug anrollte. Der Blockwärter informierte daraufhin den Fdl über den Sachverhalt und gab die betriebene Rückmeldung ab. Nach Sicherung der Fahrstraße verständigte der Fdl die Zugmannschaft des Folgezuges von der Untauglichkeit des Ausfahrsignals und über die erlaubte Vorbeifahrt. Er unterließ aber sowohl das Einführen des Rückmeldens als auch die schriftliche Verständigung der Zugmannschaft über die Untauglichkeit des Blocksignals des Blp St 1; letzteres aus der Überlegung heraus, daß Stromstörungen in der Regel innerhalb kurzer Zeit wieder behoben sind und das Blocksignal für den Folgezug u. U. wieder tauglich sein würde.

Bei Annäherung des Nachzuges setzte tatsächlich die Stromversorgung wieder ein und wechselte das Signalbild auf „Frei“, da es der Blockwärter nach Eintritt der Stromstörung unterlassen hatte, den Grünlichtstromkreis durch Betätigen der Signaltaste bzw. Haltgruppentaste zu unterbrechen.

