

Verkehrs-Unterrichtsblatt

10. Stück

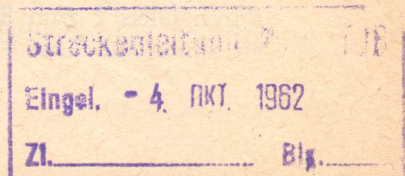
Wien, am 1. Oktober 1962

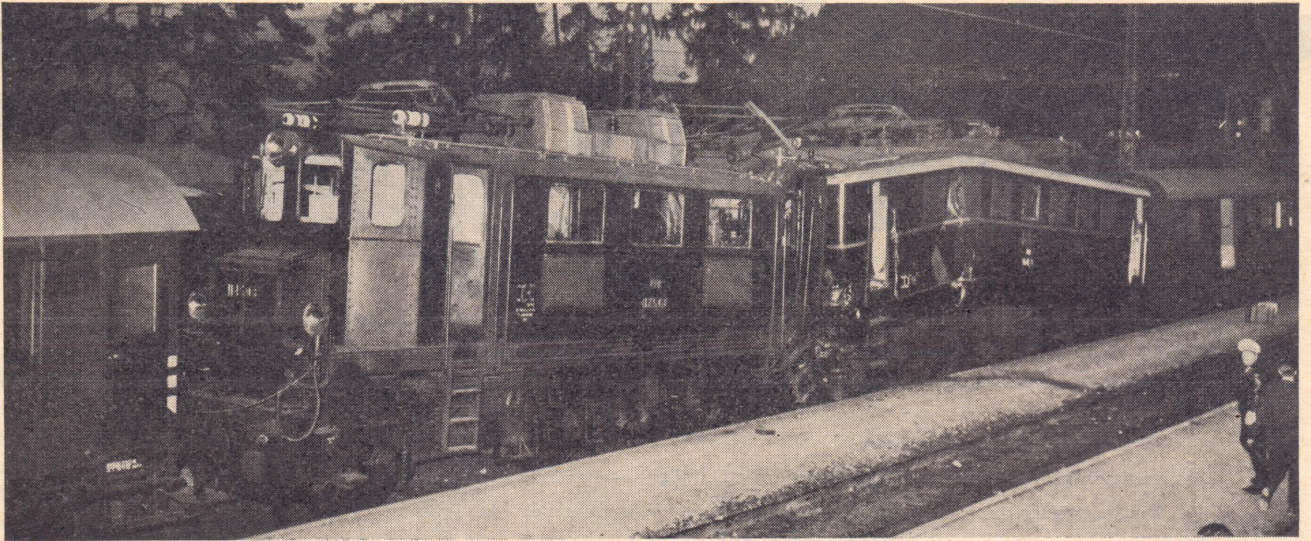
Jahrgang 1962

- Inhalt:
- 62. Verschiedene Dienstauffassungen
 - 63. Ergänzungsmeldungen bei folgenschweren Unfällen — besonders wichtig!
 - 64. Weichenwärter verschuldet Zusammenprall eines Vershubteiles mit Traktor
 - 65. Zusammenprall eines Lokomotivzuges mit Lastkraftwagenanhänger auf abgeschränkter Eisenbahnkreuzung
 - 66. Unfallverhütung

Vergessen -

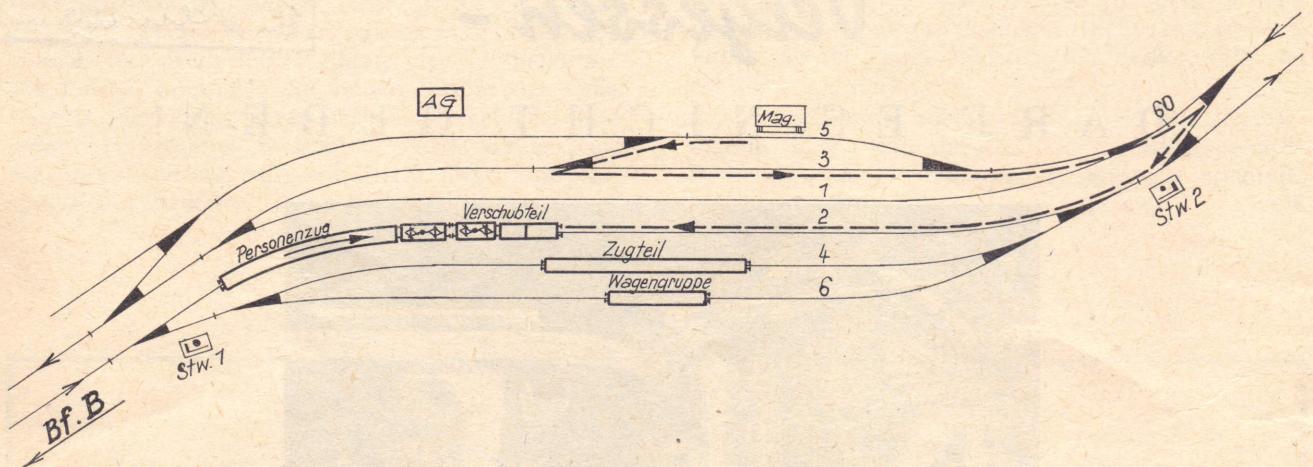
D A R F E S N I C H T G E B E N !





(Zusammenstoß eines einfahrenden Personenzuges mit gezogenem Vershubteil; 1 Toter, 44 Personen verletzt; schwere Beschädigung beider Tfz; Entgleisung zweier Personenwagen)

Schaden: zirka 800.000,— S!



Ursache:

Der Wärter im Stellwerk 2 des dargestellten Bf war um 18.56 Uhr vom Fdl fernmündlich zur Prüfung der Fahrstraße für die Einfahrt des Personenzuges aus Richtung B auf Gleis 2 beauftragt worden, hatte die Fahrstraßenprüfung auch durchgeführt und den Vollzug fernmündlich gemeldet. Unmittelbar darauf befragte ihn der Vershubleiter des auf Gleis 3 in Höhe des Magazins stehenden Vershubteiles (bestehend aus 5 Güterwagen, Tfz, Gepäck- und einem Kurswagen), ob er nach Zurückschieben über die Weiche 60 zuerst 3 Wagen nach Gleis 6, dann 2 Wagen nach Gleis 4 abstoßen und anschließend durch Gleis 2 zum Stellwerk 1 fahren dürfe, um an seinen auf Gleis 4 stehenden Zug zu schließen.

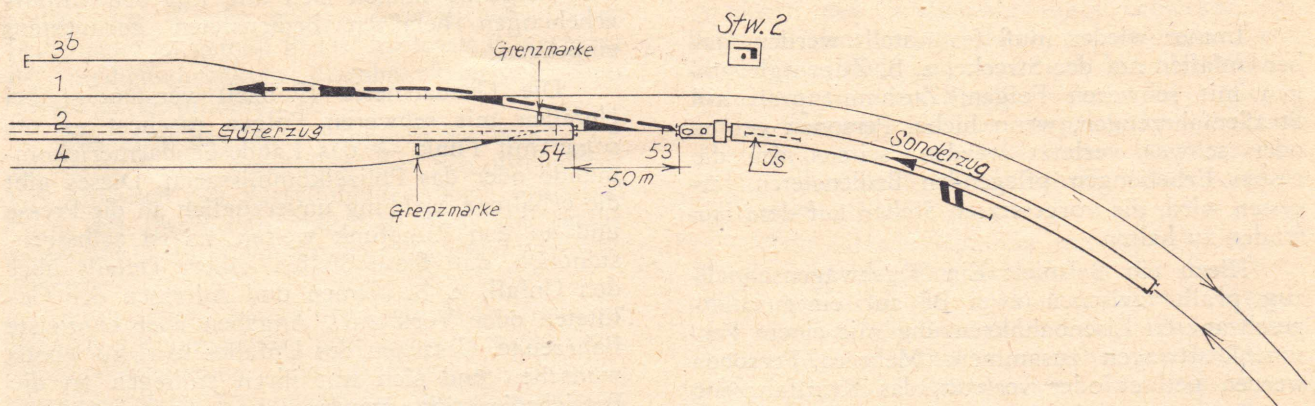
Wiewohl der Wärter im Stellwerk 2 kurz vorher dem Fdl die Fahrstraßenprüfmeldung für den auf Gleis 2 zu gewärtigenden Personenzug gegeben hatte, stimmte er der geplanten Vershubbewegung zu.

Er fragte weder beim Fdl um Zustimmung zur Benutzung der Hauptgleise 1, 4 und 2 an, noch verständigte er ihn sowie den Wärter im Stellwerk 1 von der bevorstehenden Durchfahrt des nach dem Abstoßen aus Tfz und 2 gezogenen Wagen bestehenden Vershubteiles auf Gleis 2.

Er hatte auf die Einfahrt des zu erwartenden Personenzuges auf Gleis 2 vollständig vergessen!

Bei solcher Handlungsweise mußte es zwangsläufig zum folgenschweren Zusammenstoß kommen!

62. Verschiedene Dienstauffassungen



Am 12. August 1962, 7.50 Uhr, fuhr ein Güterzug (Zub 1:0, Zugführer im Gepäckwagen hinter dem Tfz) im dargestellten Bf auf Gleis 2 ein und hielt außerplanmäßig wegen Wassernahme beim Wasserkran auf der nördlichen Bf-Seite an. Dadurch blieb der letzte Wagen des Zuges zwischen den Weichen 54 und 53, über die Grenzmarke der Weiche 53 hinausragend, stehen.

Da um 8.08 Uhr ein in gleicher Richtung fahrender Sonderzug fällig war, beabsichtigte der Fdl, diesen Zug auf Gleis 1, auf dem blockmäßige Ein- und Ausfahrten möglich sind, vorfahren zu lassen. Er gab deshalb nach Durchführung der Fahrstraßenprüfung in seinem Bereich die Einfahrt blockmäßig nach Gleis 1 frei. Sicht zu den Grenzmarken der Weichen 53 und 54, die im Fahrstraßenprüfbereich des Stellwerkes 2 liegen, hatte er nicht. Vorsorglich befragte er den Wärter im Stellwerk 2, ob der Güterzug grenzfrei stehe. Der Stellwerkswärter bejahte dies, stellte die Fahrstraße für den Sonderzug nach Gleis 1 her und das Einfahrsignal auf „Frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf höchstens 40 km/h“.

Der Tfz-Führer des Sonderzuges, der die Geschwindigkeit wegen der Stellung „Vorsicht“ des Einfahrvorsignals auf etwa 30 km/h herabgemindert hatte, sah die Besetzung des Einfahrgleises und konnte den Zug durch Schnellbremsung 50 m vor dem Schlußwagen des Güterzuges anhalten. Nach Vorziehen des Güterzuges setzte der

Sonderzug die Fahrt fort. Ein folgenschwerer Unfall war durch die besondere Aufmerksamkeit des Tfz-Führers vermieden worden!

Die Handlungsweise des Stellwerkswärters im Stellwerk 2 widersprach in jeder Hinsicht der Vorschrift. Er überzeugte sich nach Einfahrt und Stillstand des Güterzuges nicht von der grenzfreien Aufstellung des Schlußwagens, stellte das Einfahrsignal auf „Halt“ und ermöglichte hiedurch die Abgabe der Rückblockung (isolierte Schiene vor der Weiche 53 gelegen).

Doch damit nicht genug, beging er noch zwei weitere grobe Fehler. Der Fdl hatte den Stellwerkswärter von der geänderten Einfahrt des Sonderzuges verständigt und ausdrücklich befragt, ob der Güterzug im Hinblick auf das Anhalten vor dem planmäßigen Haltepunkt grenzfrei stehe. Der Stellwerkswärter bejahte diese Anfrage, ohne sich vorher von der Richtigkeit seiner Antwort zu überzeugen. Schließlich will er die Fahrstraßenprüfung durchgeführt haben, bei der ihm jedoch entging, daß die vorgesehene Fahrstraße nicht frei war; dies noch dazu bei sehr guter Sicht!

Solch grobfahrlässiges und gewissenloses Verhalten eines V-Bediensteten kann nicht streng genug beurteilt werden. Die Ausrede: „Das habe ich im Drange der Geschäfte übersehen“ gilt nicht! Ein solcher Bediensteter hat außer strenger Bestrafung dauernde Abziehung vom ausführenden Verkehrsdienst zu gewärtigen!

Fahrdienstleiter!

Im Punkt 341 der DV V 3 wird unter anderem angeordnet, daß Verspätungen personenbefördernder Züge von 10 Minuten oder mehr bekanntzugeben sind. Solche Verspätungen **müssen** an der Verspätungstafel angeschrieben **und außerdem** durch den Lautsprecher angesagt werden (siehe ZSV 19).

Diese Bestimmung wird immer wieder mißachtet, was stets zu Beschwerden der Reisenden führt. Der Bahnbenützer hat Anspruch darauf, über die Verspätung eines Zuges unterrichtet zu werden!

Denkt an diese Eure Verpflichtung gegenüber der Öffentlichkeit!

