



Verkehrs-Unterrichtsblatt

6. Stück

Wien, am 1. Juni 1971

Jahrgang 1971

Inhalt: 25. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 26. Etwas für jeden
 27. Laufüberwachung mittels Laufzettel
 28. Aus Meldungen der Sibe II

25. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Fehleinfahrt eines Städteschnellzuges

Die Sicherungsanlage des Bf N. besteht aus Befehlswerk und 2 Endstellwerken der Bauart 5007. Haupt- und Vorsignale sind vierbegriffig ausgeführt.

Am Ereignistag konnte ab 8.17 Uhr im Stellwerk 2 des Bf N. das Fahrstraßenfestlegefeld „nach L . . .“ nicht mehr geblockt werden. Hierüber wurde eine Störungsmeldung erstellt und diese dem Signalmeister zur Kenntnis gebracht. Wegen der nunmehr fehlenden Abhängigkeit zwischen zwei zusammenarbeitenden Dienstposten hatte der Fdl das Ankündigen der Blockbedienung bzw. die fernmündliche Anordnung und Vollzugsmeldung über Fahrstraßenprüfung und -sicherung für die Ausfahrten in Richtung L. im Bereich des Stellwerkes 2 eingeführt, jedoch wurden auf beiden Dienstposten keinerlei diesbezügliche Eintragungen gemacht.

Nach eingehender Untersuchung der Blockapparate in der Fahrdienstleitung und im Stellwerk 2 stellte der Signalwerkführer fest, daß die Spule des Fahrstraßenfestlegefeldes „nach L . . .“ durchgebrannt und der Einbau eines neuen Blockfeldes notwendig war. Mit dem Tausch des Blockfeldes wurde nach Eintreffen des Signalmeisters um etwa 14.30 Uhr begonnen.

Obwohl der Fdl bei der Zugankündigung für einen Lz an beide Stellwerke bereits um 14.50 Uhr Gleis 2 als Einfahrgleis bestimmt hatte, ordnete er für den um 15.13 Uhr vom Nachbarbf K. abgefahrenen Lz fernmündlich und blockmäßig die Einfahrt nach Gleis 4 an, da ihm nicht sicher schien, ob er das Tzf mit Rücksicht auf einen vorausgefahrenen Güterzug noch vor dem um 15.23 Uhr fälligen Städteschnellzug werde abfertigen können. Die erforderlichen Eintragungen über die Einfahränderung fehlten auf allen 3 Dienstposten.

Da der Güterzug seine Fahrzeit eingehalten hatte, konnte der Lz um 15.18 Uhr bei ordnungsgemäßer Bedienung der Sicherungsanlage auf Gleis 4 durchfahren. Der Wärter im Stellwerk 2 verabsäumte es jedoch, nach Einfahrt des Lz sowie Entblocken des Fahrstraßenfestlegefeldes durch den Fdl den „nach Gleis 4“ eingestellten Fahrstraßen-

knebel zurückzulegen und die Weichen 56 und 57 wieder in die Grundstellung zu bringen.

Kurz danach wurde der Städteschnellzug vom Bf K. mit der voraussichtlichen Abfahrt um 15.25 Uhr abgemeldet, worauf der Fdl im Bf N. blockmäßig die Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Durchfahrt dieses Zuges auf Gleis 2 anordnete. Der Wärter im Stellwerk 2 wollte nunmehr das Fahrstraßenfestlegefeld „von L . . .“ blocken, ohne hiebei auf die Stellung des noch nach Gleis 4 eingestellten Fahrstraßenknebels sowie die unrichtige Stellung der Weichen 56 und 57 zu achten und blieb daher stromlos. Anstatt nun zu überprüfen, ob sich alle Bedienungselemente für die Einfahrt nach Gleis 2 in der vorgeschriebenen Stellung befanden, meldete der Stellwerkswärter die vermeintliche Störung dem anwesenden Signalwerkführer, der antwortete, der Stellwerkswärter möge das Fahrstraßenfestlegefeld doch von Hand aus blocken. Da dieser jedoch eben zum Fernsprecher eilte, blockte der Signalwerkführer das genannte Feld selbst (bei abgenommenem vorderen Blockdeckel) und legte damit die Fahrstraße nach Gleis 4 fest. Der Stellwerkswärter erhob dagegen keinen Einwand, unterließ auch eine Verständigung des Fdl und legte den Signalknebel für das Einfahrsignal um. Kurz darauf bemerkte er die unrichtige Weichenstellung und brachte den Knebel wieder in die Grundstellung. Hiedurch wurde das Signal 4 b zeigende Hauptsignal kurz vor dem anrollenden Städteschnellzug in die Haltstellung gebracht, jedoch vom Zug trotz Schnellbremsung um 2 Wagenlängen überfahren.

Nachdem der Signalmeister das Fahrstraßenfestlegefeld „von L . . .“ von Hand aus wieder entblockt und der Stellwerkswärter die Bedienungselemente zur Fahrt nach Gleis 2 richtig gestellt hatte, konnte die Fahrstraße ordnungsgemäß festgelegt werden. Der Zug wurde durch den Vorfall 4 Minuten verspätet.

Das Ereignis wurde durch den Stellwerkswärter und den Signalwerkführer verschuldet. Ersterer, weil er nach Einfahrt des Lz auf Gleis 4 sowie Ent-

blocken des Fahrstraßenfestlegefeldes „von L . . .“ durch den Fdl die Bedienungselemente nicht in die Grundstellung gebracht, die Fahrstraße für die Einfahrt des Städtesschnellzuges auf das laut Zugverzeichnis für Bf-Bedienstete festgesetzte bzw. auf Grund des Befehlsempfanges auch angeordnete Gleis 2 nicht eingestellt und die dadurch bedingte anschließende Stromlosigkeit nicht sofort dem Fdl, sondern dem anwesenden Erhaltungsbediensteten gemeldet hat.

Nach Blocken des Fahrstraßenfestlegefeldes „von L . . .“ durch den Signalwerkführer von Hand aus ließ er ohne Rückfrage beim Fdl die Fehleinfahrt nach Gleis 4 durch Umlegen des Signalknebels zu. Der Stellwerkswärter erkannte wohl kurz darauf seine Fehlhandlung, konnte aber das Überfahren des haltzeigenden Einfahrsignals nicht mehr verhindern (DV V 3, Punkte 35, 236, 261 und 264 b; DV V 50, Punkte 18 (2), (5) in Verbindung mit dem Merkblatt zur DV V 51, Teil 5 (sinngemäß).

Mitschuldig war der Signalwerkführer, weil er den Blockapparat im Stellwerk 2 eigenmächtig bedient hat [DV V 50, Punkt 20 (3) sinngemäß].

Weitere Verfehlungen, die jedoch mit dem Vorfall nicht in ursächlichem Zusammenhang standen, beging der Fdl: Er verabsäumte es, anlässlich der aufgetretenen Störung die Ankündigung der

Blockbedienung sowie die Anordnung bzw. Vollzugsmeldung über fernmündliche Fahrstraßenprüfung und -sicherung in den Unterlagen zu verbuchen. Weiters unterließ er es, die Einfahränderung nach Gleis 4 für den Lz einzutragen (DV V 3, Punkte 184, 256, 257 und 292).

Wir rufen in diesem Zusammenhang die Bestimmungen der Punkte 257 der DV V 3 sowie des Punktes 20 (3) der DV V 50 in Erinnerung.

DV V 3, Punkt 257:

„Bei Arbeiten an Bf-Blockeinrichtungen ist der Bf-Block zu bedienen, soweit er bedienbar ist und einwandfrei arbeitet.

Wenn bei Blockeinrichtungen, die von zusammenarbeitenden Bediensteten zu bedienen sind, Unregelmäßigkeiten auftreten oder der zuständige Bedienstete des Sicherungsdienstes es anordnet, ist jede Blockbedienung nach den Bestimmungen der DV V 50 anzukündigen.

Neben der Blockbedienung ist der Auftrag zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße fernmündlich zu geben und der Vollzug zu melden . . .“.

DV V 50, Punkt 20 (3):

„Der Erhaltungsbedienstete darf nicht zur Bedienung eines Stellwerkes herangezogen werden.“

b) Entrollen von 5 Wagen auf die Strecke

Die Gleisanlage der unbesetzten H. u. Lst. R. besteht aus dem durchgehenden Hauptgleis 1 und dem Freiladegleis 3. Die H. u. Lst. liegt in einem Gefälle von 5‰, an das in Richtung Bf G. ein solches von 14‰ anschließt. In der H. u. Lst. abgestellte Fahrzeuge sind durch sperrbare Klemmkeile zu sichern. Der Verschub wird von der Zugbegleitmannschaft unter Aufsicht und Leitung des Zugführers durchgeführt. Beim vorübergehenden Abkuppeln des Zug-Tfz sind die Bestimmungen des Punktes 223 der DV M 26 zu beachten.

Nachdem am Ereignistag ein Bezirksgüterzug mit Personenbeförderung (Vorspann-Tfz, Zug-Tfz, 4 Personenwagen, 1 Gepäckwagen, 5 leere Güterwagen — diese ohne Handbremse —) um 7.26 Uhr am planmäßigen Haltepunkt auf Gleis 1 zum Stillstand gekommen war, sollte unter Leitung des Zugführers über die Weiche 1 nach Gleis 3 gefahren und von dort ein beladener Güterwagen abgeholt werden.

Obwohl der Zugführer wußte, daß keiner der 5 Güterwagen des Bezirksgüterzuges eine Handbremse besaß, in der Hst. keine Wagensicherungsmittel vorhanden sind und eine solche Wagengruppe in dem vorhandenen Gefälle von mehr als 2,5‰ zweifach zu sichern war, ließ er, anstatt mit dem ganzen Zug den vorzunehmenden Verschub durchzuführen, die 5 Güterwagen abkuppeln. Er unterließ es aber auch, den Tfz-Führer des Vorspann-Tfz die vorgesehenen Verschubbewegungen bekanntzugeben und ihn insbesondere zu veranlassen, den ganzen Wagenzug voll einzubremsen.

Da der Tfz-Führer demnach nur wußte, daß von Gleis 3 ein Wagen abgeholt werden sollte, löste er nach Stillstand des Zuges und noch vor Abkuppeln der 5 Wagen die durchgehende Bremse. Der Zugführer überzeugte sich nicht davon, ob im abgestellten Zugteil wenigstens die durchgehende Bremse voll wirkte, leitete bedenkenlos den Verschub ein und fuhr in Richtung Weiche 1.

Kurz darauf bemerkte der Tfz-Führer, daß die auf Gleis 1 stehenden Wagen in Richtung Bf G. entrollten, und gab sofort Gefahrensignal. Die Zugbegleitmannschaft wurde hiedurch zwar auf das Ereignis aufmerksam, konnte aber das Entrollen nicht mehr verhindern. Nach Verständigung des Nachbarbf G. fuhr der Zugführer mit dem Verschubteil geschoben den entrollten Fahrzeugen nach. Diese befuhren 8 unabgeschrankte Eisenbahnkreuzungen, es kam jedoch glücklicherweise weder zu einem Zusammenprall noch zu einer Gefährdung von Straßenbenützern. Die Wagen wurden im Bf G. mittels eines Hemmschuhes angehalten und mit dem kurz darauf eintreffenden restlichen Zugteil vereinigt.

Schuldtragend am Ereignis war der Zugführer, weil er als Verschubleiter eine aus 5 Güterwagen bestehende Gruppe ohne Sicherung abgestellt und es überdies verabsäumt hat, den Tfz-Führer des Vorspann-Tfz über die vorzunehmenden Verschubbewegungen zu verständigen bzw. ihn anzuweisen, vor dem Abkuppeln den Wagenzug voll einzubremsen.

Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die Bestimmungen des Punktes 223 der DV M 26, die u. a. lauten: „Verläßt das Tfz, von dem aus die

durchgehende Bremse bedient wird, einen durchgehend gebremsten Zug oder einen durchgehend- und handgebremsten Zug auch nur vor-

übergehend, so hat der Tfz-Führer den Wagenzug mit der durchgehenden Bremse voll einzubremsen . . .“.

c) Unerlaubte Abfahrt eines Triebwagenpersonenzuges

Bf O. besitzt kein Ausfahrtsignal, die Abfertigung personenbefördernder Züge erfolgt durch den Fdl mit Signal 28 a.

Um 20.56 Uhr — am Vorabend des Ereignistages — traf der im Bf O. endende Triebwagenpersonenzug auf Gleis 1 ein. Nach Übergabe des Triebwagens an den Lokwart des Bf O. um zirka 21.30 Uhr begab sich der Tfz-Führer zum Abendessen und legte sich um zirka 22.30 Uhr in der Unterkunft zur Ruhe. Er wurde um 3.35 Uhr des Folgetages vom Lokwart geweckt und begab sich anschließend zum Triebwagen. Dann setzte er Handlungen, die ihm, der nüchtern und gesund war, selbst unerklärbar schienen.

Er überzeugte sich nicht von der richtigen Uhrzeit und setzte **in der Meinung**, in Höhe der Fahrdienstleitung ein grünes Licht gesehen zu haben, das er als Abfahrauftrag auffaßte, den Zug ohne volle Bremsprobe und ohne den Zugführer gesehen zu haben, um 3.45 Uhr — **50 Minuten** vor der planmäßigen Abfahrtszeit — in Bewegung und fuhr in Richtung Bf M. ab.

Nach dem Anhalten in der zwischen Bf O. und M. liegenden Hst. bemerkte der Tfz-Führer, daß er

ohne Zugführer und mit Vorsprung vom Bf O. abgefahren war, setzte aber — da eine telephonische Verständigung mit den benachbarten Bf nicht möglich war — die Fahrt vorsichtig weiter fort. Kurz darauf hielt er neuerlich an, um seine weiteren Handlungen zu überlegen und fuhr schließlich vorsichtig bis in den Bf M. Die im Bf O. wartenden Reisenden wurden mit Autobussen nachgeführt, worauf der Triebwagenpersonenzug die Fahrt mit 43 Minuten Verspätung fortsetzte.

Folgende Verstöße des Tfz-Führers waren gegeben:

- a) Dienstantrittsmeldung beim Fdl unterlassen,
- b) richtige Uhrzeit nicht überprüft,
- c) volle Bremsprobe unterlassen,
- d) Abfahrt ohne Abfahrauftrag 50 Minuten vor Plan,
- e) Fehlen des Zugführers nicht beachtet.

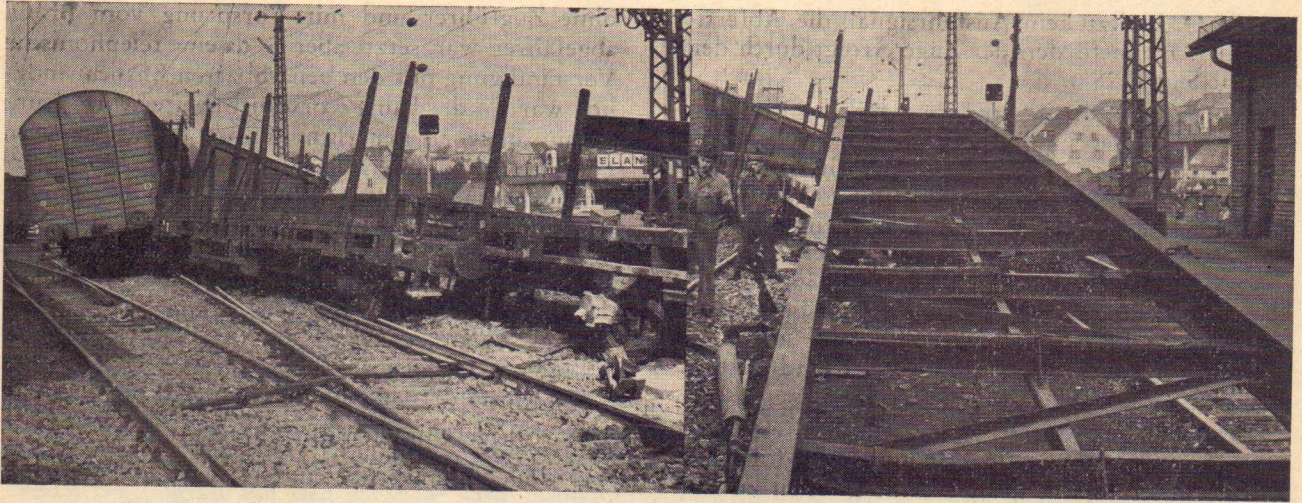
(DV V 3, Punkte 27, 284, 331, 333 und 471; DV M 26, Punkt 167; DV M 22, Teil A, Punkt 25).

d) Unfälle der letzten Zeit



Am 23. März fuhr im Bf K. das Zug-Tfz eines Bezirksgüterzuges mit 10 Wagen nach Gleis 4, um von dort 17 Wagen nach Gleis 2 zu überstellen. Da die Schraubenkupplung zwischen den zu überstellenden 17 und den restlichen auf Gleis 4 stehenden

Am 30. März kam es ebenfalls infolge mangelhafter bzw. **unterlassener Sicherung** im Bf V. zum Entrollen von 4 Wagen. Diese fuhren einem eben einfahrenden Güterzug in die Flanke, wobei 1 Wagen des Vershubteiles und 7 Wagen des Güterzuges



14 Wagen zu straff angezogen war, verlangte der mit dem Abkuppeln beauftragte Schaffner das Aufdrücken. Dadurch setzten sich nach dem Abkuppeln die 14 **ungesicherten** Wagen in Bewegung und entrollten in das Stumpfgleis 4 b.

Die Wagen erreichten eine Geschwindigkeit von 25 km/h, wobei 1 Wagen über eine Böschung stürzte und ein weiterer entgleiste.

entgleisten und Sachschaden in Höhe von zirka S 200.000,— entstand !

Diese Unfälle geben Anlaß an die Bestimmungen der Punkte 62, 63 d), 67, 92 j), 119, 122 und 124 der DV V 3 zu erinnern.

Am 19. März um 19.00 Uhr kam es auf einer abgeschränkten Eisenbahnkreuzung zwischen den

Verletzungen und mußte in ein Krankenhaus eingeliefert werden.



Bf A. und B. bei offenem Schranken zum Zusammenprall eines Personenzuges mit einem Lkw, wobei dieser schwer, das Tfz und die Personenwagen leicht beschädigt wurden. Der Kfz-Lenker erlitt

Der Schrankenbediener hatte die verbindliche Abmeldung des Personenzuges erhalten, aber auf die Schließung des Schrankens vergessen !

