



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

10. Stück

Wien, am 1. Oktober 1963

Jahrgang 1963

Inhalt: 48. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen  
49. Beispielhaftes Verhalten eines Schaffners  
50. Kundendienst  
51. 23. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“

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

### a) Anfahren eines Arbeitszuges an eine Gleisstopfmaschine

Am 5. August 1963 um 14.27 Uhr wurde das Streckengleis zwischen den Bf S. (km 0,0) und M. (km 9,0) gemäß einer VBA zwecks Abraumentladung sowie Gleisstopfarbeiten vom Fdl des Bf S. gesperrt.

Um 14.30 Uhr fertigte dieser Fdl einen Arbeitszug (bestehend aus Dampflokomotive und 5 geschobenen Wagen, druckluftgebremst, Zub 1:0) als Sperrfahrt bis km 8,0 (Einfahrsignal des Bf M.) und zurück ab; als späteste Ankunft im Bf S. wurde 15.50 Uhr vereinbart. Zum Zeitpunkt der Abfertigung des Arbeitszuges wußte der Fdl bereits genau, daß der Sperrfahrt in Kürze eine Sperrfahrt Kl nachfolgen werde.

Diese zweite Sperrfahrt (Gleisstopfmaschine) kündigte der Fdl des Bf S. um 14.32 Uhr den Bf- und Str-Bediensteten an, wobei er bekanntgab, daß die Sperrfahrt bis km 2,0 und zurück fahren werde. Als späteste Ankunft wurde 15.45 Uhr festgesetzt.

Um 15.30 Uhr ließ der Zugführer des Arbeitszuges die Arbeiten einstellen und gab Auftrag zur Rückfahrt. Den Wärter des Schrankenpostens 5 (km 6,1) wies er bei der Vorbeifahrt an, seine Rückfahrt vorzumelden.

Im km 1,2 nach einem Rechtsbogen mit anschließender Geraden sah die Tfz-Mannschaft des mit zirka 40 km/h fahrenden Arbeitszuges auf etwa 150—200 m die arbeitende Gleisstopfmaschine. Trotz Einleitung einer Schnellbremsung konnte das Anfahren mit etwa 10 km/h nicht mehr verhindert werden. Dabei wurde die Gleisstopfmaschine 10 m zurückgestoßen, das Nivelliergerät zertrümmert und 4 Stopfer gebrochen. Verletzt wurde niemand.

Den Unfall hat der Fdl des Bf S. verschuldet. Da dieser Bedienstete schon etliche Vor-

strafen aufweist, wurde auf Grund der nunmehrigen schweren Verfehlungen seine dauernde Abziehung vom Fdl-Dienst verfügt.

Der Beamte unterließ es, dem Arbeitszug, für dessen Fahrt als Sperrfahrt kein Fahrplan vorhanden war, mit A- bzw. B-Befehl die im Pkt. 572 der DV V 3 geforderten Angaben vorzuschreiben und begnügte sich mit einer mündlichen Verständigung der Zugmannschaft, wobei er dieser mitteilte, daß bis km 8,0 und zurück zu fahren sei und die späteste Ankunft im Bf S. um 15.50 Uhr zu erfolgen habe.

Obwohl der Fdl wußte, daß dem Arbeitszug sofort die Gleisstopfmaschine nachfahren würde, erschien es ihm nicht notwendig, dem Arbeitszug auch einen V-Befehl (gemäß Pkt. 574 der DV V 3) für die Rückfahrt beizugeben. Darin hätte enthalten sein müssen, daß auf der Rückfahrt (gemäß Pkt. 568 der DV V 3) mit höchstens 25 km/h zu fahren sei, da sich im gesperrten Gleis eine andere Sperrfahrt — nämlich die Gleisstopfmaschine — befinde. Wenn das Streckengleis zum Zeitpunkt der Abfertigung des Arbeitszuges auch noch zur Gänze frei war, so ist es doch selbstverständlich, daß trotzdem ein V-Befehl ausgestellt werden mußte, da sich der Arbeitszug bei der Rückfahrt in Richtung zu der noch im gesperrten Gleis befindlichen Gleisstopfmaschine bewegte.

Leider erhob auch die Zugmannschaft keinen Einwand, als der Arbeitszug ohne Fahrplan und Befehle abgefertigt wurde. Überdies wurde auch die Bremsprobe unterlassen. Dieser Verstoß steht jedoch mit dem Ereignis nicht in ursächlichem Zusammenhang.

Für die Sperrfahrt Kl fertigte der Fdl zwar die Fahrplanweisung aus, verständigte aber den

KI-Führer nur mündlich vom Verkehr der anderen Sperrfahrt. Pkt. 574 der DV V 3 besagt jedoch, daß bei Sperrfahrten KI die Weisungen — andere Sperrfahrt bereits im gesperrten Gleis — in Spalte 7 der Fahrplanweisung einzutragen sind.

Durch die Unterlassungen des Fdl wußte nur einer der bei den zwei Sperrfahrten befindlichen Bediensteten vom Verkehr der anderen Sperrfahrt. Damit waren die Voraussetzungen für das Anfahren gegeben. Hätte die Mannschaft des Arbeitszuges von der Gleisstopfmaschine gewußt, wäre nur mit einer Geschwindigkeit von

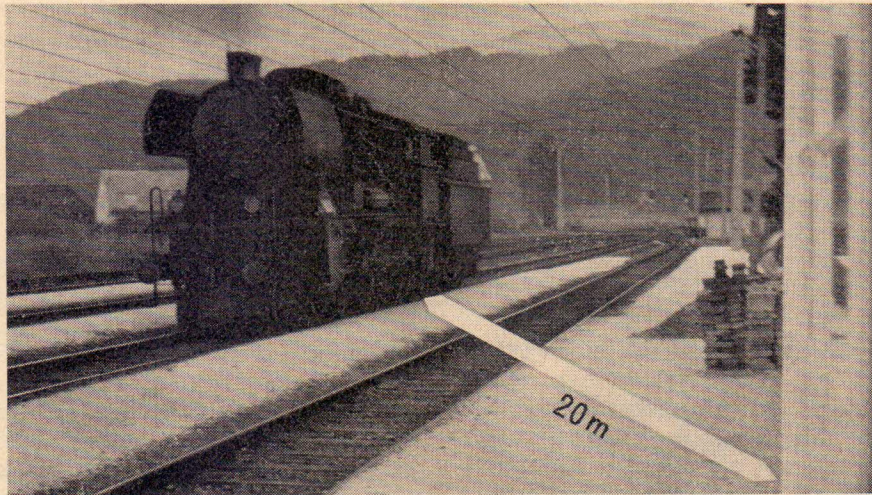
25 statt 40 km/h zurückgefahren worden (DV V 3, Pkt. 568).

Überdies beging der Zugführer des Arbeitszuges noch den Fehler, den Fdl des Bf S. von der Rückfahrt des Arbeitszuges nicht persönlich zu verständigen. Die DV V 3 schreibt im Pkt. 577 vor, daß der Zugführer (KI-Führer) vom nächsten Fernsprecher den Fdl des Ausgangsbfs von der Rückfahrt zu benachrichtigen hat. Hätte der Zugführer dieser Bestimmung entsprochen, wäre es unter Umständen möglich gewesen, daß der Fdl den Zugführer von der noch auf der Strecke befindlichen Sperrfahrt KI in Kenntnis gesetzt hätte.

#### b) Einfahrt eines Güterzuges auf besetztes Gleis

Am 10. August 1963 um 9.30 Uhr fuhr im Bf F. eine Dampflokomotive auf Gleis 3 ein; sie war für einen Schotterzug, der noch beladen

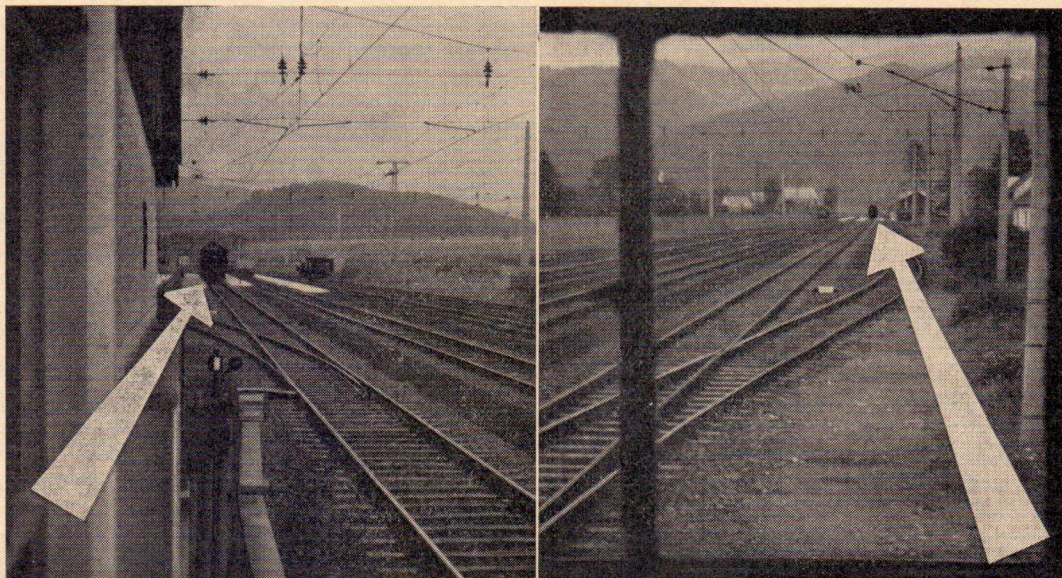
das Schild „Gleis besetzt“ anzubringen, wiewohl mit längerem Aufenthalt des Tfz zu rechnen war. Er hielt diese in der DV V 3 zwingend vorge-



wurde, bestimmt und blieb in einer Entfernung von 20 m vor der Tür der Fahrdienstleitung stehen.

Der Fdl, in dessen Fahrstraßenprüfbereich das Tfz stand, unterließ es nun, Hilfssperren und

schriebene Maßnahme deshalb für überflüssig, weil das Tfz ganz in seiner Nähe stand und er sicherlich nicht darauf vergessen würde — so dachte er!



(Blick von den Stellwerken 1 und 2)

Um 12.28 Uhr gab der Fdl gemäß Zugverzeichnis die Einfahrt für einen Güterzug nach Gleis 3 frei, nachdem er vorher den Wärter des Stellwerkes 2 fernmündlich zur Prüfung der Fahrstraße beauftragt und Vollzugmeldung erhalten hatte.

Weder der Wärter im Stellwerk 2 noch jener des Stellwerkes 1 nahmen eine Fahrstraßenprüfung vor, da sie sonst das beim Aufnahmegebäude stehende Tfz unbedingt hätten sehen müssen!

Der Fdl hatte sich vor der Freigabe der Einfahrt nicht auf den Platz begeben, um die Fahrstraße zu prüfen und hatte überdies auf das auf Gleis 3 stehende Tfz vergessen!

Als der Güterzug um 12.38 Uhr auf Gleis 3 einfuhr, wurde der Fdl, als er sich etwas verspätet auf den Platz begab, seiner Verfehlung gewahr. Aber auch der Tfz-Führer des Güterzuges hatte bereits die Besetzung des Einfahrgleises bemerkt und Schnellbremsung eingeleitet. Die Annäherung erfolgte auf etwa 150 m.

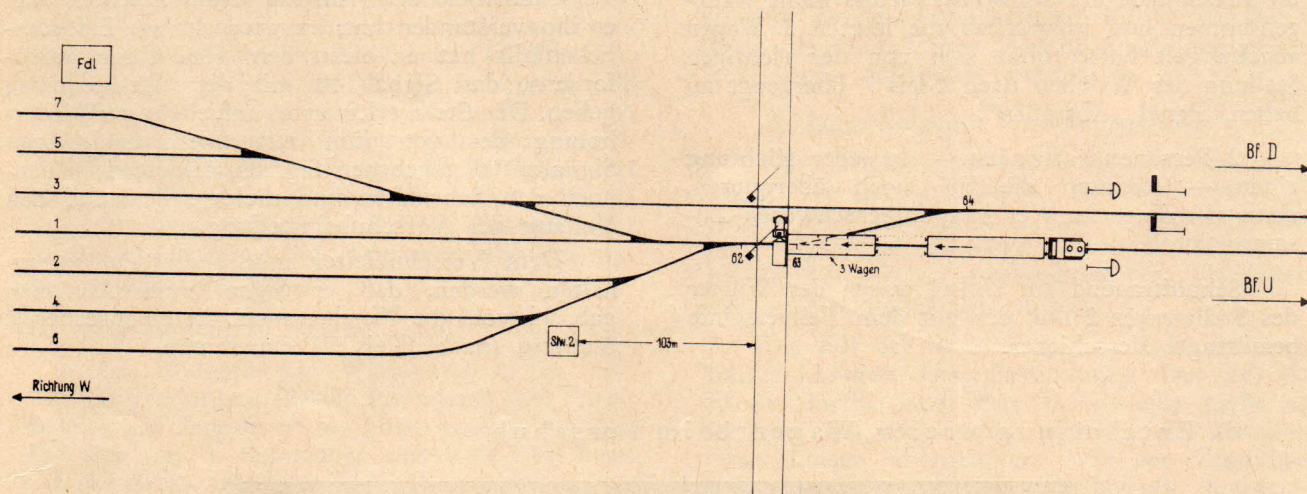
Der Vorfall verlief nur deshalb so glimpflich, da gute Sicht herrschte. Bei Nacht wäre der Zusammenstoß wahrscheinlich nicht mehr zu verhindern gewesen.

Die Verfehlungen der 3 Bediensteten sind eindeutig und brauchen deshalb nicht besprochen werden.

Im gegenständlichen Fall handelte es sich um einen noch sehr jungen Fdl. Bei solchen Bediensteten hat der Bf-Vorstand besonderes Augenmerk auf die Arbeitsweise zu richten. Schließlich ist es Aufgabe des Bf-Vorstandes, dem jungen Bediensteten das für seinen weiteren Weg erforderliche Rüstzeug zu geben. Es gab Zeiten, zu denen es undenkbar gewesen wäre, daß ein Fdl **keine** Fahrstraßenprüfung am Platz vorgenommen hätte! Keine andere Arbeit konnte so wichtig oder vordringlich sein, daß sie ihn davon abgehalten hätte. Die Erklärung dafür war ganz einfach: Erziehung zu peinlichster Genauigkeit und unbedingter Pflichterfüllung!

Sollte dies heute nicht mehr möglich sein?

### c) Zusammenprall eines Verschubteiles mit Traktor auf abgeschrankter EK bei offenem Schranken



Am 26. August 1963 um 15.38 Uhr prallte im dargestellten Bf auf der Eisenbahnkreuzung in Nähe des Stellwerkes 2 bei offenem Schranken ein aus 3 abgestoßenen Güterwagen bestehender Vershubteil mit einem Traktor sowie dessen Anhänger zusammen. Der Traktor wurde 8 m mitgeschleift und schwer beschädigt. Der Kraftfahrzeuglenker — Vater von 3 Kindern — kam unter den Traktor zu liegen und wurde getötet! Ein Güterwagen entgleiste mit beiden Achsen.

Hergang: Um 15.30 Uhr schloß der Wärter im Stellwerk 2 den elektrisch betriebenen Schranken der 103 m entfernt liegenden EK für die bevorstehende Fahrt eines aus Dampf-Tfz und 8 gezogenen Güterwagen bestehenden Vershubteiles von Gleis 6 auf das Gleis in Richtung Bf U. Während der Vorbeifahrt am Stellwerk wurde der Wärter von dem mit der Vershubleitung be-

auftragten, als Verschieber verwendeten Lohnbediensteten durch Zuruf von den geplanten Vershubbewegungen — Abstoßen nach Gleis 7, Gleis 4 und wieder Gleis 7 — verständigt.

Als der Vershubteil bei der Vershubhalttafel angehalten hatte, wobei das letzte Fahrzeug nahe der Weiche 63 zu stehen kam, wurde der Stellwerkswärter vom Fdl zur Einstellung des Vershubes sowie zur Prüfung der Fahrstraße für die Einfahrt eines Personenzuges aus Richtung W. auf Gleis 3 beauftragt. Der Stellwerkswärter gab daher dem eben vom drittletzten Wagen absteigenden Vershubleiter mit der Mundpfeife das Signal „Vershub einstellen“ und mit der Signalfahne Haltsignale. Dann meldete er dem Fdl die VershubEinstellung und Durchführung der Fahrstraßenprüfung. Anschließend öffnete er den Schranken, um wartenden Kraft-



fahrzeugen das Überqueren der EK zu ermöglichen. Zu diesem Zeitpunkt gab der Verschubleiter, der das Signal „Verschub einstellen“ sowie die Haltsignale des Stellwerkswärters nicht wahrgenommen und inzwischen die letzten 3 Wagen abgekuppelt hatte, ohne sich von der richtigen Stellung der Weichen nach Gleis 7 überzeugt zu haben, Signal „Abstoßen“.

2 Personenkraftwagen — in jeder Richtung einer — konnten die EK noch überqueren, dann allerdings kam es zum folgenschweren Zusammenprall.

Schuldtragend am Unfall waren der Wärter des Stellwerkes 2 und der mit dem Teilverschub beauftragte Verschieber.

Gemäß Pkt. 89 der DV V 2 ist das Signal 40 „Verschub einstellen“ mit dem **Signalhorn** zu geben. Gemäß Pkt. 73 der DV V 3 hat der Verschubleiter den Auftrag zum Zeichen, daß er ihn verstanden hat, zu wiederholen. Erforderlichenfalls hat er hierzu den Tfiz-Führer aufzufordern, das Signal 40 mit der Tfiz-Pfeife zu geben. Der Stellwerkswärter erhielt keine Wiederholung des von ihm mit einem unrichtigen Signalmittel gegebenen Signals, öffnete aber dennoch den Schranken und meldete dem Fdl den Vollzug der Verschubeinstellung.

Dem Verschubleiter muß außerdem vorgehalten werden, daß er Signal zum Abstoßen gab, wiewohl die Weichen nicht die entsprechende Stellung (nach Gleis 7) einnahmen.

#### d) Entgleisung dreier Wagen beim Verschub



