



Verkehrs-Unterrichtsblatt

4. Stück

Wien, am 1. April 1965

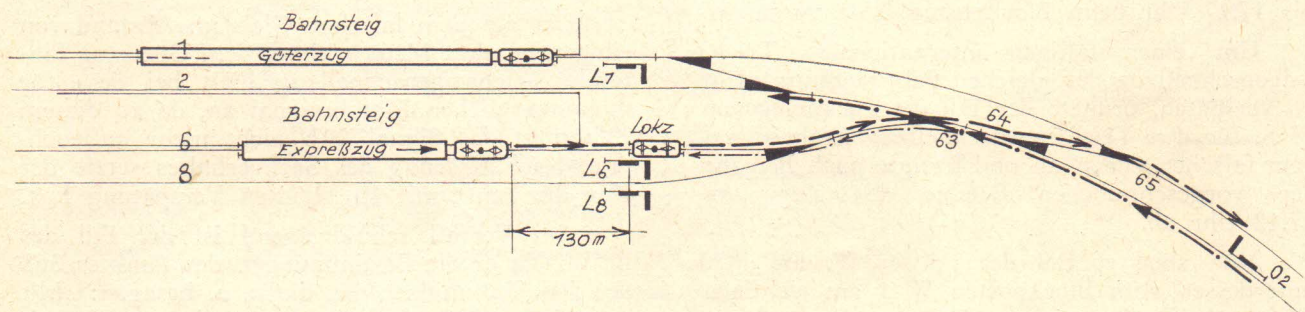
Jahrgang 1965

Inhalt: 19. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 20. Neues und Interessantes
 21. Etwas für jeden

19. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Gefährdung eines Expresßzuges

Bf S



Im dargestellten Bf war Gleis 1 besetzt. Durchfahrt für einen fälligen Expresßzug war daher abweichend vom Zugverzeichnis auf Gleis 6 vorgesehen.

Für einen aus der Gegenrichtung (Links-fahren) kommenden Lokz wurde das Deckungssignal 02, das vorschriftsmäßig rechts vom Einfahrgleis 2 steht, in Haltstellung belassen.

Das Vorsignal zum Deckungssignal ist am Einfahrsignal angebracht; der Abstand zum Deckungssignal 02 beträgt mehr als Bremsweglänge.

Der Tfz-Führer des Lokz traf bei Annäherung an den Bf S. das Einfahrvorsignal in Stellung „Vorsicht“ und das Einfahrsignal in Stellung „Frei“ an. Das am Mast dieses Signals befindliche Vorsignal zum Deckungssignal zeigte „Vorsicht“. Der Tfz-Führer war nun der Ansicht, daß das am Einfahrsignal angebrachte Vorsignal zum Ausfahrtsignal gehöre und das rechts vom Einfahrgleis stehende Deckungssignal für das

Nachbargleis 1 gelte. Er beachtete daher die Haltstellung dieses Signals nicht, fuhr weiter und schnitt die in der Fahrstraße des Expresßzuges liegende Weiche 64 auf, wodurch das für diesen Zug freizeigende Ausfahrtsignal L 6 in die Stellung „Halt“ fiel; bedingt durch die Stellung der Weiche 63 gelangte nun der Lokz nach Gleis 6. Erst jetzt bemerkte der Tfz-Führer seinen Fehler und gleichzeitig den entgegenkommenden Expresßzug und hielt an. Der Tfz-Führer des Expresßzuges hatte das Zurückfallen des Ausfahrtsignals wahrgenommen und Schnellbremsung eingeleitet. Die Annäherung erfolgte auf 130 m!

Wieso der Bedienstete der Ansicht war, das rechts vom Gleis 2 stehende Deckungssignal gelte für Gleis 1, ist unverständlich. Sagt doch die DV V 2, daß grundsätzlich die Einfahr-, Block- und Deckungssignale der Strecke auf eingeleisiger Bahn rechts, auf zweigleisiger Bahn mit Rechts-fahren rechts, mit Links-fahren links, die Aus-

fahrsignale und die Deckungssignale in Bf rechts vom befahrenen Gleis angeordnet sind.

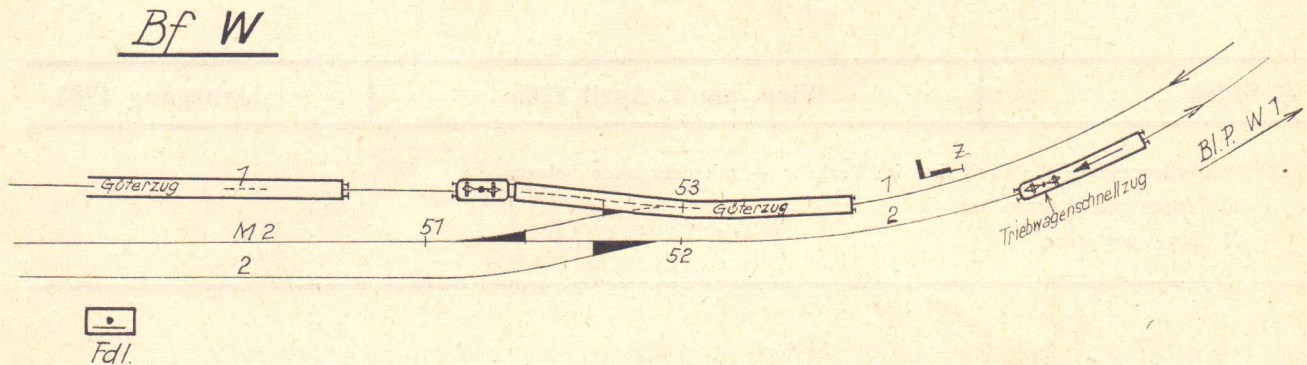
Steht das Hauptsignal nicht auf der vorgeschriebenen Seite, so wird durch das Kennzeichen K 121 a auf seinen Standort verwiesen.

Überdies müßte dem Tfz-Führer der Stand-

ort des Deckungssignals auf Grund seiner Streckenkenntnis bekannt sein.

Der Tfz-Führer des Lokz hatte gegen die Bestimmungen der DV M 22, Teil A, Punkt 6, der DV V 2, Punkte 10, 11, 24 und DV V 3, Punkte 446, 448 a) und 454 verstoßen.

b) Einfahrt eines Güterzuges auf besetztes Gleis



Am 25. Februar mußte ein zwischen dem Blockposten W 1 und dem Bf W. liegende Güterzug in 2 Teilen nach Bf W. gefahren werden, wobei der zweite Teil dort um 17.15 Uhr auf Gleis 1 eintraf. Hiedurch wurde der Folgezug — ebenfalls ein Güterzug — von 16.29 Uhr bis 17.17 Uhr beim Blockposten W 1 verhalten.

Um einen fälligen internationalen Triebwagenschnellzug der gleichen Fahrtrichtung nicht zu verspäten, ordnete der Fdl des rückgelegenen Bf S. für den Triebwagenschnellzug „Fahren auf dem falschen Gleis“ an und fertigte nach Beigabe der vorgeschriebenen Befehle den Zug um 17.12 Uhr ab.

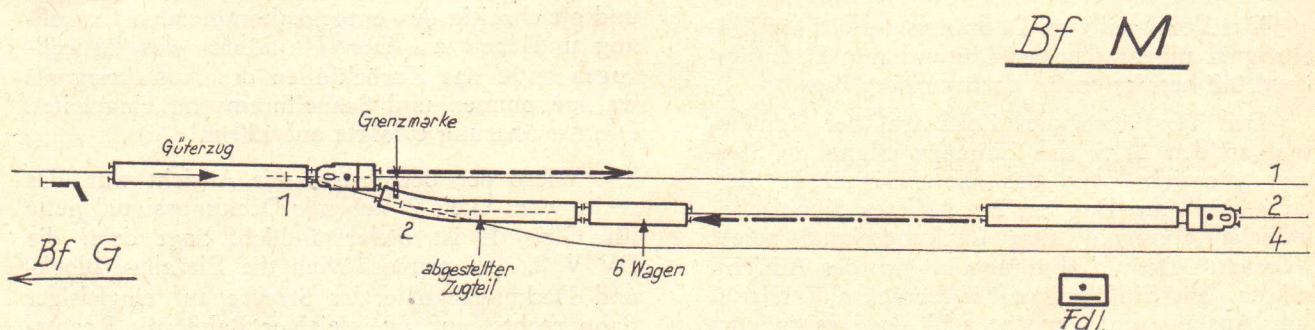
Nun aber vergaß der Fdl in W. auf den, unterdessen vom Blockposten W 1 am richtigen Gleis anrollenden zweiten Güterzug. Er betätigte für den am falschen Gleis zu erwartenden Triebwagenschnellzug das Signal 29 b, worauf der Tfz-Führer des Güterzuges **berechtigt** am haltzeigen-

den Einfahrsignal vorbei und in den Bf einfuhr. Zum Glück bemerkte er rechtzeitig das Besetztsein des Einfahrgleises sowie die vom Schlußschaffner des im Bf stehenden Güterzuges gegebenen Haltsignale und leitete Schnellbremsung ein. Annäherung erfolgte auf zirka 70 m!

Der auf dem falschen Gleis im Abstand von einigen hundert Metern hinter dem Güterzug fahrende Triebwagenschnellzug hielt bei dem für ihn untauglichen Einfahrsignal an, da zu diesem Zeitpunkt das Signal 29 b nicht mehr aufleuchtete. Nach Klärung des Sachverhaltes setzte der Zug die Fahrt mit 10 Minuten Verspätung fort.

Am Vorfall schuldtragend ist der Fdl des Bf W., da er die Bestimmungen des Punktes 368 der DV V 3 mißachtete, die u. a. besagen: „Mit Lichtsignal 29 b darf die Erlaubnis zur Vorbeifahrt nur dann gegeben werden, wenn sich auf dem richtigen Gleis kein Zug gleicher Fahrtrichtung befindet“.

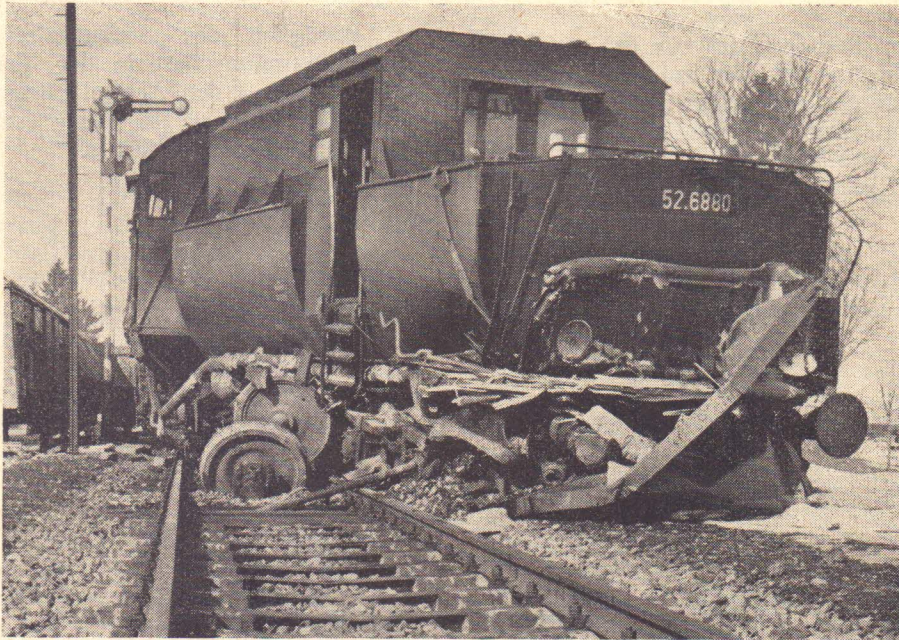
c) Zusammenstoß eines einfahrenden Güterzuges mit stehendem Zugteil



Am 1. März um 2.54 Uhr fuhr ein Güterzug bei der Einfahrt in den Bf M. auf den letzten Wagen eines nicht grenzfrei auf Gleis 2 stehenden Bezirksgüterzuges auf. Dabei erlitt der Tzf-Führer eine leichte Verletzung. Der Tender des in verkehrter Stellung fahrenden Tzf (Reihe 52)

wurde zertrümmert und die ersten 2 Güterwagen des einfahrenden Zuges leicht beschädigt. Beim stehenden Zugteil entgleisten 3 Wagen und erlitten schwere Beschädigung. An zwei weiteren Güterwagen entstanden leichte Schäden. Ein Ausfahrtsignal wurde umgerissen.

Schadenshöhe zirka S 600.000!



Bis zur Beendigung der Aufgleisungsarbeiten — um 14.42 Uhr — mußte Umsteigeverkehr eingerichtet werden.

Hergang:

Der Bezirksgüterzug (859 t, 74 Achsen, Zub 1:4, alle in der Tenderkabine des Tzf) war im Bf M. um 2.30 Uhr auf Gleis 2 eingefahren und hielt so an, daß das Tzf in Höhe der Fahrdienstleitung (Mittelstellwerk) zu stehen kam. Da der Fdl auf Grund der ihm bekannten Zuglänge vermutete, daß der Zug nicht grenzfrei stehe, beauftragte er den Zugführer, Überprüfung durchzuführen zu lassen. Überdies war das laut Tafel B 11 des Besonderen Anhanges vorgeschriebene Signal „Grenzfrei“ vom Schlußschaffner nicht gegeben worden, da sich der Bedienstete — wie erwähnt — in der Tenderkabine aufhielt. Nun hatte aber der Zugführer bereits aus eigenem den Schlußschaffner in Richtung Zugschluß beordert. Dieser Bedienstete gab nach kurzer Zeit Signal „Wegfahren“, worauf der Zug 3—5 Wagenlängen vorgezogen wurde, und anschließend Signal 60 „Grenzfrei“.

Nach Abhängen der für Bf M. bestimmten Wagen wurden Verschubarbeiten durchgeführt und u. a. eine Gruppe von 6 Wagen an den stehengebliebenen Zugteil abgestoßen; hiebei

kam es infolge unterlassener Bedienung der Handbremse durch den Schlußschaffner zu einem Anprall, der jedoch zu keiner Verschiebung der stehenden Wagengruppe führte.

Der Fdl hatte von diesen Verschubarbeiten Kenntnis, zumal er sie durch Freigabe der Weichen zuließ und mehrere Verschubfahrten unmittelbar an der Fahrdienstleitung vorbei führten. Dennoch stellte er — ohne Auftrag zur Verschiebungseinstellung zu erteilen und ohne eine Fahrstraßenprüfung vorzunehmen — im Mittelstellwerk die Durchfahrt für den fälligen Güterzug auf Gleis 1 frei. Kurz darauf kam es zum geschilderten Zusammenstoß.

Die Erhebungen ergaben auf Grund einer Messung der Zuglänge des Bezirksgüterzuges, daß dieser auch nach dem Vorziehen auf Grund des Signals „Wegfahren“ des Schlußschaffners noch immer mit mindestens einem Wagen über die Grenzmarke der Weiche 1 gestanden war. Überdies bewiesen Schleifspuren, die bereits $2\frac{1}{2}$ Wagenlängen vor der Grenzmarke der Weiche 1 begannen, daß der Zugteil nach dem Zusammenstoß in Richtung Aufnahmegebäude geschoben worden war. Damit war festgestellt, daß sich der Schlußschaffner von der grenzfreien Aufstellung des Zuges überhaupt nicht oder nur sehr mangelhaft überzeugt hat.

Dem Fdl muß, abgesehen von der unterlassenen Fahrstraßenprüfung, vorgeworfen werden, daß er die Verschubarbeiten beim Bezirksgüterzug noch zuließ, wiewohl er für den anrollenden Güterzug die Durchfahrt bereits freigestellt hatte.

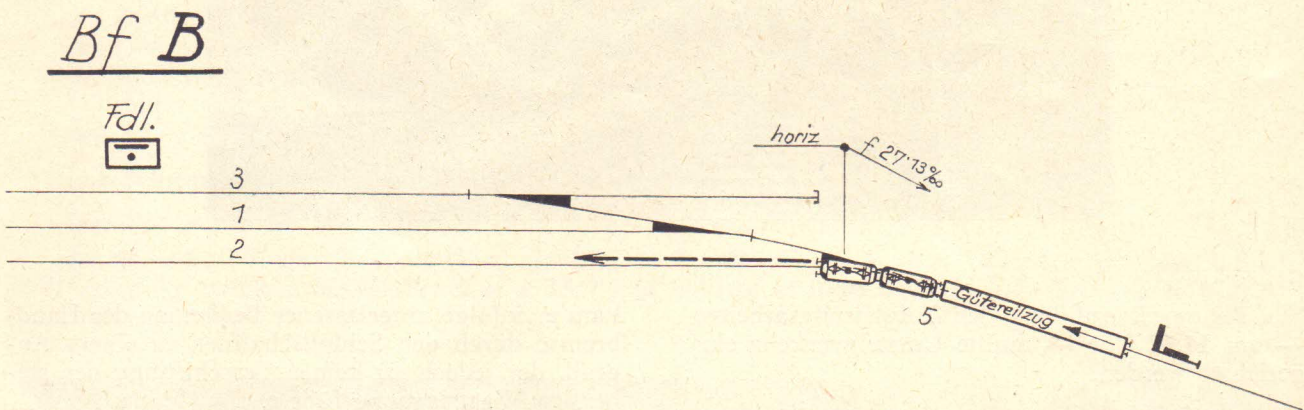
Wir möchten diesen folgeschweren Unfall zum Anlaß nehmen und darauf hinweisen, daß hier keinesfalls die erleichternden Bestimmungen der ZSV 18, Punkt 2. a) und b) Anwendung finden durften.

Wiewohl vom Standort des zur Fahrstraßenprüfung verpflichteten Fdl, der auf der Einfahrseite des Bezirksgüterzuges gelegene Teil der für den folgenden Güterzug zu prüfenden Fahrstraße nicht überblickt werden konnte und dem Fdl die grenzfreie Einfahrt des Bezirksgüterzuges

durch den Schlußschaffner gemeldet worden war, durfte er dennoch den zwischen dem Einfahrsignal und der Grenzmarke der Weiche 1 gelegenen Fahrstraßenabschnitt nicht als frei ansehen, weil bis zur Zeit der Fahrstraßenprüfung im unübersichtlichen Abschnitt — in Richtung gegen den anrollenden Güterzug — verschoben worden war. Er hätte jedoch nach Einstellung des Verschlusses einen V-Bediensteten (Zugführer oder Schaffner) mit der Fahrstraßenprüfung in diesem Abschnitt beauftragen können.

Bezüglich des Aufenthaltes der gesamten Zugbegleitmannschaft in der Tenderkabine verweisen wir auf den Artikel „Bremsbesetzung“ im Punkt 21 „Etwas für jeden“ des vorliegenden Verkehrs-Unterrichtsblattes.

d) Entgleisung der Tfz eines einfahrenden Gütereilzuges



Am 2. März um 1.35 Uhr entgleisten während der Einfahrt eines Gütereilzuges in den Bf B. das Vorspann-Tfz mit allen Achsen und das Zug-Tfz mit der vorderen Achse. Hiedurch wurde der Verkehr auf der äußerst stark befahrenen eingleisigen Hauptbahn bis 9.35 Uhr unterbrochen. Schienenersatzverkehr mußte eingerichtet und überdies ein internationaler Expreszug über eine ausländische Strecke umgeleitet werden.

Der Unfall war auf alleiniges Verschulden des Fdl im Bf B. zurückzuführen:

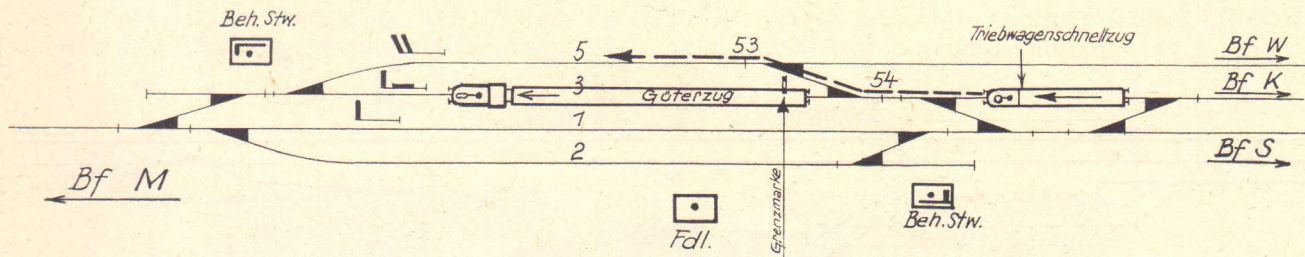
Als der Bedienstete im elektrischen Mittelstellwerk mit Gleisbild die Einfahrt für den Gütereilzug nach Gleis 2 freistellen wollte, ließ sich die Weiche 5 nicht umstellen. Anstatt nun, wie vorgeschrieben, die Überbrückungstaste zu betätigen, begab er sich zur Weiche und kurbelte sie um; hierbei unterließ er es, sich davon zu überzeugen, ob der Verschlößhaken den Klemmbacken umfaßte. Dann legte er — wie vorgeschrieben — ein Weichenschloß (Schubriegel-

schloß) an, brachte aber — angeblich wegen schlechter Lichtwirkung seiner Handlaterne — dessen Riegel nicht zu, so daß das Schloß unversperrt blieb. Tatsächlich konnte er den Schubriegel nicht ganz in das Schloß schieben, weil er die Weiche nicht vollständig umgekurbelt hatte.

Trotz dieser absolut mangelhaften Weichensicherung erteilte der Fdl dem bereits beim Einfahrsignal stehenden Zug fernmündlich Einfahrerlaubnis. Beim Befahren der Weiche kam es zur Entgleisung, wobei ein glücklicher Umstand darin lag, daß der Zug in der Steigung von 27⁰/₁₀₀ keine wesentliche Geschwindigkeit erreichen konnte.

Eine kurz nach dem Unfall durchgeführte Untersuchung der Sicherungsanlage ergab, daß bei Weiche 5 die Zungen an der Backenschiene einwandfrei anlag und auch das Weichenschloß bei richtiger Bedienung funktionierte. Lediglich die Bedienungsfehler des Fdl hatten die an sich einwandfreie Weichensicherung zunichte gemacht.

e) Einfahrt eines Triebwagenschnellzuges auf besetztes Gleis

Bf O

Im dargestellten Bf O. sind Durchfahrten aus Richtung K. nach M. blockmäßig nur auf Gleis 5 möglich.

Am 2. März um 12.28 Uhr traf im Bf O. ein Bedarfsgüterzug (1626 t, 92 Achsen) auf Gleis 3 ein und hielt so an, daß der letzte Wagen etwa 2 m über die Grenzmarke der Weiche 54 hinausragte.

Nach Stillstand des Zuges sperrte ein Schlüsselträger im Auftrag des Stellwerkswärter die Weiche 54 für die bevorstehende Durchfahrt eines internationalen Triebwagenschnellzuges auf Gleis 5 in ablenkende Stellung.

Um 13.10 Uhr gab der Fdl blockmäßig die Durchfahrt für den Triebwagenschnellzug frei. Nachdem der Stellwerkswärter das Einfahrsignal in die Stellung „Frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ gebracht hatte, bemerkte er die nicht grenzfreie Aufstellung des Güterzuges. Es

gelang ihm, den bereits einfahrenden Triebwagenschnellzug durch Haltsignale 100 m vor dem Fahrhindernis anzuhalten!

Drei Bedienstete haben diese Einfahrt auf besetztes Gleis verschuldet:

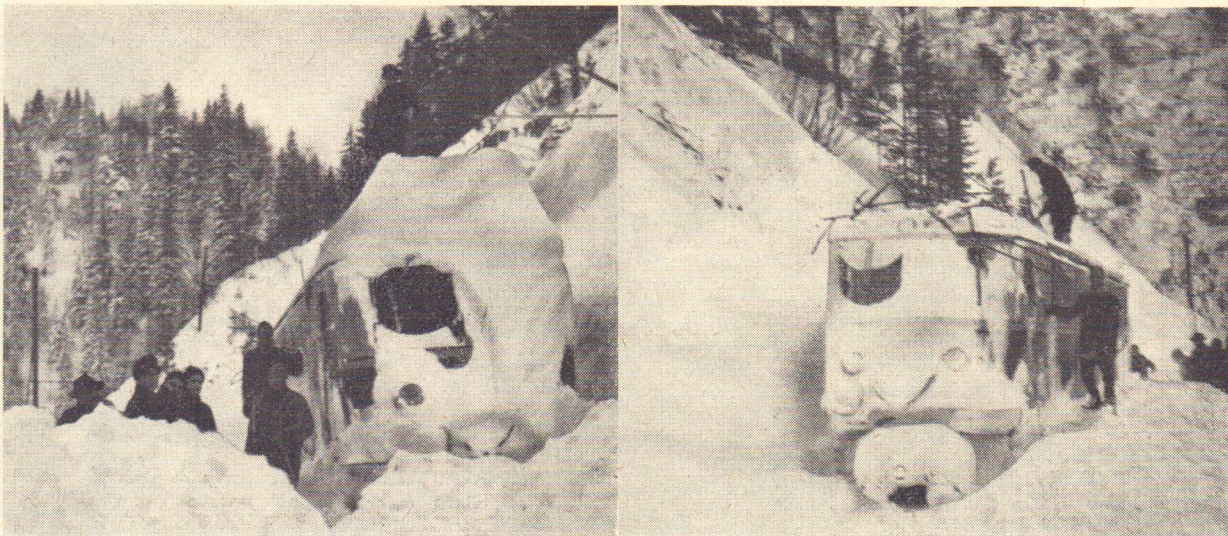
Der Schlußschaffner des Güterzuges — er befand sich am 5. Wagen vom Zugschluß — hatte sich nicht von der grenzfreien Aufstellung seines Zuges überzeugt.

Der Schlüsselträger sah zwar, daß der letzte Wagen über die Grenzmarke ragte, stellte aber die Weiche 54 dennoch um; eine Meldung hierüber unterließ er.

Aber auch der **Stellwerkswärter** übersah bei der Fahrstraßenprüfung vorerst die nicht grenzfreie Aufstellung.

Daß es bei derartig nachlässiger Dienstleistung zu einer Einfahrt auf besetztes Gleis kommen mußte, nimmt nicht wunder.

Hoch klingt das Lied vom braven Eisenbahner!



Der Winter 1964/1965 stellte an unser Personal außerordentliche Anforderungen! Daß der Verkehr trotz ungeheurer Schneemassen dennoch zum großen Teil klaglos abgewickelt werden konnte, ist dem vorbildlichen Einsatz der Bediensteten zu danken. Jeder griff zur Schaufel, ob Oberbauarbeiter, Bf-Bediensteter oder Direktionsbeamter! Sie alle gaben ein vorbildliches Beispiel bester Pflichterfüllung und dokumentierten damit eindeutig ihre Einstellung zur Österreichischen Bundesbahn!

