

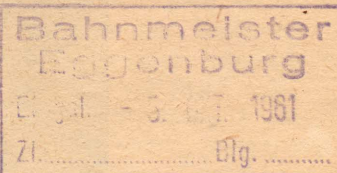
# Verkehrs-Unterrichtsblatt

10. Stück

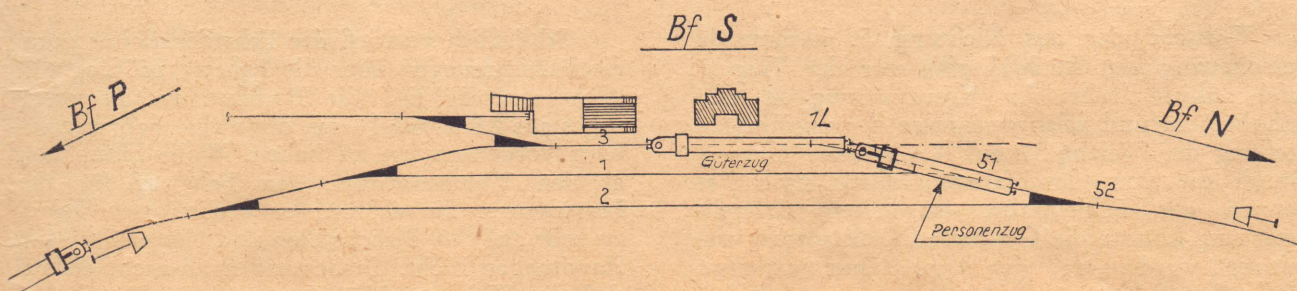
Wien, am 1. Oktober 1961

Jahrgang 1961

- Inhalt: 48. Zugzusammenstoß auf einer Nebenbahn  
 49. Und wieder ein schwerer Kleinwagenunfall  
 50. „Außergewöhnliche Fahrzeuge“ — Überschreitung der Meterlast  
 51. Für jeden etwas  
 52. Wildwest auf eingleisiger Hauptbahn  
 53. Unfallverhütung  
 54. Lösung des 16. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“  
 55. 17. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“



## 48. Zugzusammenstoß auf einer Nebenbahn



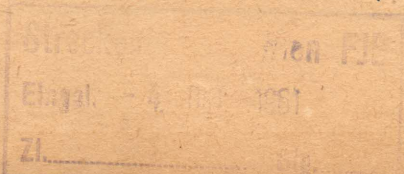
Im Bahnhof S. kreuzen planmäßig zwei Personenzüge. Die Weichen sind örtlich bedienbar und schloßgesperrt; die Weiche 51 kann nur in der Ablenkung versperrt werden. Gleis 3 ist Nebengleis (Magazinsgleis). Ausnahmegenehmigung gemäß Punkt 450 a) der DV V 3 liegt für den Bahnhof vor.

Am 2. September 1961 um 15.03 Uhr fuhr ein aus Richtung N. kommender Personenzug im Bahnhof S. auf das mit einem Güterzug besetzte Gleis 3 ein und stieß mit diesem zusammen. Dabei erlitten 9 Reisende und 2 Bedienstete glücklicherweise nur leichte Verletzungen. Sie konnten nach erster Hilfeleistung in häusliche Pflege entlassen werden bzw. ihre Fahrt fortsetzen. Beim Zusammenstoß wurde die Lokomotive des Personenzuges schwer beschädigt und fahruntauglich. Der letzte Wagen des Güterzuges stürzte fast um, ein weiterer entgleiste mit beiden Achsen.

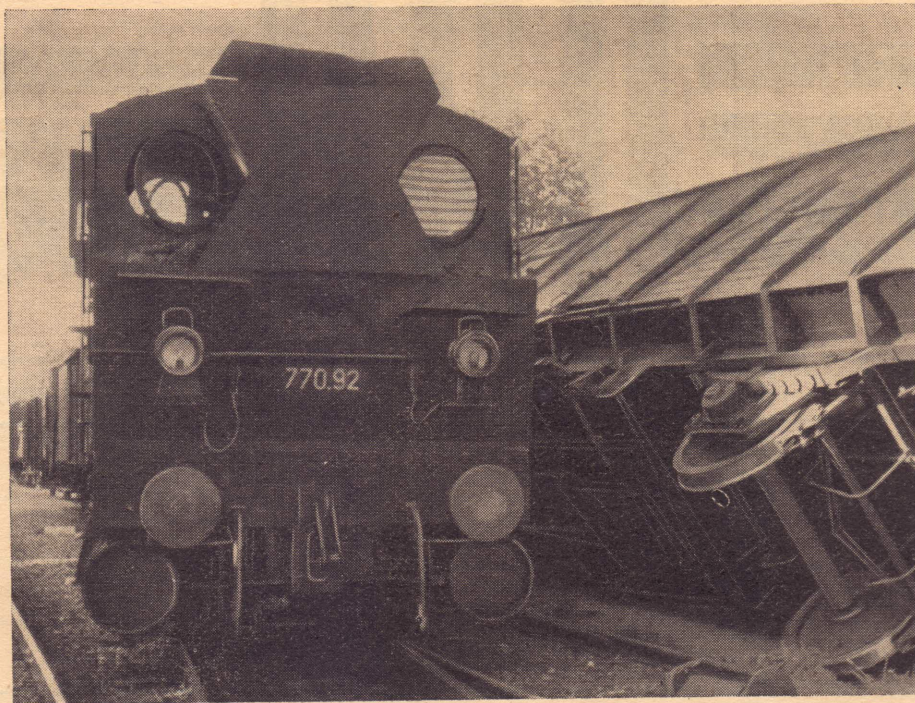
Der Personenzug setzte unter Verwendung der Güterzuglokomotive die Fahrt mit 42 Minuten Verspätung fort.

Die Erhebungen hinsichtlich Ursache und Schuldfrage ergaben folgendes:

Der Fahrdienstleiter hatte den Güterzug mit 140 Minuten Vorsprung vom Nachbarbahnhof N. zur Kreuzung und zum Vorfahren mit den bei ihm kreuzenden Personenzügen angenommen. Um das Umstellen des Güterzuges zu ersparen, entschloß er sich, den Zug auf Magazinsgleis 3 einfahren zu lassen und beauftragte deshalb den Weichenwärter, den Fahrweg nach Gleis 3 herzustellen, den Güterzug mittels Haltscheibe bei der Trapeztafel anzuhalten sowie die Zugmannschaft von der geänderten Einfahrt (Gleis 3 statt planmäßig Gleis 2) zu verständigen. Um 14.49 Uhr fuhr der Güterzug auf Gleis 3 ein. Der Fahrdienstleiter gab die Rückmeldung an Bahnhof N. ab, ließ den Fahrweg für den zu erwartenden Personenzug aus Richtung P. nach Gleis 2 herstellen und nahm auch kurze Zeit später den vom Bahnhof N. angebotenen Personenzug an; den Weichenwärter beauftragte er, die Weichen für die Einfahrt des Personenzuges nach Gleis 1 zu stellen und zu sperren. Dieser vergaß jedoch darauf und unterließ es auch, dem Fahrdienstleiter die Weichenschlüssel zur Verwahrung im Schlüsselkasten (Bauart Zuleger) zu übergeben.







(Situation nach Abziehen des Wagensatzes)

Während der aus Richtung P. kommende Personenzug laut Buchfahrplan vor der Trapeztafel anhielt, fuhr der Kreuzungszug in den Bahnhof ein und gelangte infolge der unrichtigen Stellung der Weiche 51 auf das besetzte Gleis 3. Durch die vom Triebfahrzeugführer nach Erkennen der Fehleinfahrt eingeleitete Schnellbremsung konnte die Geschwindigkeit soweit vermindert werden, daß der Anprall nur mit etwa 15 km/h erfolgte.

Zur Verschuldensfrage ist zu sagen:

Gegen die Disposition des **Fahrdienstleiters**, den Güterzug trotz Kreuzung der beiden Personenzüge anzunehmen, ist nichts einzuwenden; falsch war es jedoch, entgegen der Bestimmung der Bahnhofdienstordnung den Zug auf das Magazinsgleis 3 über die ungesicherte Weiche 51 einzulassen, anstatt die laut Zugverzeichnis vorgesehene Einfahrt nach Gleis 2 und anschließendes Umstellen nach Gleis 3 vorzunehmen.

Einen weiteren Fehler beging der **Fahrdienstleiter** dadurch, daß er den Güterzug sofort nach Einfahrt auf Gleis 3 rückmeldete, ohne daß vorher im Punkt 391 der DV V 3 festgelegte Bedingungen für die Abgabe der Rückmeldung erfüllt waren. Da der Güterzug die Kreuzung der beiden Personenzüge abzuwarten hatte, mußte entweder für einen Folgezug — diesfalls für den zu erwartenden Personenzug — ein anderer Fahrweg hergestellt oder eine Haltscheibe bei der Trapeztafel aufgestellt werden. Nichts davon wurde veranlaßt. Die Weiche 51 blieb in der gleichen Stellung, sie blieb es bis zum Zusammenstoß!

Schließlich verstieß der **Fahrdienstleiter** gegen die Bestimmungen über die Fahrwegprüfung und -sicherung. Er ließ die Einfahrt des Personenzuges aus Richtung N. zu, ohne eine Fahrwegprüfung vorgenommen zu haben. Wohl beauftragte er den Weichenwärter, den Fahrweg für den Personenzug zu sichern; er verließ sich jedoch zu sehr auf den Bediensteten und überprüfte seine Handlungen nicht. Er bestand auch nicht darauf, daß die Weichenschlüssel gemäß Punkt 451 der DV V 3 am richtigen Platz, also im Schlüsselkasten, verwahrt wurden. Damit schuf er die Voraussetzung für den Zusammenstoß.

Dem **Weichenwärter** muß vorgeworfen werden, daß er nach Einfahrt des Güterzuges zwar die Weiche 1 L umstellte, es aber unterließ, auch die Weiche 51 wieder in die Grundstellung zu bringen. Als er später vom **Fahrdienstleiter** den Auftrag erhielt, den Fahrweg für den Personenzug nach Gleis 1 zu sichern, vergaß er neuerlich auf die Umstellung der Weiche 51. Auch unterließ er es, die Weichenschlüssel nach Herstellung des Fahrweges dem **Fahrdienstleiter** zur Verwahrung zu übergeben.

Und die Lehre aus diesem Vorfall?

1. Der Unfall zeigt deutlich, wie wichtig die Einhaltung der Bestimmungen über Prüfung und Sicherung des Fahrweges ist.
2. Wer sich auf andere verläßt, der ist verlassen!
3. Der Schlüsselkasten ist dazu da, die Sicherheit einer Zugfahrt zu verbürgen. Glauben wir nicht, darauf verzichten zu können!



#### 49. Und wieder ein schwerer Kleinwagenunfall

Am 9. August 1961 um 20.40 Uhr fuhr ein Motorkleinwagen (zweisitzige Bahnmeisterdraisine) bei der Einfahrt in den Bahnhof M. an den Zugschluß eines dort auf Gleis 1 stehenden Güterzuges stark an. Dabei wurde der am Vordersitz des Kleinwagens befindliche Bahnmeister P. (zugleich Kleinwagenführer und -fahrer) durch den Zughaken des Schlußwagens an der Brust schwer verletzt. Der Bedienstete erlag noch während des Transportes in das Krankenhaus seinen Verletzungen. Ein hinter dem Bahnmeister sitzender Bediensteter erlitt eine schwere Gehirnerschütterung.

Wie kam es zu diesem äußerst bedauerlichen Unfall?

Der Kleinwagen war nachmittags vom Bahnhof M., dem Sitz der Bahnmeisterstelle, abgefahren und um 15.37 Uhr im Bahnhof F. eingetroffen; dort wurde der Kleinwagen ausgehoben.

Vermutlich um etwa 20.20 Uhr — zu diesem Zeitpunkt bestand im Bahnhof F. bereits Sperre ohne Zugverkehr (Sperre ab 19.50 Uhr) — hoben der Bahnmeister und sein Begleiter den Kleinwagen wieder ein und fuhren in Richtung Bahnhof M. ab. Das Einholen der Fahrerlaubnis vom nächsten noch besetzten Bahnhof wurde unterlassen.

Im Bahnhof W., der zwischen F. und M. liegt, waren Fahrdienstleiter und Weichenwärter noch im Dienst. Sie warteten auf die Rückmeldung für den Güterzug und waren mit dem Kassenabschluß beschäftigt. Obwohl die Fahrdienstleitung besetzt und beleuchtet war, hielt der Kleinwagen aus ungeklärtem Grund nicht an. Die beiden Bahnhofbediensteten bemerkten den Kleinwagen nicht.

Im Bahnhof M., dem Ziel der Kleinwagenfahrt, stand auf Gleis 1 der Güterzug mit gut beleuchtetem Zugschlußsignal. Der Schlußwagen befand

sich etwa 150 Meter von der Einfahrweiche entfernt. Das Streckengleis vor dem Bahnhof liegt in einem Rechtsbogen und weist eine Steigung von  $23\text{‰}$  auf, die in Höhe der Einfahrweiche in ein Gefälle von  $1,5\text{‰}$  übergeht. Ein in der Nähe des haltzeigenden, beleuchteten Einfahrsignals befindlicher Schranken stand offen. Der Kleinwagen muß nun, den Unfallfolgen nach zu schließen, mit überhöhter Geschwindigkeit in den Bahnhof eingefahren sein, wobei der Bahnmeister infolge eines Rechtsbogens das Schlußsignal des Güterzuges zu spät bemerkt haben dürfte.

Was führte zu diesem tragischen Unfall?

Da im Bahnhof F. bei Antritt der Rückfahrt bereits Sperre ohne Zugverkehr bestand, hätte der Kleinwagenführer (Bahnmeister) gemäß den Punkten 836 und 837 der DV V 3 vorgehen müssen. Da es aber wegen der bestehenden Sperre nicht möglich war, einen Fernsprecher zu benutzen, durfte die Fahrt eben nicht angetreten werden. Wohl wäre ein Ausweg möglich gewesen: Zum Beispiel Benutzung eines Postfernsprechers oder Herbeiholung des Bahnhofvorstandes bzw. Fahrdienstleiters.

Wenn der verunglückte Bahnmeister all dies unterließ, hätte er unbedingt im noch besetzten Bahnhof W. anhalten müssen, um vom Fahrdienstleiter das Einverständnis zur Weiterfahrt einzuholen. Er hätte dann erfahren, daß der Güterzug noch auf der Fahrt nach Bahnhof M. war und wäre sicherlich mit mehr Vorsicht gefahren.

Bei Annäherung an den Bahnhof M. und bei der Einfahrt machte der Verunglückte leider weitere schwerwiegende Fehler. Abgesehen von der zu hohen Geschwindigkeit (DV V 3, Punkt 847) — es herrschte bereits Dunkelheit — ließ er die Bestimmungen der Punkte 847 und 848 außer acht:

„Kann sich ein am Einfahrsignal haltender Kleinwagen nicht mit dem Stellwerkswärter (Weichenwärter) bzw. mit dem Fahrdienstleiter

