



Bahnmeister
 Eggenburg
 Eingel. 1 SEP 1964
 Zl. Blg.

Verkehrs-Unterrichtsblatt

9. Stück	Wien, am 1. September 1964	Jahrgang 1964
----------	----------------------------	---------------

Inhalt: 46. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 47. Neuerlich zum Thema „Fernschriften“
 48. Zu VUB 5. Stück aus 1961, Punkt 19 — Sendungen mit Lademaßüberschreitung
 49. Ein Streckenleitungsbediensteter schrieb uns
 50. Beitrag des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen: Unwissenheit kann töten!

Fdl, Stellwerksbedienstete, Gleisfreimelder!

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 7. Stück aus 1964 ist erneut eindringlich auf die große Bedeutung der Fahrstraßenprüfung hingewiesen worden.

Seit Jahren werden im Verkehrs-Unterrichtsblatt außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr verlautbart, deren Ursachen in mangelhafter oder unterlassener Fahrstraßenprüfung gelegen waren.

Erst jüngst wurde in einer Dienstanweisung an die Wichtigkeit der gewissenhaften Fahrstraßenprüfung sowie der Kennzeichnung besetzter Gleise durch Hilfssperren erinnert. Jeder mit der Fahrstraßenprüfung befaßte Bedienstete mußte bestätigen, daß er die Mahnung zur Kenntnis genommen habe.

Schließlich gaben sich auch die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst redlich Mühe, die Bediensteten im gewünschten Sinne zu unterrichten.

Man sollte also meinen, daß nunmehr jeder Fdl und jeder Stellwerksbedienstete die Fahrstraßenprüfung gewissenhaft durchführt. Doch wie verhält es sich tatsächlich?

Nur zwei Fälle seien herausgegriffen:

Am 8. Juli wurde auf einer zweigleisigen Strecke im Bf H. für acht innerhalb einer Stunde verkehrende Reisezüge vom Fdl **keine** Fahrstraßenprüfung durchgeführt; es wurde also nicht etwa nur bei einem Zug darauf vergessen!

Am 12. Juli wurde im Bf R. bei drei innerhalb von 20 Minuten verkehrenden Reisezügen der gleiche Verstoß festgestellt; dabei muß erwähnt werden, daß der Fdl weder durch kommerzielle Geschäfte abgelenkt war, noch war er mit betrieblichen Aufgaben überlastet. Der Bedienstete war lediglich zu bequem, sich auf den Platz zu begeben.

Vom Bf-Vorstand zur Rechtfertigung aufgefordert, gab der Bedienstete u. a. schriftlich zu Protokoll:

„... Ich sehe ein, daß ich im Falle Zug ... gegen die DV V 3 verstoßen habe, möchte aber dazu bemerken, daß der Vorschriftenersteller in Bf mit Tunnel im Fahrstraßenprüfbereich ebenfalls die Fahrstraße als frei annimmt, wenn für einen Zug die Rückblockung eingelangt ist und wenn ferner keine Vershub- oder KI-Fahrt in den Bereich zugelassen wurde (ZSV 18). Man kann es nach meiner Ansicht bzw. auch nach der meiner Kollegen nicht als unbedingt vorschriftswidrig bezeichnen, wenn der Fdl in betrieblichen Situationen unter Zeitdruck die DV V 3 in dieser Hinsicht sinngemäß anwendet, wenn er ebenfalls die Fahrstraße für frei annimmt, falls der Zug mit Zugschluß ausgefahren ist und dazwischen keine Vershub- oder KI-Fahrt zugelassen wurde.“

Ich weiß, daß die Sorge um die Verkehrssicherheit immer voran geht, ersuche aber um Verständnis, wenn gleichzeitig die reibungslose und rasche Abwicklung des Verkehrs gefordert wird.“

Das also war beim Fdl in R. der Erfolg unserer Bemühungen! Die Ansicht dieses Bediensteten ist wohl äußerst bedauerlich! Er war der Meinung, in seinem Bf, in dem nur wenig Vershubbewegungen stattfinden und die Züge in der Regel nur die Gleise 1 und 2 befahren, könne es einfach nicht möglich sein, daß ein Einfahrgleis nach vollzogener Aus- oder Durchfahrt eines Zuges für den nächsten Zug nicht mehr frei ist.

Es sei daher ihm und allen Gleichdenkenden gesagt, daß im Gesamtbereich der Österreichischen Bundesbahnen **fast täglich** außergewöhnliche Ereignisse mit oder ohne Folgen durch unterlassene Fahrstraßenprüfung zu verzeichnen sind (Fehl-

Streckenleitung Wien FJB
 Eingel. 31 AUG 1964
 Zl. Blg.

oder -ausfahrten, Einfahrt auf besetztes Gleis ohne Verständigung, Zugzusammenstöße, Zuggefährdungen), weil die für die Fahrstraßenprüfung verantwortlichen Bediensteten glauben, meinen oder annehmen, das vorgesehene Ein-, Aus- oder Durchfahrtsgleis müsse unbedingt frei sein. Sie alle bedachten nicht, daß z. B. Hindernisse neben oder über dem Gleis wie zu nahe dem Gleis stehende Karren, herabhängende Fahrleitungsdrähte, die Zugfahrt gefährden können, daß ein Gleis aus irgendeinem Grunde ausnahmsweise mit Fahrzeugen besetzt ist, daß Bahnfremde einen unerlaubten Handverschub durchführen und dabei in den mit dem Fahrweg und Durchrutschweg sicherungstechnisch zusammenhängenden Teil der übrigen Gleisanlage geraten.

All diesen Unfallgefahren kann nur mit ordnungsgemäßer Fahrstraßenprüfung wirksam entgegengetreten werden.

Wir begrüßen hier die Stellungnahme des Bf-Vorstandes des Bf R. zur Rechtfertigung seines Fdl, in der u. a. zum Ausdruck kommt, daß der Versuch des Fdl, die Bestimmungen der ZSV 18 als Rettungsanker zu benutzen, kategorisch abzulehnen ist.

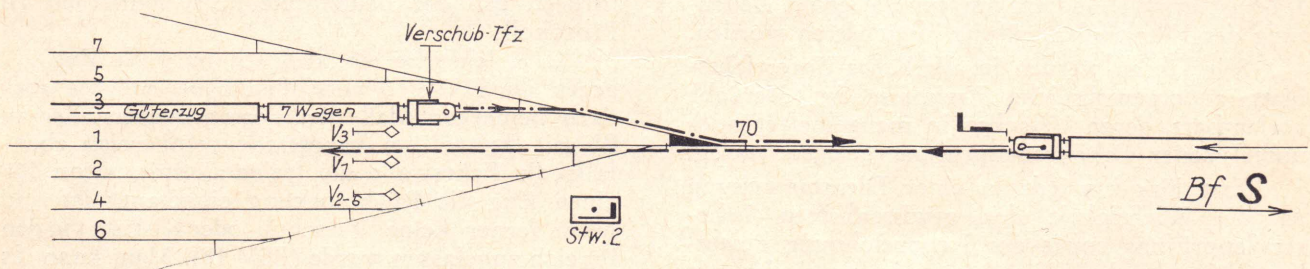
Es muß aber auch hier wieder an die Bf-Vorstände appelliert werden, die Bediensteten stets zur Fahrstraßenprüfung anzuhalten und festgestellte Verstöße unbedingt zu ahnden.

Es ist über dieses Thema schon sehr viel gesprochen worden. Daher ist zu hoffen, daß nunmehr endlich Besserung eintritt.

46. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Zuggefährdung durch unerlaubten Verschub

Bahnhof M



Am 7. Juli um 21.35 Uhr fuhr im Bf M. ein Verschub-Tfz mit sieben Wagen schiebend nach Gleis 3 an die Spitze eines dort aufgestellten, noch nicht bespannten Güterzuges. Nach der Beigabe der sieben Wagen befand sich der nunmehrige erste Wagen des Zuges und damit auch das Verschub-Tfz hinter dem Verschubsignal V 3 (Lichtsignal). Nach Abkuppeln des Tfz gab der Verschubleiter — ohne sich von der Stellung des Verschubsignals zu überzeugen und ohne die Stellung der Weiche 70 zu beachten — Signal „Wegfahren“, da beabsichtigt war, das Tfz wieder nach Gleis 7 zu überstellen. Der Tfz-Führer konnte das Signalbild „Verschub verboten“ des Verschubsignals von seinem Standort aus nicht sehen; er achtete aber auch nicht auf die Stellung der Weiche 70.

Unterdessen ordnete der Fdl die Einfahrt für einen aus Richtung S. anrollenden Güterzug nach Gleis 1 blockmäßig an. Der Wärter im Stellwerk 2 kam dem Auftrag sofort nach, brachte das Einfahrtsignal in die Stellung „Frei“ und gab erst anschließend Signal 40 „Verschub einstellen“. Dieses wurde weder vom Verschubleiter noch von der Tfz-Mannschaft aufgenommen und daher

die Verschubfahrt fortgesetzt. Erst auf Zuruf des Lokheizers wurde durch den Tfz-Führer Bremsung eingeleitet; dennoch kam es zum Aufschneiden und zur Beschädigung der verriegelten Weiche 70.

Als der Stellwerkswärter die unerlaubte Verschubfahrt bemerkte, stellte er das Einfahrtsignal auf „Halt“. Dadurch gelang es, den anrollenden Güterzug noch beim Einfahrtsignal anzuhalten und einen Zusammenstoß zu vermeiden.

Das Ereignis wurde durch drei Bedienstete verschuldet:

Verschubleiter: Nichtbeachtung des Verschubsignals sowie des Verschubweges.

Tfz-Führer: Nichtbeachtung des Verschubweges (beleuchteter Weichensignalkörper).

Stellwerkswärter: Mangelhafte Fahrstraßenprüfung. Der Bedienstete hätte vor Freistellung des Einfahrtsignals für Einstellung der gefährdenden Verschubbewegung durch Abgabe des Signals 40 sorgen müssen.

Zum Verschulden des Stellwerkswärters sei Punkt 90 der DV V 2 zitiert: „Wird das Verschubverbot durch ein ortsfestes Verschubsignal angezeigt, so entfällt in der Regel die Abgabe des

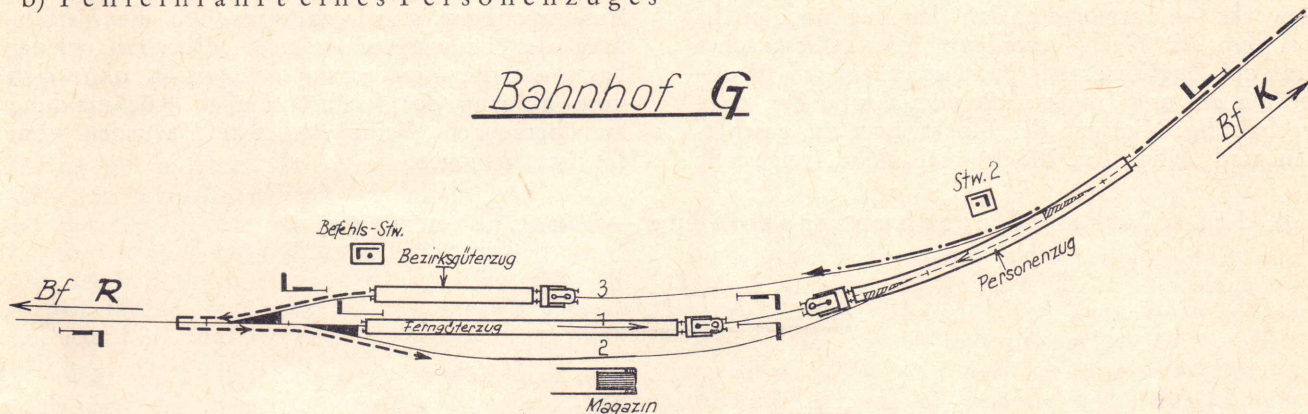
Signals 40. Muß jedoch angenommen werden, daß die Verbotstellung nicht einwandfrei wahrgenommen werden könnte, oder ist das Versubsignal untauglich, so ist stets das Signal 40 anzuwenden.“

Der Bedienstete konnte vom Stellwerk aus genau feststellen — er gibt dies auch zu —, daß

das Versub-Tfz etwa 30 m hinter dem Versubsignal stand. Er mußte also damit rechnen, daß die Verbotstellung nicht wahrgenommen werden konnte.

Im übrigen erinnern wir an Punkt 73 der DV V 3.

b) Fehleinfahrt eines Personenzuges



Am 8. Juli fuhren im skizzierten Bf G. um 10.22 Uhr ein Bezirksgüterzug auf Gleis 3 und um 10.45 Uhr ein Ferngüterzug auf Gleis 1 ein. Beide Züge hatten die Kreuzung mit einem Personenzug abzuwarten.

Der Fdl im Befehlsstellwerk beabsichtigte, den Personenzug auf das besetzte Gleis 3 einfahren zu lassen und sodann den Bezirksgüterzug auf das Magazinsgleis 2 umzustellen. Der Personenzug wurde über Ersuchen des Fdl von G. im Bf K. von der bevorstehenden Einfahrt auf besetztes Gleis verständigt.

Der Personenzug traf das Einfahrtsignal des Bf G. unerwartet in der Haltstellung an, da der Fdl eben den Bezirksgüterzug entgegen seiner ursprünglichen Disposition schon früher umstellen ließ und deshalb den Personenzug bei haltzeigendem Einfahrtsignal einfahren lassen wollte. Der Fdl übersah dabei, daß er die vom Wärterstellwerk 2 für die Einfahrt des Ferngüterzuges nach Gleis 1 blockmäßig abgegebene Zustimmung (deutsches Einheitsstellwerk) noch nicht zurückgegeben hatte, wodurch die Fahrstraße nach Gleis 1 im Bereich des Stellwerkes 2 noch immer festgelegt war.

Ohne den Stellwerkswärter von seiner Absicht zu verständigen, gab der Fdl dem Zugführer des Personenzuges am Signalfernsprecher die Einfahrerlaubnis, worauf der Zug nach vier Minuten Aufenthalt in den Bf einfuhr. Als der Wärter des Stellwerkes 2 dies wahrnahm, hatte der Tfz-Führer bereits Bremsung eingeleitet und konnte den Zug noch etwa 30 m vor dem Ferngüterzug anhalten.

Nach vollzogener Räumung des Gleises 3 und Umstellen des Personenzuges setzte dieser die Fahrt mit drei Minuten Mehrverspätung fort.

Es ist offenbar, daß äußerst schlecht disponiert wurde, sofern hier überhaupt von Disposition gesprochen werden kann. Zwischen der Einfahrt des Bezirksgüterzuges um 10.22 Uhr und der bevorstehenden Ankunft des Personenzuges bestand doch ausreichend Zeit, den Bezirksgüterzug auf Gleis 2 umzustellen und damit ein Einfahrgleis für den Personenzug freizumachen. Damit hätte die Verständigung dieses Zuges von der Einfahrt auf besetztes Gleis, das Anhalten beim Einfahrtsignal und die nochmalige Verzögerung im Bf G. vermieden werden können; überdies war die Einfahrt bei haltzeigendem Einfahrtsignal völlig unbegründet.

c) Fehlende Rückmeldung — Zugzusammenstoß

Am 13. Juli um 22.00 Uhr fuhr ein Bezirksgüterzug zwischen den Bf W. und K. auf einen beim haltzeigenden Blocksignal des Bl K. 1 stehenden Ferngüterzug mit etwa 25 bis 30 km/h auf. Dabei entgleiste der letzte Wagen des Ferngüterzuges mit allen Achsen, wurde unter den davor gereihten geschoben und schwerstens beschädigt. Am Tfz des Bezirksgüterzuges wurde die Brust eingedrückt. Ein Schaffner erlitt Verletzungen und mußte in ein Krankenhaus eingeliefert werden.

Bis zur Beendigung der Aufräumarbeiten wurde Schienenersatzverkehr eingerichtet. Die Aufgleisung war erst am Folgetag um 5.17 Uhr

beendet. Im Güterzugverkehr ergaben sich Verspätungen bis zu fünf Stunden.

Hergang: Zwischen den Bf W. und K. besteht keine Streckenblockung; die Zugfolge wird durch fernmündliches Rückmelden geregelt.

Der Ferngüterzug war um 21.41 Uhr vom Bf W. abgefahren und traf um 21.50 Uhr beim Bl K. 1 ein. Das Blocksignal befand sich in der Haltstellung, weil der Blockwärter eingeschlafen war.

Um 21.49 Uhr bot der Fdl des Bf W. seinem Kollegen in K. den Bezirksgüterzug mit 35 Minuten Vorsprung an. Nachdem dieser angenommen

