



## Aus dem Verkehrsgeschehen

### Zusammenstoß eines durchfahrenden Schnellzuges mit einem Vershubteil

Mittwoch, 8. 10. 1975 um 4.00 Uhr stieß im Bf V., ca. 150 m vom Stellwerk 2 entfernt, ein mit ca. 90 km/h auf Gleis 1 durchfahrender Schnellzug mit einem auf Gleis 3 im Bereich der Weiche 56 nicht grenzfrei stehenden Vershubteil eines Bezirksgüterzuges zusammen. Dabei wurden 4 Postbedienstete, die sich in dem hinter dem Zug-Tfz des Schnellzuges gereihten Postwagen aufhielten und ein im Gepäckwagen fahrgastfahrender ÖBB-Bediensteter leicht verletzt. Beide Tfz, der Post- und der Gepäckwagen entgleisten mit allen Achsen. Vom Schnellzug entgleisten ein Expreßgutkurswagen und ein Reisezugwagen mit je einem Drehgestell. Der Postwagen stürzte um und wurde geknickt.

Vom Vershubteil entgleisten der erste und zweite Wagen mit beiden Achsen und wurden schwer beschädigt. Außerdem wurden 2 auf Gleis 15 abgestellte Güterwagen zur Entgleisung gebracht, einer davon stürzte um. Am Oberbau und an der Fahrleitung kam es ebenfalls zu schweren Beschädigungen. Der durchgehende Zugverkehr auf der Westbahn war bis 13.55 Uhr unterbrochen. 7 Schnellzüge mußten umgeleitet, für den entgleisten Schnellzug ein Ersatzzug und für 4 weitere Schnellzüge Flügelzüge geführt werden.

Schienenersatzverkehr wurde zwischen den Bf F. und R. eingerichtet. Die Aufgleisungsarbeiten durch 2 Hilfszüge und 2 Kräne waren am 11. 10. 1975 um 18.30 Uhr und die Wiederinstandsetzungsarbeiten an den 3 schwer beschädigten Weichen erst am 17. 10. 1975 um 15.00 Uhr beendet.

Gesamtschaden ca. S 6 Mio!

Der Bezirksgüterzug war im Bf V. um 3.49 Uhr auf Gleis 4 angekommen. Nach Verständigung der Beteiligten über die durchzuführenden Vershubarbeiten fuhr der Vershubteil, bestehend aus Tfz und 6 Wagen, vom Einfahrgleis im Bereich des Stellwerkes 2 über Gleis 1 nach Gleis 3, um dort die ersten 2 Wagen zwischen den Weichen 51 und 54 vorübergehend abzustellen.



Anschließend sollte der Vershubteil, dessen Tfz nach dem Anhalten auf Weiche 55 zum Stillstand gekommen war, wieder so weit vorziehen, daß der nächste Wagen nach Gleis 5 hätte gestoßen werden können. Die Weichen befanden sich für das Vorziehen des Vershubteiles von Gleis 3 in der richtigen Stellung. Unterdessen erhielt um 3.55 Uhr der Fdl die verbindliche Abmeldung für den Schnellzug mit der voraussichtlichen Durchfahrt im Bf F. um 3.57 Uhr. Nachdem er sich beim Wärter des Stellwerkes 2 erkundigt hatte, ob der Vershub

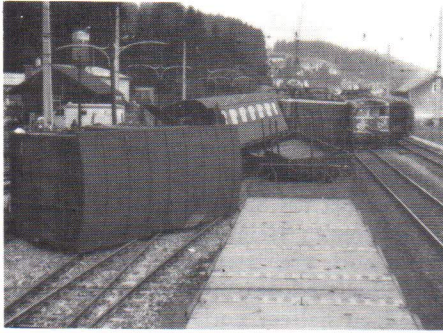
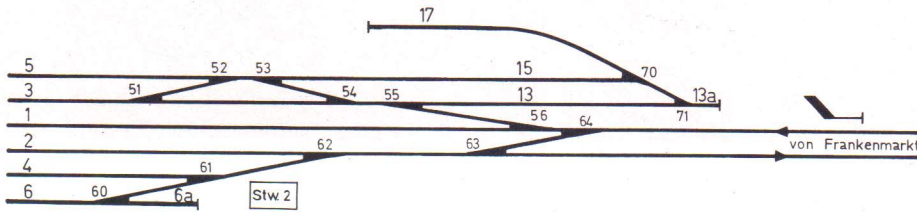
auf Gleis 3 stehe, gab er — als der Stellwerkswärter dies bejaht hatte — den blockmäßigen Auftrag für die Durchfahrt des Schnellzuges auf Gleis 1. In der festen Meinung, der Vershubteil stehe noch grenzfrei auf Gleis 3, stellte der Stellwerkswärter — weder Ausschau zu halten, noch den Auftrag für die VershubEinstellung zu geben — die Weiche 55 und anschließend die Wei-

che 56 um. Nach Umlegen des Fahrstraßenknebls und Blocken des Fahrstraßenfestlegefeldes brachte er — ohne die Fahrstraße durch Augenschein geprüft zu haben — das Einfahrsignal für den Schnellzug in die Freistellung.

Mittlerweile hatte der Vershub die 2 Wagen abgehängt und — da die Weichen zu diesem Zeitpunkt noch für die Vershubfahrt richtig standen — mit dem Vorziehen begonnen. Gerade während dieser Vershubbewegung, stellte der Wärter des Stellwerkes 2 die Wei-

che 55 um, wodurch der hinter dem Tfz gereihte Wagen entgleiste. Eine vom Tfz-Führer sofort eingeleitete Bremsung brachte den Vershubteil mit dem Tfz beim Herzstück der Weiche 56 zum Stillstand.

**1 Ersatzzug und 4 Flügelzüge geführt  
2 Hilfszüge und 2 Kräne im Einsatz  
abgespannte Güterzüge  
große Verspätungen und  
vergrößerte Fahrgäste.**



Der junge, noch unerfahrende Stellwerkswärter, vom Schlußschaffner auf die Entgleisung aufmerksam gemacht und aufgefordert, für den anrollenden Zug das Einfahrtsignal auf „Halt“ zu stellen, war in seiner Aufregung hiezu nicht fähig. Der Zugführer des Bezirks-güterzuges lief dem anrollenden Zug mit rot geblendeter Handlaterne, der Beimann und der Schlußschaffner mit weiß leuchtender Handlaterne Haltsignale gebend, entgegen. Der Tfz-Führer gab Gefahrsignal und blendete die Scheinwerfer abwechselnd auf und ab.



Der Tfz-Führer des Schnellzuges konnte auf ca. 150—200 m Entfernung die Haltsignale erkennen, leitete Schnellbremsung ein und flüchtete in den Maschinenraum. Die Auffahrgeschwindigkeit betrug 80 km/h.

**Ergebnis der unterlassenen Fahrstraßenprüfung:**

**Schaden ca. S 6 Mio  
5 Verletzte  
7 Schnellzüge umgeleitet**

### Entgleisung eines Ferngüterzuges während der Durchfahrt

Mittwoch, 29. 10. 1975 um 8.40 Uhr entgleiste im Bf S. der drittletzte Wagen eines durchfahrenden Ferngüterzuges mit der hinteren Achse infolge Umstellens der Weiche 58 nach vorzeitigem Auflösen der Fahrstraße durch den Fdl. Der Zug kam infolge der durch die Entgleisung verursachten Zugtrennung zum Stillstand und konnte nach Zurücklassen der 3 am Zugschluß gereihten Wagen die Fahrt fortsetzen. Die Weichen 58 und 59 sowie der Oberbau wurden schwer, der entgleiste Güterwagen geringfügig beschädigt. Die Aufgleisungs- und Wiederherstellungsarbeiten wurden von einer im Bf arbeitenden Gleisbau-firma durchgeführt. 7 Schnellzüge erlitten bis zu 45 Minuten, 5 Personenzüge bis zu 69 Minuten und 10 Güterzüge bis zu 140 Minuten Verspätung.

Schaden ca. S 60.000,—!

Wegen Bauarbeiten (VBA) im Bf S. waren die Bahnhofsgleise 1 und 3 gesperrt. Der Fdl stellte deshalb die Fahrstraße für die Durchfahrt des Ferngüterzuges über Bahnhofgleis 2 nach dem Streckengleis 1 und beabsichtigte nach vollzogener Ausfahrt mit dem anrollenden Triebwagenschnellzug wieder über Bahnhofgleis 2 durchzufahren. Infolge der noch nicht abgeschlossenen Umbauarbeiten — die Weichen 58 und 59 wurden örtlich verlegt, waren aber nicht vollisoliert — mußte der Fdl gemäß einer DA zur VBA nach jeder Zugfahrt das Freisein des Isolierabschnittes beim ES der Gegenrichtung abwarten, ehe er die Fahrstraße mittels Hilfstaste auflösen durfte. Der Fdl, durch Arbeitszugfahrten und Fahrleitungsmeisterarbeiten für den Bf-Umbau abgelenkt, ließ sich bei der Beobachtung der Gleisausleuchtung am Befehlstisch durch die für den Ferngüterzug erfolgte Gleisbelegung im Abschnitt S. — Bl S. 1 und durch die bereits erfolgte Vorblok-

kung irritieren und löste vorzeitig die Fahrstraße mittels Hilfstaste auf. Daraufhin stellte er die Weiche 58 für die bevorstehende Durchfahrt des Triebwagenschnellzuges um, als sich gerade der drittletzte Wagen des infolge einer La-Stelle nur mit 30 km/h fahrenden Ferngüterzuges auf der Weiche befand. Nachdem es sich bei dem Ereignis nicht um einen Einzelfall handelt, verweisen wir nachdrücklichst auf jene Punkte der DV V 3, die vom Fdl mißachtet wurden:

Punkt 229 der DV V 3:

„Die Signalzugschlußstelle ist jene Gleisstelle, die der Zug mit Zugschlußsignal überfahren haben muß, ehe das den Raumabschnitt begrenzende Hauptsignal auf „Halt“ zu stellen ist, sofern es nicht selbsttätig in die Haltstellung gelangt.“

Die Fahrstraßenzugschlußstelle ist jene Gleisstelle, die der Zug mit Zugschlußsignal überfahren haben muß, ehe die für ihn gesicherte Fahrstraße aufgelöst werden darf.“

Punkt 236 der DV V 3:

„Einrichtungen, die Verschlüsse bewirken (z. B. Befehlsempfangs-, Zustimmungsempfangs- und Fahrstraßenfestlegfelder sowie Fahrstraßenhebel), sind sofort nach jeder Zugfahrt, sofern nicht Flankenschutzeinrichtungen bzw. besetzte Weichen noch weiter unter Verschluss gehalten werden sollen, in die Grundstellung zu bringen. Sie dürfen aber erst dann in die Grundstellung gebracht werden, wenn der Zug

a) an der Fahrstraßenzugschlußstelle vorbeigefahren oder

b) am vorgesehenen Haltepunkt zum Stillstand gekommen ist. . . .“

### Entgleisung eines Personenzuges bei Fehlausfahrt

Doch vorher noch einiges aus dem kurz vor dem Ereignis erschienenen VUB 6/1975, Seite 11, zum Thema: „und was bleibt . . . ist der Mensch“.

„Die Technik gibt der Bahn mehr Sicherheit“.

„Aufmerksamkeit und Gewissenhaftigkeit sind in jedem Fall, also auch im Regelfall oberstes Gebot. Daß dieses Gebot aber in außergewöhnlichen Situationen noch zusätzliche Bedeutung erlangt, ist sich wohl jeder bewußt.“

Der ‚Knopf‘ für das Signal 29 b ist rasch gedrückt und gefahren wird auch rasch. Daher muß mit größter Sorg-

falt vorher überlegt werden, was zu geschehen hat, denn es bleibt zu beachten: Wir sind etwas verwöhnt von der Technik“.

„Es ist daher klar, daß gerade in solchen Situationen mit der denkbar größten Sorgfalt vorzugehen sein wird.“

„Nochmals als Beispiel: Signal 29 b ist rasch ‚gedrückt‘ und der Zug ist rasch vorbei; zurückgeholt kann er nicht mehr werden.“

Samstag, 20. 12. 1975 um 5.24 Uhr stieß im Bf G. ein aus Gleis 2 ausfahrender Personenzug infolge Fehlausfahrt gegen den eisernen Prellbock des Stumpfgleises 2 a, wodurch dieser 20 m verschoben wurde. Das Zug-Tfz 2043.56 entgleiste mit allen Achsen und grub sich in das Erdreich der Böschung ein. Ein Personenzug entgleiste mit der vorderen Achse und wurde schwer beschädigt. Durch Knickung eines Fahrleitungsmastes und Fahrleitungsbeschädigungen kam es zur Streckenunterbrechung. Schienenersatzverkehr mußte für 6 Züge eingerichtet werden. Eine Reisende erlitt leichte Verletzungen.

Schaden ca. S 500.000,—!

Die Kreuzung des Personenzuges mit dem verspäteten Ferngüterzug wurde wegen einer Tfz-Bindung in den Bf G. verlegt, wobei eine geringe Verspätung des Personenzuges in Kauf genommen wurde. Der Personenzug kam im Bf G. recht um 5.17 Uhr auf dem planmäßigen Einfahrgleis 2 an. Der Ferngüterzug fuhr um 5.22 Uhr auf dem Plangleis 1 durch. Infolge einer Störung an der Achszählleinrichtung des Drucktastenstellwerkes der Bauart ITT Austria SP-DRLV war das AS für den auf Gleis 2 stehenden Personenzug untauglich. Ohne



nun die Weichen 1 und 2 für die Ausfahrt dieses Zuges umzustellen und ohne die Fahrstraßenprüfung durchzuführen, betätigte der Fdl nach Überbrückung der Achszählleinrichtung ganz einfach das Lichtsignal 29 b und fertigte den Personenzug um 5.23 Uhr ab. Als der Zug bereits mit ca. 30 km/h fuhr, sah der Tfz-Führer im Scheinwerferlicht die unrichtige Stellung der Weiche 2, die für die Fahrt in das Stumpfgleis 2 a stand. Er konnte trotz sofortiger Schnellbremsung den Zug nicht in dem kurzen Stumpfgleis (ca. 1 Wagenlänge) anhalten.

Wir wiederholen:

„Signal 29 b ist rasch ‚gedrückt‘ und der Zug ist rasch vorbei; zurückgeholt kann er nicht mehr werden.“

### **Folgeschwerer Zusammenstoß zweier Züge gleicher Fahrtrichtung infolge Mißachtung grundlegender Vorschriftenbestimmungen bei untauglicher Sicherungsanlage**

Am Ereignistag um 18.51 Uhr ca. 100 m nach dem Einfahrtsignal stieß im Bf N. bei sichtbehindertem Gewitterregen und fortgeschrittener Dämmerung ein Personenzug mit einem kurz zuvor beim haltzeitigen Einfahrtsignal angehaltenen und nach dessen Freistellung angefahrenen Güterschnellzug zusammen. Hierbei wurden vom Personenzug der

Tfz-Führer schwer, ein Schaffner, zwei im Postwagen dienstversehende Postbeamte und sechs Reisende leicht verletzt. Der letzte Wagen des Güterzuges — ein mit Heizöl beladener Kesselwagen — sowie 3 der insgesamt 7 Wagen des Personenzuges entgleisten.

Sachschaden ca. S 2,6 Mio!

Durch Ausfließen von etwa 8000 kg Öl aus dem entgleisten Kesselwagen entstand die Gefahr der Grundwasserverseuchung, wodurch 500 t Erdreich abgetragen werden mußten. Die Aufräumarbeiten und Behebungsarbeiten, wobei zeitweise neben 2 Hilfszügen, 3 Feuerwehren und 2 Privatfirmen im Einsatz waren, dauerten bis 20.10 Uhr des Folgetages. Bis dahin war das Streckengleis 2 zwischen dem Bf N. und dem vorgelegenen Bf St., nachdem am Ereignistag der durchgehende Verkehr bis 21.48 Uhr unterbrochen war, gesperrt. Durch die Verkehrsunterbrechung erlitten 8 Schnellzüge bis 187 und 16 Güterzüge bis 280 Minuten Verspätung. Für 2 Personenzüge mußte Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Während der Verkehrsabwicklung auf nur einem Streckengleis entstanden weitere hier nicht näher zu betrachtende Behinderungen.

Um 18.40 Uhr wurde vom Fdl des Bf N. die verbindliche Abmeldung des Güterzuges mit der voraussichtlichen Durchfahrt um 18.44 Uhr im Nachbarbf St. entgegengenommen und im Zugmeldebuch verbucht. Danach schloß er den auf der Ausfahrseite gelegenen Schranken. Das Einfahrtsignal „A“ beließ er aber **unbegründet** noch in der Haltstellung, da er am Schauzeichen des Einfahrsvorsignales — dieses Signal ist in-

folge des kurzen Bahnhofabstandes am Mast des Ausfahrtsignales des Bf St. angebracht — erkennen konnte, daß im Nachbarbf das AS noch nicht in die Freistellung gebracht worden war. Ohne sich über den Verbleib des Güterzuges weiter zu kümmern, widmete er sich kommerziellen Arbeiten, wobei er bei dieser Tätigkeit mit dem Rücken zum Stellpult saß.

Inzwischen hatte im Bf St. der Wärter des Stellwerkes 2 nach blockmäßigem Auftrag die Fahrstraße für die Durchfahrt des Güterzuges auf Gleis 2 wohl mechanisch verschlossen und elektrisch festgelegt, aber das Ausfahrtsignal „R 2“ nicht in die Stellung „Frei“ bringen können. Auf Grund dieser Tatsache betätigte der Fdl — ohne den Fdl des Nachbarbf vom untauglichen AS und der dadurch aufgetretenen Störung des Streckenblocks zu verständigen und ohne das fernmündliche Rückmelden eingeführt zu haben — das Lichtsignal 29 b. Nach der Vorbeifahrt des Güterzuges am untauglichen AS „R 2“ und Auflösung der Fahrstraße, ordnete der Fdl probeweise eine Ausfahrt aus Gleis 6 blockmäßig an, um festzustellen, ob das AS „R 2“ in die Freistellung gebracht werden kann. Nachdem dies anstandslos gelang, beließ er das AS „R 6“ für den auf diesem Gleis bereits zur Abfahrt bereitstehenden Personenzug auf „Frei“ und meldete, ohne sich um den Verbleib des vorausgefahrenen Güterzuges zu kümmern und die ausständige Rückmeldung einzuholen, um 18.48 Uhr den Personenzug verbindlich ab. Er fertigte anschließend diesen Zug planmäßig um 18.49 Uhr ab.

Der Güterzug war inzwischen beim haltzeigenden Einfahrtsignal A des Bf N. zum Stillstand gekommen und vom Fdl dieses Bf vergessen worden. Dieser nahm daher die Abmeldung des Personenzuges vorerst widerspruchslos zur Kenntnis. Erst als er die Abmeldung im Zugmeldebuch verbuchte, wurde er auf den ohne Durchfahrzeit eingetragenen Güterzug aufmerksam. Noch immer im Zweifel, ob der Güterzug nicht doch schon durchgefahren wäre, lief er auf den Platz vor die Fahrdienstleitung und gewährte hier das Zugspitzensignal des noch immer beim haltzeigenden ES stehenden Zuges. Erst jetzt erkannte er die bestehende Betriebsgefahr. Er eilte in die Fahrdienstleitung zurück, brachte das ES in die Freistellung und versuchte anschließend den Bf St. zu verständigen, den Personenzug zurückzuhalten. Vom Erkennen der Gefahr und der bewirkten Verständigung war jedoch schon so viel Zeit vergangen, daß der bereits abgefertigte Personenzug vom Fdl des Bf St.

nicht mehr zum Anhalten gebracht werden konnte. Ebenso wurden die vom Wärter des Stellwerkes 2 mit rot geblendeter Laterne gegebenen Haltsignale von der Zugmannschaft vermutlich wegen des herrschenden starken Gewitterregens nicht wahrgenommen.

Zum Zeitpunkt der Vorbeifahrt des Personenzuges am AS „R 6“ zeigte das am selben Signalmast angebrachte Einfahrtsignal des Bf N. „Signal 6 a“, „Hauptsignal frei“, da indessen die Einfahrt für den Güterzug zugelassen worden war. Die Zugmannschaft des Personenzuges konnte somit eine ungehinderte Fahrt bis in den Bf N. erwarten. Kurz vor Erreichen des freizeigenden ES dieses Bf (frei für den Güterzug) bemerkte der Tzf-Führer die Spannungslosigkeit der inzwischen über Veranlassung des Fdl des Bf St. vom am selben Bf gelegenen Unterwerk abgeschalteten Fahrleitung. Unmittelbar darauf sichtete er auf eine Entfernung von ca. 30—40 m den letzten Wagen des mit unbeleuchtetem Zugschlußsignal ausgerüsteten Güterzuges. Trotz sofortigen Einleitens einer Schnellbremsung durch den Tzf-Führer konnte der Zusammenstoß, der bei einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h erfolgte, nicht mehr verhindert werden.

Wir glauben, daß sich zu diesem Ereignis jeglicher Kommentar erübrigt. Wir überlassen es den Lesern, sich über die Dienstesauffassung der beteiligten Bediensteten ihr eigenes Urteil zu bilden.

## Achtung! Bombe!

Samstag, 19. 7. 1975 um 17.07 Uhr kam es während der Fahrt des TS 144 „Tirolerland“ zwischen dem Bf Hütteldorf-H. und der H. u. Lst. Hadersdorf-W. im Abteil 5 des Wagens 4 zur Explosion eines Sprengkörpers, wobei das Abteil zum Teil in Brand geriet. Der nach seinem Wohnort St. Pölten fahrende Fernschreiber Karl Hofbauer, Bf Wien Westbf, erlitt schwere Verbrennungen und Schnittwunden, der diensthabende Schaffner Rudolf Schiestl, Bf Innsbruck Hbf, Verbrennungen an Schulter, Brust und Händen, konnte aber noch die Notbremse ziehen. Der Zug kam dadurch in der H. u. Lst. Hadersdorf-W. zum

Stillstand. Die Brandbekämpfung erfolgte in kürzester Zeit durch die FF Hadersdorf. Beide Bedienstete sowie eine Reisende, die einen Schock erlitt, wurden von der Rettung in das Hanusch-Krankenhaus in Wien eingeliefert. Die 160 Reisenden setzten mit einer Ersatzgarnitur um 18.11 Uhr die Fahrt fort.

Wie war nun der Hergang?

Nach Abfahrt des Zuges im Bf Wien Westbf, entdeckte ein Reisender, der kurz vor Abfahrt des Zuges in den Wagen 4 in das leere Abteil 5 eingestiegen war, am Fenstertisch eine in braunes Papier verpackte Schachtel, öffnete diese vorsichtig und vermutete auf Grund des Inhaltes, daß es sich um einen Sprengkörper handeln mußte. Darauf legte er das Paket auf die Sitzfläche und wollte den Schaffner verständigen. Im Seitengang des Wagens traf er den in Uniform befindlichen Hofbauer, worauf er diesen auf den verdächtigen Gegenstand aufmerksam machte. Hofbauer verständigte den Schaffner Schiestl und forderte die Reisenden auf, in die nächsten Wagen zu gehen. Hofbauer und Schiestl begaben sich in das angegebene Abteil und beschlossen, das Paket aus dem Fenster zu werfen, wobei Schiestl das Fenster öffnen sollte. Als jedoch Hofbauer das Paket bei der Schnur ergriff, kam es zur Explosion.

Bei der Untersuchung wurde durch den Sprengstoffsachverständigen des Bundesministeriums für Inneres festgestellt, daß es sich bei der Bombe um einen Molotowcocktail mit Relaiskontaktzündung gehandelt hatte. Kurz nach dem Sprengstoffanschlag hatte bei der Polizeidirektion Wien ein dzt. noch unbekannter Mann mit den Worten „Justizguerilla“ von einer öffentlichen Fernsprechkabine gemeldet, daß ein Anschlag im Zug nach Innsbruck stattfinden wird.

Die beiden verletzten Bediensteten wurden im Krankenhaus von Herrn Generaldirektor-Stellvertreter Hofrat Dr. Seidelmann, Herrn Vorstandsdirektor Dipl. Ing. Dr. Jaworski und dem Leiter der Abt. III/2, Dir. Rat Günther besucht, die sich eingehend nach dem Befinden und Wünschen erkundigten. Durch Vermittlung des Herrn Sanitätschefs, Hofrat Dr. Sasse sowie der Versicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen konnten beide Bedienstete am 22. 7. 1975 mit einem Krankentransportwagen in das KH St. Pölten bzw. in die Hautklinik nach Innsbruck gebracht werden.

Zum Unfall darf festgestellt werden, daß für die Handlungsweise der beiden Bediensteten keinerlei Zeit zu Überle-

