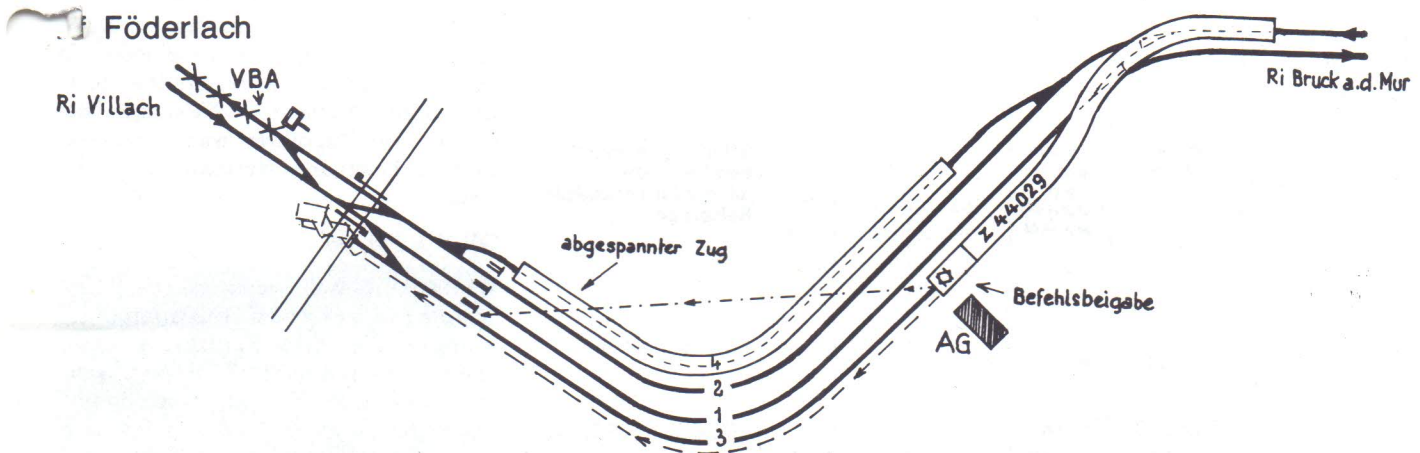
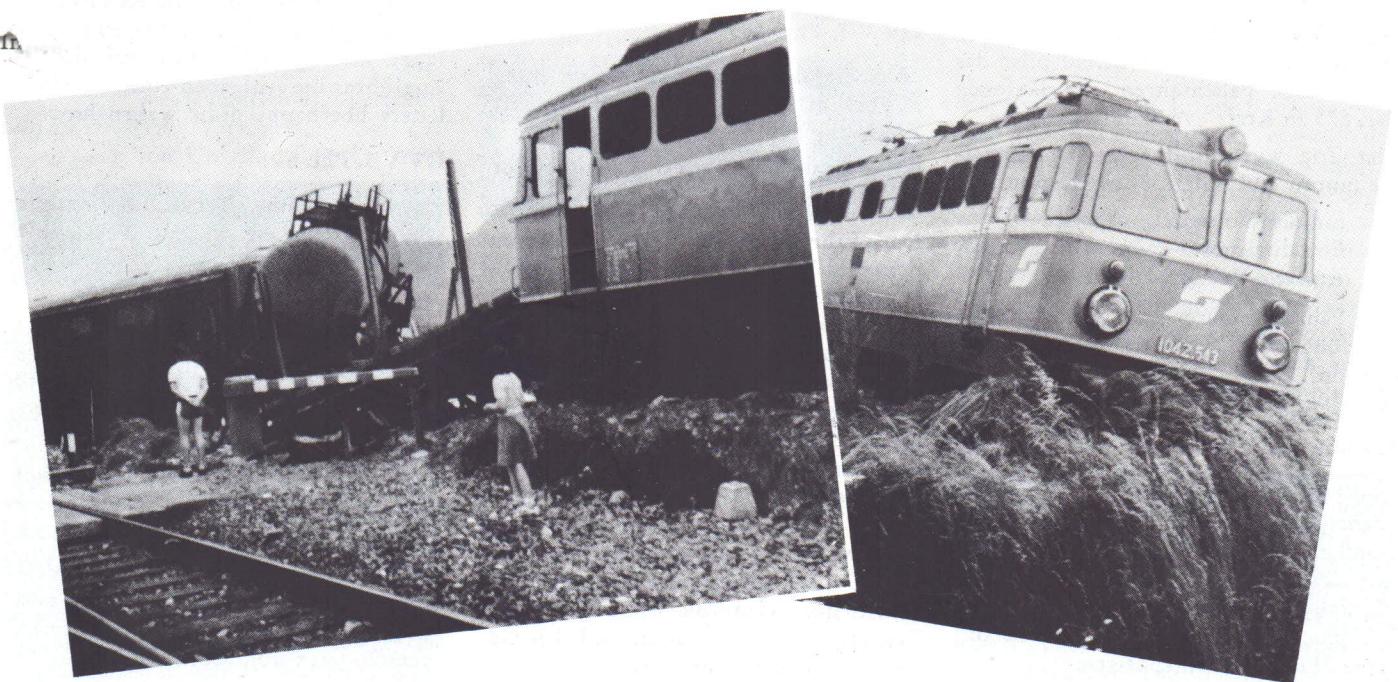


## Aus dem Verkehrsgeschehen

**Auf uns'rer Wiese steht 'was!**



Eine Reihe von Kleinigkeiten, ein grobes Mißverständnis — Ergebnis: anderthalb Millionen Schilling Schaden und Betriebsbehinderungen. Das Ganze dauerte nur wenige Minuten und sah dann so aus, wie Sie es auf der Abbildung sehen können — ein Tfz steht in der Wiese!





Samstag, 10. 6. 1978, um 4.32 Uhr, wurde das Streckengleis 2 zwischen den Bf Förderlach und Villach Hbf. gemäß VBA 60 zur Durchführung einer Schwellenneuanlage gesperrt (es handelte sich um eine zusätzliche Sperre). Der noch ausständige Zug 44029 (Güter-

Da im Bf Förderlach der Zwang zum gleichzeitigen Stellen von Vor- und Einfahrtsignal besteht, stellte der Fdl das Einfahrtsignal so spät auf „Frei“, daß der Tzfz am Einfahrtsignal nicht das Signal 6 b, sondern noch das Signal 5 wahrnahm.

Der Zugführer hob, ohne weiteres Gespräch mit dem Tzfz-Führer, den Arm.

### Strecke 13 a

1	2	3	4	5	6	7	8
875	Förderlach— Villach Hbf		↔ ↔	nur Z werk- tags Mo—Fr 7.50— 9.35 10.50— 12.20 12.35— 13.40 14.30— 15.45 16.40— 17.55	17. 4.		Strgl 2 gesp VBA Nr 60
	Förderlach —161,44		↔ ↔ 120				Streckenhöchstgeschw
	BI Förder- lach 1		↔ ↔ Block- vorsig und Blocksig aus- nahms- weise nicht beachten ↔ ↔				automatische Blockstelle
	Seebach b V Hst		↔ ↔ rechts aus- u ein- steigen ↔ ↔				Schaffner verständi- gen Reisende; gilt nur für anhaltende Reisezüge
	161,44— 162,21		↔ ↔ 90				Schadh Oberbau
	162,21— Abzw Villach Hbf Stw 1		↔ ↔ 100				Streckenhöchstgeschw

#### Signal 54: Abfahrbereit

Hochheben der Signalfahne oder eines Armes, bei Dunkelheit der Handlaterne mit weißem Licht

oder

#### Signal 58: Bremse in Ordnung

... b) bei Tag: Lotrechtes Hochhalten eines Armes ...

Der Tzfz-Führer setzte hierauf den Zug in Gang, in der Annahme, es hätte sich um den Abfahrauftrag gehandelt.

#### Signal 55: Abfahrt

Geringfügiges Hin- und Herbewegen des hochgehaltenen Armes ...

Erfreut über die rasche Reaktion des Tzfz-Führers begab sich der Zugführer wieder auf den hinteren Führerstand der Lokomotive. Zu diesem Zeitpunkt ahnte niemand der Beteiligten, daß die Bstrophe des Dramas bereits eingetreten war. Das große Mißverständnis blieb unerkannt. Nach den Weisungen des Fdl an den Zugführer wäre jetzt eine Verschiebung durchzuführen gewesen.

#### DV V 3, Pkt. 56

Unter Verschiebung versteht man alle beabsichtigten Fahrzeugbewegungen, die nicht Zugfahrten sind. Hiezu gehören auch alle Bewegungen von Zügen im Bf nach jedem beabsichtigten Anhalten, z. B. zum Zwecke grenzfreier Einfahrt ...

Der Tzfz-Führer, irreführt durch die völlig unzutreffende Handbewegung des Zugführers und außerdem vom Auftrag des Fdl nicht in Kenntnis gesetzt, verhielt sich, wie bei einer Zugfahrt, ihm fiel daher nicht auf, daß der Zugführer die Aufgaben eines Verschiebtleiters überhaupt nicht wahrnahm.

#### DV V 3, Pkt. 60

... In Bf ohne Verschiebbedienstete obliegt die Leitung des Verschiebes dem Zugführer ...

#### DV V 3, Pkt. 62

Der Verschiebleiter ist für zweckmäßige, rasche und betriebssichere Verschiebdurchführung verantwortlich ...

... Alle am Verschiebung Beteiligten sind tunlichst über die Verschiebbewegungen zu verständigen ...

... Der Verschiebleiter muß die Verschiebbewegung gut überblicken und sich mit den beteiligten Bediensteten verständigen können ...

zug Wien Matzleinsdorf—Pontebba) mußte deswegen mit A-Befehl über das notwendige Falschfahren „La laufende Nr. 875 in Kraft“ verständigt werden.

Der Zug wurde mit folgenden Signalstellungen auf Gleis 3 eingelassen:

- Einfahr-Vorsignal — 5
- Einfahrtsignal — 4 b
- Ausfahr-Vorsignal — 5.

Der Fahrdienstleiter erwartete den Zug in Höhe seines Dienstraumes auf dem Ostkopf des Bahnhofes, wo auch das Anhalten erfolgte.

#### DV V 3, Pkt. 279

Soll vor dem im Punkt 277 angegebenen Haltepunkt angehalten werden (außergewöhnlicher Haltepunkt), so ist dies den Zügen durch Belassen des Einfahr-Vorsignals in der Stellung „Vorsicht“ anzukündigen und durch eine Haltscheibe anzuzeigen.

#### DV V 3, Pkt. 453

Ein Einfahrtsignal in der Stellung „Vorsicht“ zeigt der Zugmannschaft auch an, daß ...

b) ein außergewöhnlicher Haltepunkt zu erwarten ist ...

Der Fahrdienstleiter händigte hierauf dem Tzfz-Führer den Befehl aus, wobei er auch die mündliche Verständigung ordnungsgemäß vornahm. Eine Bemerkung über das notwendige Vorziehen und Abwarten einer Kreuzung überhörte der Tzfz-Führer. Vorderhand hatte dies auch keinerlei Bedeutung, weil anschließend eine ebenso ordentliche Befehlsübergabe an den Zugführer erfolgte, der in der Zwischenzeit vom hinteren Führerstand des Zug-Tzfz abgestiegen war. Dem Zugführer erteilte der Fahrdienstleiter sodann die Weisung, daß der Zug grenzfrei einzufahren und den Gezug 817 abzuwarten habe.



## DV V 3, Pkt. 71

Für die Beobachtung des Verschubweges sind verantwortlich: Der Verschubleiter ...

## DV V 3, Pkt. 87

Der Verschubleiter hat die Verschubsignale so zu geben, daß sie vom Tfz-Führer einwandfrei aufgenommen und nur auf den in Betracht kommenden Vershub bezogen werden können ...

Befindet sich der Verschubleiter auf dem Tfz und kann er sich während der Vershubbewegung mit dem Tfz-Führer mündlich verständigen, so dürfen Hand- und Pfeifsignale unterbleiben.

Der Zugführer (=Verschubleiter) fiel also als Sicherheitsfaktor total aus.

Auch bei der irrtümlichen Annahme, es handle sich um eine Zugfahrt, hätte noch immer überhaupt nichts passieren können, wenn der Tfz-Führer aufmerksamer gewesen wäre.

Nach dem vermeintlichen Abfahrauftrag beschleunigte der Tfz-Führer den Zug auf ca. 40 km/h. Wegen eines auf Gleis 4 hinterstellten Zuges war ihm zunächst die Sicht auf das Ausfahrtsignal genommen (siehe Skizze).

## DV V 3, Pkt. 368

... Für Züge, die das falsche Gleis befahren, gelten — sofern nicht eigene Signale vorgesehen sind — in der Regel die für das richtige Gleis bestimmten Hauptsignale unbeschadet ihrer Stellung und ihres Standortes als untauglich ...

... Die Erlaubnis zur Vorbeifahrt an den untauglichen Signalen ist durch Signal 29 a, Signal 29 b, fernmündlich am Signalfernsprecher oder mündlich zu erteilen ...

Da dem Tfz-Führer keine andere Mitteilung zugekommen war, mußte er auf das Signal 29 b achten.

Signal 29 b: Vorbeifahrt erlaubt (Lichtsignal)

Abwechselndes Aufleuchten zweier lotrecht untereinander angeordneter weißer Lichter.

Als das Tfz jenen Punkt erreichte, von wo aus das Ausfahrtsignal zu sehen gewesen wäre, war der Tfz-Führer, seinen Angaben zufolge, mit dem Beobachten der Instrumente beschäftigt. Weniger als 200 m vor dem Signal blickte er auf und bemerkte, daß dieses verloschen war und Signal 29 b nicht aufleuchtete.

## DV V 2, Pkt. 30

... Bei einem unbeleuchteten Lichtsignal ist unmittelbar vor dem Signal eine Haltscheibe aufzustellen ...

Wann die Rotlichtlampe durchgebrannt war, konnte nicht mehr geklärt werden, da im Laufe der Nacht kein Zug über Gleis 3 in Richtung Villach gefahren und auch dem Fahrdienstleiter auf dem Stellisch keine Unregelmäßigkeit aufgefallen war.

Kurz und gut: Weder die vom Tfz-Führer nach dem ersten Schrecken eingeleitete Schnellbremsung noch das Wirksamwerden der Indusi konnten verhindern, daß Zug 44029 in das Stumpfgleis weiterfuhr, wo das Tfz und drei Güterwagen glattweg den Erdkegel überfuhren. Das Tfz, Reihe 1042, überquerte die anschließende Gemeindestraße und geriet auf eine Wiesenböschung, wobei ein Bretterwagen, ein leerer Kesselwagen und ein mit Altpapier beladener Vierachser folgten. Durch eines dieser Fahrzeuge wurde das Schalthaus der Schrankenanlage zerstört. Gottlob wurde niemand verletzt.

Ein weiteres Glück war, daß die Eisenbahnkreuzung am Samstag und am Sonntag für den Straßenverkehr bedeutungslos war. Erst am Montag mußte sie für Zufahrten zu einem Fleischwerk wieder frei sein. Trotzdem mußte große Eile an den Tag gelegt werden, da u. a. vor der Aufgleisung der Wagen das Entfernen des Ladegutes notwendig war.

Obwohl das Aufgleisen eines Tfz immer als besonders dringend zu betrachten ist, bestand für diese Lokomotive zwar kein extremer Zeitdruck, doch gab es hierbei genug Schwierigkeiten: Ein eigenes Hilfsgleis mußte verlegt werden, um den Rücktransport des Tfz aus der Wiese über die Straße zu ermöglichen.

Sie werden sich jetzt fragen, warum in dem Bericht verschiedene Vorschriftenbestimmungen angeführt wurden, deren Nichteinhaltung auf das Ereignis selbst keinen Einfluß hatte, und das Verschulden von Tfz-Führer und Zugführer liegt doch klar zutage. Wir begannen mit „Eine Reihe von Kleinigkeiten, ein grobes Mißverständnis“. Das grobe Mißverständnis ist klar: Zugfahrt — Vershubfahrt. Wurden Sie bei einer Ihrer Prüfungen vielleicht selbst darüber gefragt. Haben Sie sich recht geärgert über das kleinliche Bohren des Prüfers, wo das eine aufhört und das andere beginnt. War es wirklich kleinlich? Und die Kleinigkeiten. Wer weiß immer so ganz genau voraus, welche Kleinigkeit bedeutungslos bleiben wird. Der Beitrag soll nicht dazu dienen, weitere Schuldige

zu finden. Sie sollten aber doch ein wenig grübeln, ob nicht das peinlich nach Vorschrift erfolgte Anhalten des Zuges mit Haltscheibe die Abgrenzung Zug — Vershubfahrt auch dem Zugführer deutlicher gemacht hätte. Ob nicht bei der Befehlsbeigabe mehr Sicherheit gegeben gewesen wäre, wenn der Zugführer dem Tfz-Führer den Befehl ausgehändigt hätte oder aber, wenn bei der Reihenfolge Fdl an Tfz-Führer, dann erst Zugführer (die in diesem Fall keine Zeitersparnis brachte) der Fdl dem Tfz-Führer alles das unmißverständlich gesagt hätte, was er dann nur dem Zugführer mitteilte. Ob nicht das Rotlicht des Ausfahrtsignals die Reaktionszeit des Tfz-Führers verkürzt hätte. Ob nicht grobe Mißverständnisse bei Ausschaltung aller Kleinigkeiten weitgehend ausgeschlossen worden wären.

Nochmals: wir brauchen keine „weiteren Schuldigen“; noch weniger brauchen wir weitere Unfälle.

Vielleicht hilft Ihnen die Schilderung des Ereignisses, ein fantastischer Bekämpfer auch scheinbar belangloser Vorschriftenwidrigkeiten zu werden.

In diesem Kampf wünschen wir Ihnen viel Erfolg.

## Sicherung stillstehender Fahrzeuge

Auf Grund der besorgniserregenden Häufung von a. g. Ereignissen, die auf Mißachtung grundlegender Bestimmungen der DV V 3 zurückzuführen sind, soll im Interesse einer betriebssicheren Dienstabwicklung erneut — zuletzt im IdB 2/77 — auf die Notwendigkeit der vorschriftsbewußten Dienstleistung entsprechend den Bestimmungen der Pkte. 119—126 DV V 3 hingewiesen werden.

Seit Jahresbeginn haben sich nach Meldungen der Direktionen 9 Fälle von entrollten Fahrzeugen bzw. Fahrzeuggruppen mit zum Teil schwerwiegenden Folgen ereignet: Am 25. 1. in den Bf Mattighofen und Wien Matzleinsdorf, am 24. 3. im Bf Redl Zipf und in Penzing Vbf, am 4. 4. im Bf Feldkirch, am 5. 4. im Bf Rosenbach, am 5. 6. im Bf Innsbruck Hbf, am 8. 6. im Bf Rekawinkel und am 11. 6. im Bf Villach Westbf.

Auf das Ereignis Rosenbach soll näher eingegangen werden; hiebei entstand



an Fahrzeugen, Oberbau, Sicherungseinrichtungen und Ladegut ein Sachschaden von ca. S 350.000,—. Der entstandene Gesamtschaden, der durch umfangreichen Personaleinsatz (Instandsetzungsarbeiten, Umladung des Ladegutes), sowie durch einen nicht erfaßbaren Imageverlust den ÖBB erwachsen ist, muß noch wesentlich höher eingeschätzt werden. Welche Folgen durch einen entrollten Güterwagen entstehen können, sei hier im Detail angeführt.

1. Wagen 21 72 5001649-9 beladen mit Schnittholz von Varese nach St. Margrethen. Mit beiden Achsen entgleist, Wagenkasten total beschädigt. Sendung mußte umgeladen werden.
2. Wagen 21 72 5000830-7 beladen mit Braunkohle von Zenica Zelezara nach Klagenfurt Ostbf. Mit beiden Achsen entgleist, Wagenkasten total beschädigt, Sendung mußte umgeladen werden.
3. Wagen 31 72 1902880-8 beladen mit Sammelgut von Ljubljana moste nach Salzburg Hbf. Mit einem Drehgestell entgleist, Ecksäule und Stirnsäule verbogen, Stirnwand eingedrückt. Sendung mußte umgeladen werden.
4. Wagen 21 81 1510314-3, Kurswagen 4838 von Rosenbach nach Villach Hbf., Pufferfeder gebrochen. Wagen mußte umgeladen werden.
5. Wagen 01 81 1355390-5 Rundkurswagen 1868 von Villach über Viktring, Rosenbach nach Villach, beladen, Bordwände beschädigt.
6. Wagen 21 80 1557436-9 beladen mit 50 Trommeln Bronzepulver 5.275 kg von Salzburg Hbf nach Zagreb. Mit beiden Achsen entgleist, Seitenwand und beide Seitentüren beschädigt. Sendung mußte umgeladen werden.
7. Wagen 01 87 1204003-1 beladen mit 12,5 t Kieselerde von Rosenbach nach Ljubljana Moste. Hauptluftleitung beschädigt. Zur Reparatur in die Wagenwerkstätte gesandt.

Wie kam es dazu?

Am Ereignistag wurde vom Verschieber mit der ständigen Verschieberreserve Rosenbach ein mit Brettern beladener Güterwagen aus Reihungsgründen vorübergehend auf Gleis 10 abgestellt. Da das Gleis 10 in einem Gefälle von 2 bis 8,6‰ liegt, ist eine zweifache Sicherung von abgestellten Wagen vorgeschrieben. Der Verschieber hatte nun den Wagen nur mit einem beschädigten Unterlagskeil gesichert, der beim Abkuppeln des Wagens abfiel, so daß sich der

Wagen in Richtung Stellwerk 1 in das Gefälle in Bewegung setzte. Der Verschieber, der das Entrollen nach ca. 50 m bemerkte, verständigte über Funk den Wärter des Stw 1 und sagte diesem, der Spitzenverschieber des beim Stw 1 stehenden Verschieberteil solle den mit ca. 10 km/h rollenden Wagen mit einem Hemmschuh auffangen. Zu diesem Zeitpunkt setzte sich der aus 19 Wagen bestehende geschobene Verschieberteil bereits in Richtung Gleis 10 in Bewegung. Die vom Stellwerkswärter gegebenen Haltsignale wurden, bedingt durch einen starken Linksbogen und die hohe Böschung, vom Verschieber nicht wahrgenommen. Der Spitzenverschieber, der die Möglichkeit, den Verschieberteil durch das Öffnen des Luftabsperrrahnes anzuhalten, nicht ausnützte, lief nach Gleis 10 a, holte dort einen Hemmschuh, legte diesen auf Gleis 10 zwischen den Weichen 7 und 8 auf, konnte aber den Zusammenstoß nicht mehr verhindern. Der Wärter des Stw 1 stellte, als er bemerkte, daß seine Haltsignale nicht beachtet wurden, die Weiche 8 zur Fahrt nach Gleis 8, es gelang ihm jedoch nicht mehr, die Weiche 7 nach Gleis 10 a umzustellen, so daß der entrollte Wagen zwischen den Weichen 7 und 8 mit dem nach Gleis 8 fahrenden Verschieberteil zusammenstieß. Bei dem Zusammenstoß entgleiste der entrollte Wagen mit beiden Achsen und stürzte um.

Weiters streifte er einen auf Gleis 12 stehenden Wagen und brachte diesen zur Entgleisung. Der erste Wagen des Verschieberteil, beladen mit Kohle, entgleiste und stürzte um. Dadurch wurden bei dem auf Gleis 6 zur Abfahrt bereitstehenden Z 44928 ein Wagen zur Entgleisung gebracht und zwei weitere Wagen beschädigt. Durch die umgestürzten Wagen wurde der Signalmast des Ausfahrtsignales H 8 geknickt und die Drahtzugleitung zur Weiche 8 verlegt.

Die Bahnhofgleise 6, 8, 10 und 12 waren bis 6. 4. 1978, 15.40 Uhr, gesperrt; 6 Güterzüge wurden bis zu 180 Min verspätet.

Der Verschieber, dem bisher zufriedenstellende Dienstleistung attestiert wurde, wurde vorübergehend vom Verschieberdienst abgezogen und im Ordnungsstrafwege zur Verantwortung gezogen. Das Verhalten des Verschiebers wurde als grobfahrlässig gewertet.

Ein weiterer Bedarf an Schaubildern ist bei der zuständigen Stelle der BBDion anzufordern.

Das Wort hat die Bundesbahndirektion Villach

## Fahrstraßenprüfung so oder so?

Bevor eine Zugfahrt zugelassen wird, ist die Fahrstraße durch die dazu Verpflichteten in der Regel durch Augenschein zu prüfen. Diese Bestimmung ist in der Verkehrsvorschrift schon seit Jahrzehnten enthalten. Jahrzehntelang wird demnach die Fahrstraße durch Augenschein geprüft. Wenn sich hierbei alle Mitarbeiter korrekt verhalten, kann man wohl mit Recht die Gewißheit haben, daß allfällige Fahrthindernisse festgestellt werden. Aber hat man sich nicht selbst schon ertappt, daß man zwar geschaut und doch nichts gesehen hatte? An zwei Ereignissen, die sich in letzter Zeit im Bereich der Direktion Villach zugetragen haben, soll aufgezeigt werden, wie beizusammen Leistung und Fehlleistung liegen können und wie weit auseinander sich die daraus resultierenden Folgen bewegen. Es soll damit dargestellt werden, wie wichtig es ist, daß man nicht nur schaut, sondern auch sieht und das Gesehene auch richtig erfaßt und verarbeitet.

Fall 1:

Im Bahnhof Fürnitz mit vier Verkehrsgleisen wird ein Güterzug wegen Platzmangels vorübergehend auf Gleis 2 abgespannt. Nach einer längeren Zugspause ist dort außerplanmäßig eine Kreuzung abzuwickeln. Weil es örtlich so üblich ist, daß bei Kreuzungen der zuerst einfahrende Zug Gleis 2 befährt, gibt der Fdl die Einfahränderung bekannt und begibt sich anschließend auf den Platz, um seinen Prüfbereich durch Augenschein zu prüfen. Dabei begibt er sich so weit vor das Aufnahmsgebäude, daß er seinen Prüfbereich einsehen kann. Beim Ausblick nach links und rechts hat er wohl auch die gegenüber vom Aufnahmsgebäude stehenden Wagen bemerkt, jedoch nicht gesehen, daß es sich hier um die Besetzung des Gleises 2 handelte. Er hat es mit Gleis 4 verwechselt. Nach diesem oberflächlichen Augenschein gibt der Fdl die Einfahrt auf das besetzte Gleis 2 frei. Es erfolgt ein Zusammenstoß, der einen Millionenschaden verursacht. Auf weitere in diesem Zusammenhang gesetzte Fehlleistungen soll hier nicht weiter eingegangen werden.

Fall 2:

Im Bahnhof Neumarkt i. St. mit vier Verkehrsgleisen — es ist Normalverkehr, alle Gleise sind frei — begibt sich der Fdl während des Nachtdienstes auf den

