



Verkehrs-Unterrichtsblatt

9. Stück

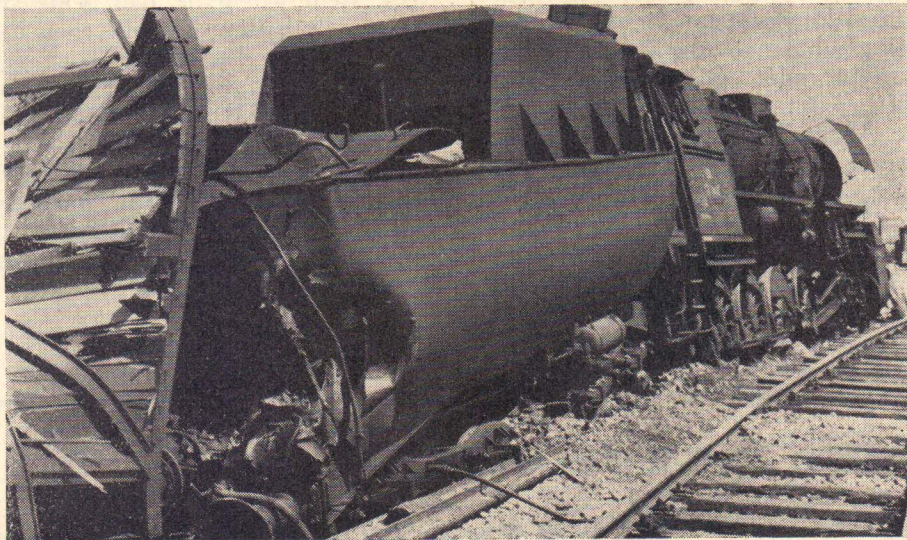
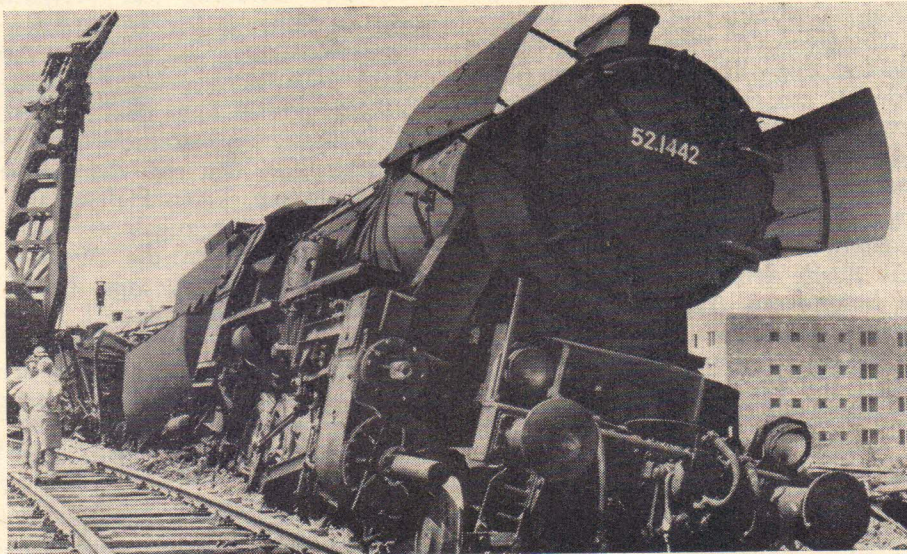
Wien, am 1. September 1965

Jahrgang 1965

Inhalt: 46. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
47. Etwas für jeden
48. Kundendienst

46. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Tod eines Zugführers bei Güterzugentgleisung



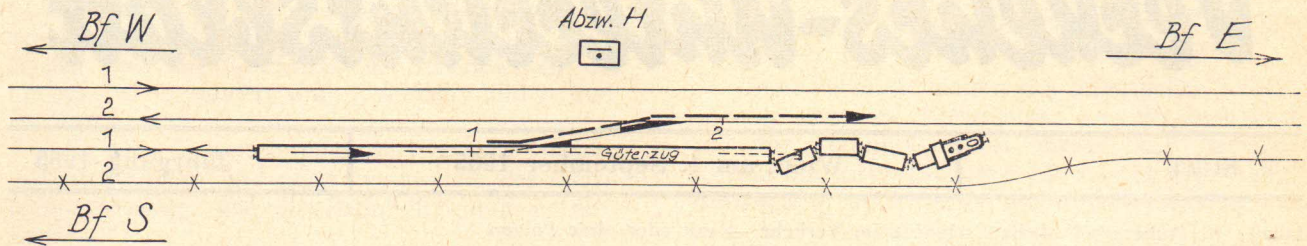
Am 13. Juli um 22.50 Uhr fuhr der von S. nach E. verkehrende Güterzug 3589 in der Abzw. H. infolge unrichtig stehender Weiche 1

in ein Stumpfgleis und überfuhr den durch einen Erd- und Schotterkegel gebildeten Gleisabschluß. Das Dampf-Tfz bohrte sich hinter dem Gleis-

abschluß in das Schotterbett, neigte sich zur Seite und wurde schwer beschädigt. Der hinter dem Tzf gereichte Gepäckwagen wurde durch die nachdrückenden Güterwagen völlig zertrümmert, wobei der im Gepäckwagen befindliche Zugführer G. den Tod fand.

Die zwei nachgereichten Güterwagen entgleisten und erlitten schwere Schäden an den Drehgestellen und Wagenkästen.

Der **Sachschaden** beläuft sich auf annähernd **S 540.000!**



Gemäß VBA war das Streckengleis 2 zwischen den Bf S. und E. zwecks Durchführung einer Gleisaltlage gesperrt. Für die das falsche Gleis befahrenden Züge war verfügt worden, daß unter Ausschaltung der Abzw. H. der Streckenabschnitt S. bis E. als ein Raumabschnitt galt. Das Anbieten, Annehmen und Abmelden der zwischen den Bf S. und E. verkehrenden Züge hatte daher nur zwischen diesen beiden Bf zu erfolgen, wobei jedoch der Fdl der Abzw. H. unbedingt mitzuhören und die entsprechenden Eintragungen im Zugmeldebuch vorzunehmen hatte.

Außerdem war der Fdl der Abzw. H. gemäß der VBA verpflichtet, nach Annahme eines Zuges am falschen Gleis durch den Fdl des Bf E., die Fahrstraße **ohne besonderen Auftrag** zu sichern (Umlegen des Fahrstraßenhebels und Festhalten desselben mittels Hilfssperre) und dem Fdl in S. zu melden: „Fahrstraße für Zug auf dem falschen Gleis in der Abzw. H. gesichert. Name des Fdl“.

Am Tag des Ereignisses wurde zwar Güterzug 3589 vom Bf S. dem Nachbarbf E. angeboten und von diesem auch angenommen, jedoch unterblieb die vorgeschriebene Meldung über den Vollzug der Fahrstraßensicherung in der Abzw. H. Der Fdl des Bf S. glaubte nach der Annahme die Worte „es steht schon“ oder „es geht schon“ vernommen zu haben, nahm diese als Vollzugsmeldung des Fdl der Abzw. H. an und fertigte daraufhin den Güterzug auf dem falschen Gleis ab!

Der Fdl der Abzw. H. hatte — seinen Angaben zufolge — weder beim Anbieten und Annehmen noch bei der Abmeldung des Güterzuges mitgehört und auch das Fahrsignal nicht ver-

nommen; die Weiche 1 stand daher in der Grundstellung in das Stumpfgleis.

Dem Bediensteten muß äußerst nachlässige Dienstleistung vorgeworfen werden:

Der Güterzug war verspätet und die Verspätung von 30 bis 40 Minuten dem Fdl in E. bekanntgegeben worden. Der Fdl der Abzw. H. hatte auch hievon keine Kenntnis. Seiner Verpflichtung, sich über den Lauf des Güterzuges zu erkundigen, kam er nicht nach. Auch gab er, als er schließlich den sich der Abzw. H. nähernden Güterzug sah, keine Haltsignale. Ferner hätte er — wie er selbst zugab — noch die Möglichkeit gehabt, zumindest die Weiche 1 umzustellen, unterließ dies aber, „um ein Aufschnelden der Weiche 2 zu verhindern“. Er war der Ansicht, der Zug würde im Stumpfgleis von selbst zum Stillstand kommen, was auch der Fall war. Daß es dabei aber unweigerlich zu einer schweren Entgleisung kommen würde, wobei der Zugführer sein Leben einbüßte, wurde dem Fdl erst zu spät bewußt.

Es sollen hier nicht alle Verstöße der beiden schuldtragenden Bediensteten geschildert werden. Fest steht jedenfalls, daß beide äußerst nachlässig gehandelt hatten. Es geht eben nicht an, daß sich ein Fdl mit den Worten „es geht schon“ oder ähnlichem begnügt. Es ist auch unverantwortlich, daß sich ein Fdl überhaupt nicht um den Zuglauf kümmert, um so weniger als der Fdl in dieser Verkehrsstelle mit keinen kommerziellen Arbeiten belastet ist. Es fehlte ihm darüber hinaus jegliche Entschlußfähigkeit. Solche Bedienstete sind für den verantwortungsvollen Dienst eines Fdl keinesfalls geeignet!

EIGENE VORSICHT —

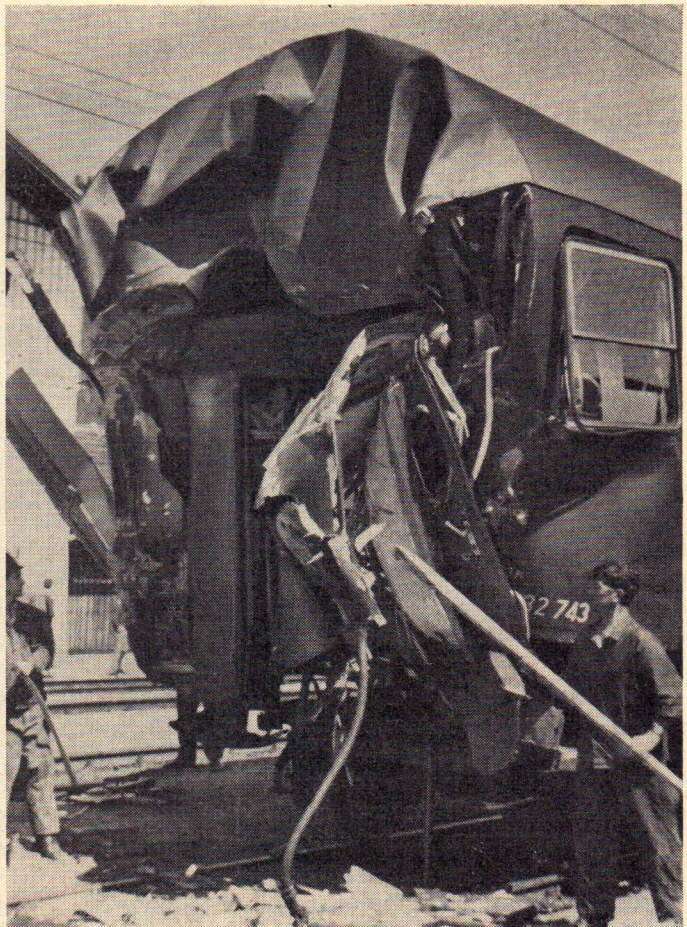
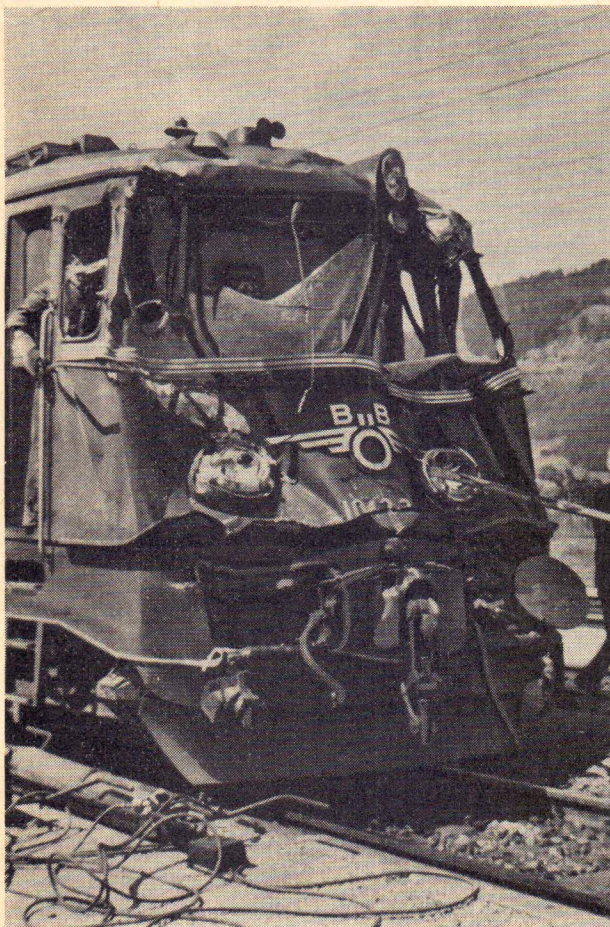
BESTER UNFALLSCHUTZ!

Das sind die Folgen



nachlässiger Dienstesausübung und mangelnder Entschlußkraft!

b) Zusammenstoß eines Güterzuges mit zur Abfahrt bereitstehendem Personenzug



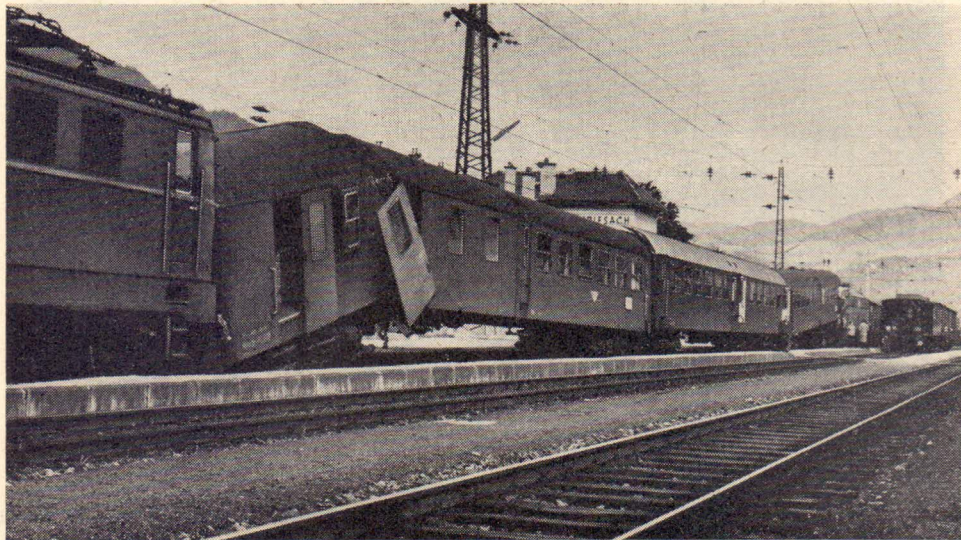
Nur 2 Tage vor dem vorher geschilderten schweren Unfall ereignete sich ein Zugzusammenstoß:

Um 5.48 Uhr fuhr im Bf F. ein Güterzug an den Zugschluß eines zur Abfahrt bereitgestellten, jedoch glücklicherweise noch nicht mit Rei-

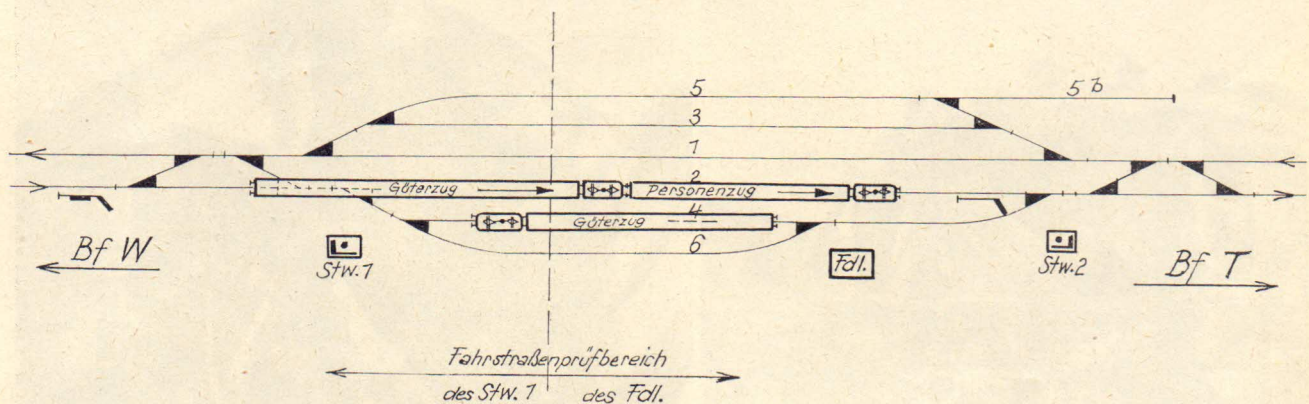
senden besetzten Personenzuges. Beim Anprall verkeilte sich die Elektrolokomotive des Güterzuges mit dem letzten Wagen des Personenzuges. Der auf dem hinteren Führerstand des Tfz befindliche Zugführer erlitt eine Gehirnerschütterung und Schürfwunden im Gesicht. Der Zugführer des Personenzuges, der sich im Gepäckwagen hinter dem Zug-Tfz aufhielt, erlitt infolge

des starken Anpralles einen Bruch des 1. und 2. Lendenwirbels. Beide Bedienstete mußten mit der Rettung in ein Krankenhaus eingeliefert werden.

Die beiden Tfz und die 4 vierachsigen Wagen des Personenzuges wurden schwer, 14 Güterwagen leicht beschädigt. Sachschaden zirka S 750.000!



Hergang:



Nach der über Auftrag des Fdl durchgeführten Überstellung des Personenzuges vom Stumpfgleis 5 b nach Gleis 2 unterließ es der Wärter im Stellwerk 2, seinen Kollegen im Stellwerk 1 über die erfolgte Besetzung des Gleises 2 zu benachrichtigen.

Kurz darauf gab der Fdl, obwohl der Personenzug **unmittelbar vor der Fahrdienstleitung** aufgestellt war, blockmäßig die Durchfahrt auf Gleis 2 frei! Er hatte weder Hilfssperren und das Schild „Gleis 2 besetzt“ angebracht noch eine Fahrstraßenprüfung vorgenommen.

Ungeachtet der kurze Zeit vorher in seinem Weichenbereich durchgeführten Überstellung des Personenzuges gab der Wärter des Stellwerkes 2 — nach Freistellung des Ausfahrsignals — blockmäßige Zustimmung zur Freigabe der Einfahrt an Stellwerk 1.

Der Wärter im Stellwerk 1 — von der Besetzung des Gleises 2 nicht unterrichtet — konnte wegen eines auf Gleis 4 stehenden Güterzuges die Besetzung des Gleises 2 nicht wahrnehmen: Da sein Prüfbereich frei war, brachte er das Einfahrsignal — wie vom Fdl angeordnet — in Freistellung.

Der Tfz-Führer des einfahrenden Güterzuges leitete bei Erkennen des Hindernisses sofort Schnellbremsung ein, wodurch sich die Geschwindigkeit wohl von 70 auf 40 km/h verringerte, der Zusammenstoß aber nicht mehr verhindert werden konnte.

Die Verstöße der beiden schuldtragenden Bediensteten sind so eindeutig, daß es sich erübrigt näher darauf einzugehen. Dagegen sei jedoch ein Satz aus dem Bericht des zuständigen Gendarmeriepostenkommandos über den Unfall

