



Bahnmeister
Eggenburg
Eingel. 30. APR. 1964
Zl. Blg.

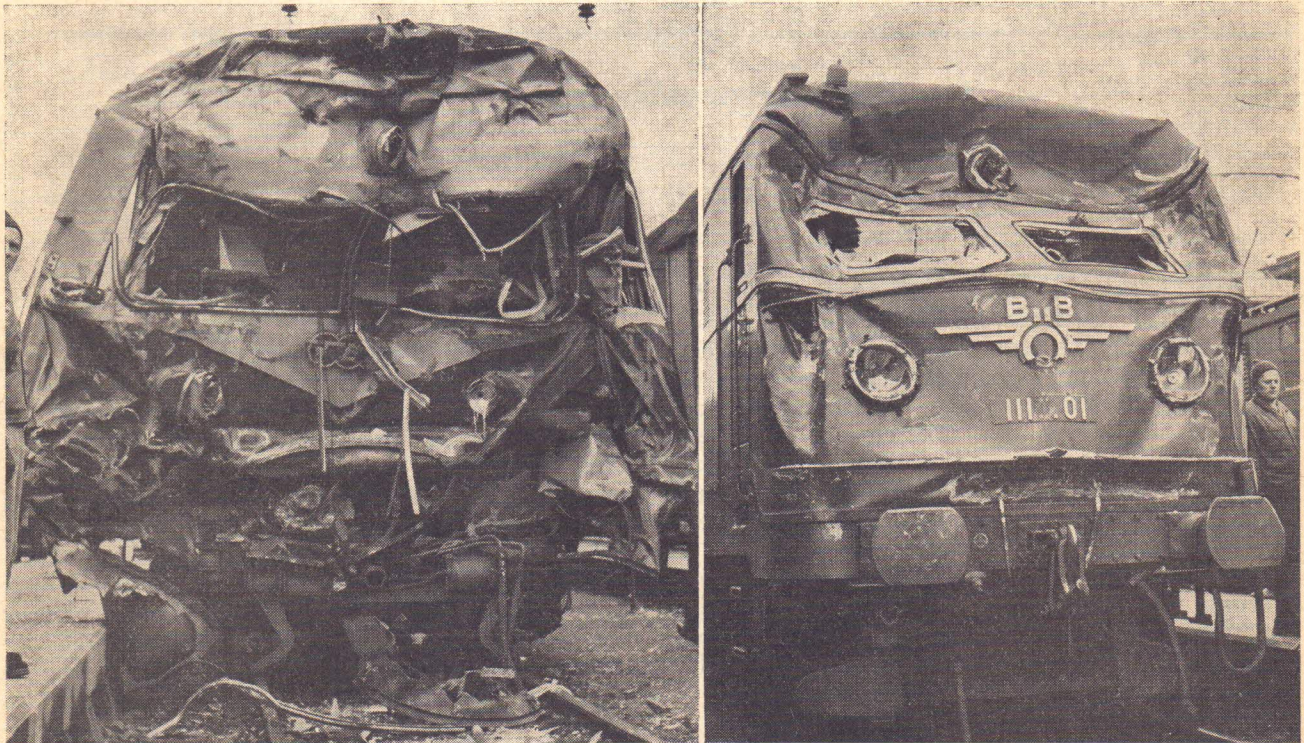
Verkehr-Unterrichtsblatt

5. Stück	Wien, am 1. Mai 1964	Jahrgang 1964
----------	----------------------	---------------

Inhalt: 24. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
25. Anfrage eines Fahrleitungsaufsehers
26. Etwas für jeden
27. Fernsprechdisziplin
28. Man schrieb uns

Das ist das Ergebnis

(Zusammenstoß des einfahrenden Trans-Europ-Expresß „Mediolanum“ mit auf dem Einfahrgleis entgegengerichteter Elektrolokomotive 1110.01 im Bf K. am 28. März 1964),



w e n n

1. ein Stellwerksmeister

a) vom Fdl keine Zustimmung zur Benutzung eines Hauptgleises für eine Verschiebung einholt,

b) trotz Abgabe der Zustimmung für eine Einfahrt nicht achtet, ob gefährdende Verschiebungen eingestellt sind,

c) eine Weiche nicht in die Grundstellung bringt;

Streckenleitung Wien FIP
Eingel. 28 APR 1964
Zl. Blg.

2. ein Verschiebler

- a) gleichfalls keine Zustimmung zur Benutzung eines Hauptgleises für eine Verschubfahrt einholt,
- b) vor Verschiebbeginn die Verständigung der beteiligten Stellwerksbediensteten unterläßt.

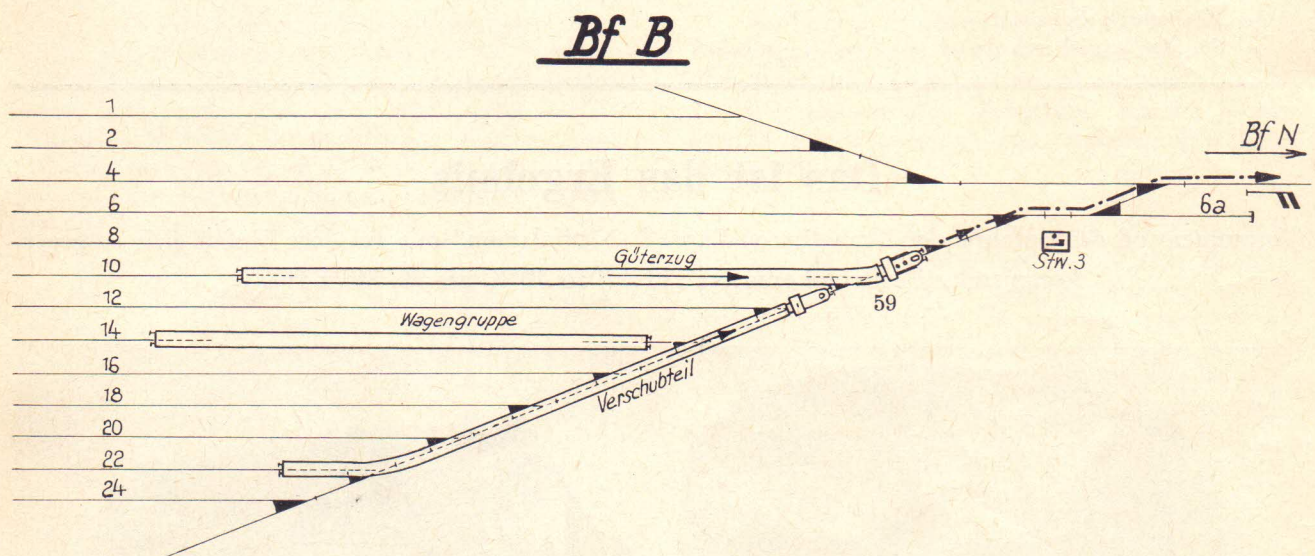
Durch den Zusammenstoß entstand am italienischen Triebwagen ein Schaden von S 250.000,— und am E-Tfz ein solcher von S 50.000,—!

Drei Eisenbahner wurden schwer verletzt. Während zwei von ihnen sofort in das Krankenhaus eingeliefert werden konnten, mußte der dritte in einstündiger Arbeit erst aus dem zertrümmerten Führerstand des Triebwagens befreit werden; er erhielt während dieser Zeit vom Rettungsarzt stärkende Injektionen verabreicht.

Von den etwa 60 Fahrgästen des „Mediolanum“ erlitten zehn leichte Verletzungen; außerdem wurden fünf Angehörige des Küchenpersonals geringfügig verletzt.

24. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

- a) Zusammenstoß eines ausfahrenden Güterzuges mit Verschiebteil



Am 17. Februar um 0.10 Uhr fuhr im Bf B. ein Dieselschub-Tfz, vom Stumpfgleis 6 a kommend, nach Gleis 22, um von dort 19 Wagen auszuziehen. Bei der Vorbeifahrt am Stellwerk 3 rief der Stellwerksmeister dem Verschiebler zu, den Verschieb wegen Ausfahrt eines Güterzuges einzustellen. Wiewohl der Stellwerksmeister vom Verschiebler keine Antwort erhielt — dieser hatte den Zuruf nicht verstanden —, nahm er dennoch an, daß sein Auftrag befolgt werde.

Unmittelbar darauf gab der Fdl Auftrag zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Ausfahrt eines Güterzuges aus Gleis 10 in Richtung Bf N. Der Stellwerksmeister kam dem Auftrag nach und meldete den Vollzug; das Signal 40 „Verschieb einstellen“ gab er nicht.

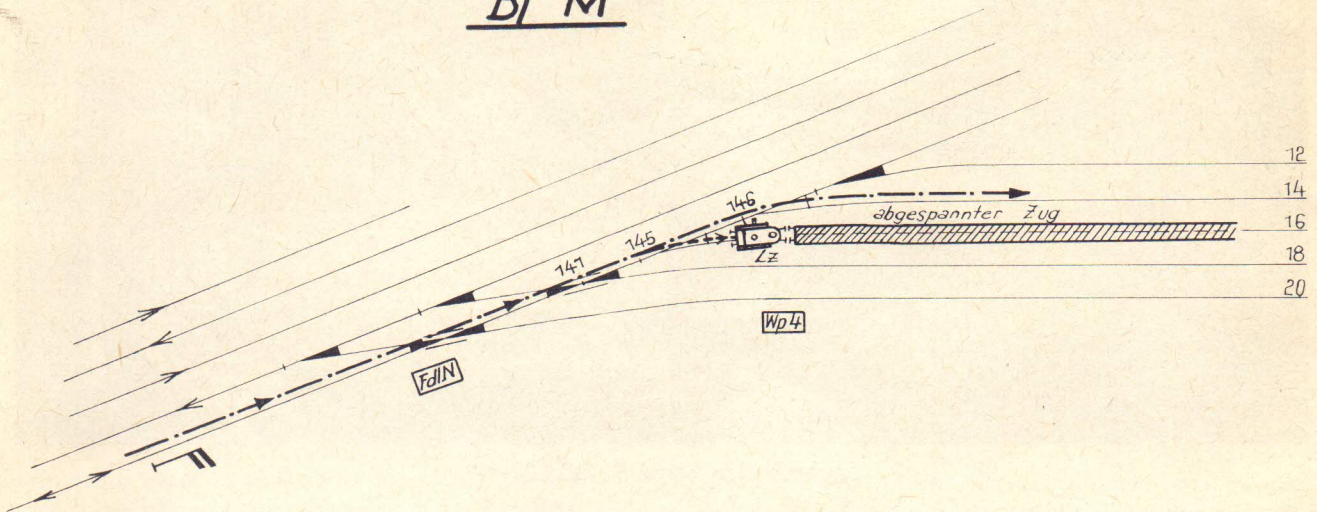
Um 0.20 Uhr fuhr der Güterzug aus Gleis 10 aus. Gleichzeitig hatte auch der Verschiebler die gezogene Verschiebbewegung aus Gleis 22 in Richtung Gleis 6 a eingeleitet. Verschiebler und Verschiebtfz-Führer bemerkten die unrichtige Stellung der Weiche 59 erst auf kurze Entfernung (Weichensignalkörper mit Rückstrahlern auf 100 m nicht erkennbar); trotz sofort eingeleiteter Schnellbremsung gelang es nicht mehr, die

Flankenfahrt zu verhindern. Dabei stieß das Verschieb-Tfz gegen die rechte Seitenwand des nach dem Zug-Tfz gereihten Gepäckwagens, der umstürzte. Der im Gepäckwagen befindliche Zugführer blieb glücklicherweise unverletzt. Der zweite Wagen des Güterzuges entgleiste mit einer Achse.

Abgesehen von der mangelhaften Beobachtung des Verschiebweges durch den Verschiebler lag folgender schwerer Verstoß des Stellwerksmeisters vor: Er begnügte sich, dem Verschiebler „Verschieb einstellen“ zuzurufen. Damit glaubte er, alles Erforderliche getan zu haben. Daß der Zuruf nicht verstanden werden könnte, kam ihm nicht in den Sinn. Die DV V 3 schreibt im Punkt 73 aber ausdrücklich vor, daß der Verschiebler den Auftrag zur Verschiebeinstellung zum Zeichen, daß er ihn verstanden hat, wiederholen muß; eine solche Wiederholung erfolgte jedoch nicht. Der Stellwerksmeister durfte demnach die Ausfahrt des Güterzuges nicht zulassen.

Es wäre unbedingt notwendig gewesen, daß der Stellwerksmeister das Signal 40 mit dem Signalthorn gegeben und die Wiederholung desselben mit der Tfz-Pfeife abgewartet hätte!

b) Zusammenstoß eines einfahrenden Lokomotivzuges mit Wagengruppe

Bf M

Im dargestellten Bf sind die Weichen im Bereich des Fdl N örtlich bedient. Die Weichenschlüssel werden im Schlüsselkasten in der Fahrdienstleitung verwahrt.

Am 21. Februar um 23.26 Uhr beauftragte der Fdl den Wärter des Weichenpostens 4, die Fahrstraße für die bevorstehende Einfahrt eines Lokomotivzuges auf das freie Gleis 14 zu stellen und zu sichern. Der Wärter kam dem Auftrag nach und verwahrte dann die Schlüssel der Weichen 141, 145 und 146 im Schlüsselkasten; dieser war unversperrt und blieb es auch in der Folge.

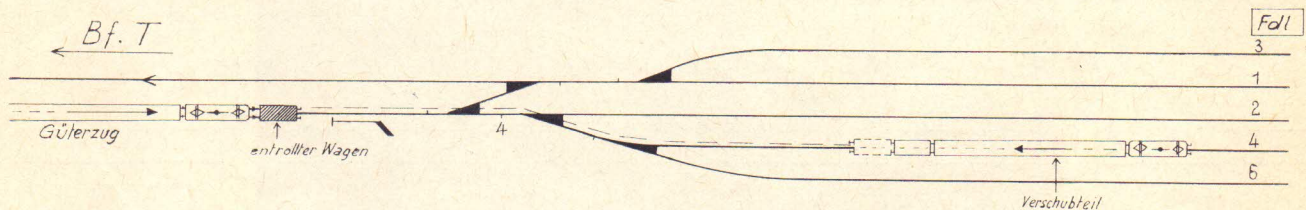
Nach Freistellung des Einfahrsignals begab sich der Fdl auf den Platz, um den Vershub zu überwachen und den Lokomotivzug zu erwarten. Kurz darauf ging der Weichenwärter wieder in die Fahrdienstleitung und entnahm dem Schlüsselkasten den Schlüssel der Weiche 145; der Bedienstete war der Meinung, der Lokomotivzug sei bereits eingefahren und er könne daher — wie beabsichtigt — die Weiche 145 nach Gleis 16 umstellen, um das Ausziehen eines dort stehenden

abgespannten Zuges zu ermöglichen. Der Fdl hatte von der Handlungsweise des Weichenwärters keine Kenntnis.

Kurz nach dem Umstellen der Weiche 145 fuhr der Lokomotivzug ein. 15 m nach der Grenzmarke der Weiche 145 kam es zum Zusammenstoß, wobei der erste der auf Gleis 16 stehenden Wagen zertrümmert und der zweite beschädigt wurde. Am Tfz (Reihe 52) entstand Sachschaden in der Höhe von etwa S 20.000,—.

Da es sich um die Sicherung nicht signalabhängiger Einrichtungen handelte, war nach DV V 3, Punkt 272, b) vorzugehen. Dieser lautet: „...ortsbediente spitzbefahrene Weichen und Gleissperrschuhe, die nicht verriegelt werden können, sind durch Handverschluß zu sichern. Die Schlüssel sind am richtigen Platz zu verwahren und — ausgenommen bei Behelfseinrichtungen — unter Sperre zu halten. Während der Zugfahrt muß sich der Schlüssel zum Schlüsselkasten in Verwahrung des Fdl oder jenes Bediensteten befinden, der die Fahrstraße zu prüfen hat...“

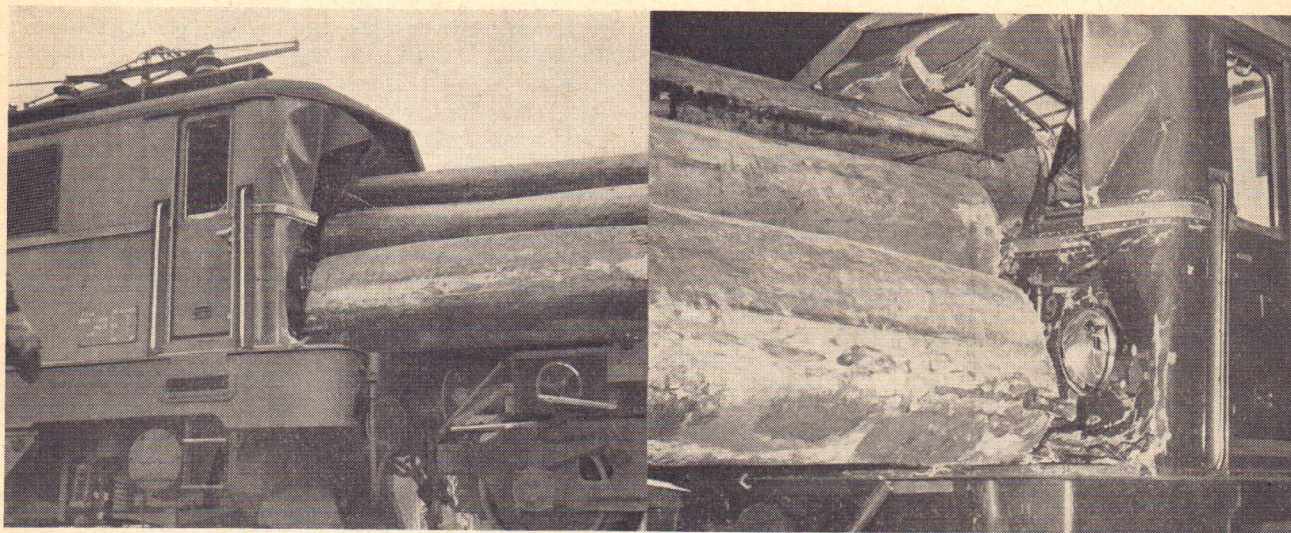
c) Zusammenstoß eines beim Vershub entrollten Wagens mit Güterzug

Bf. R

Am 3. März um 4.40 Uhr entrollte bei Vershubarbeiten im Bf R. ein mit Rundholz beladener Güterwagen von Gleis 4 auf das Streckengleis 2 in Richtung T. Der Wagen stieß 315 m außerhalb des Einfahrsignals mit einem von T. anrollenden Güterzug zusammen. Dabei bohrte sich

die Ladung des Güterwagens in die Stirnwand der Elektrolokomotive. Der Tfz-Führer des Güterzuges wurde schwer verletzt.

Hergang: Um 4.21 Uhr war im dargestellten Bf ein Bezirksgüterzug auf Gleis 4 eingefahren. Nach Abhängen von zwei Wagen am



Sachschaden etwa S 130.000,—!

Zugschluß wurde mit den übrigen eine Bedienungsfahrt in ein Anschlußgleis durchgeführt. Die beiden stehengebliebenen Wagen wurden wegen Vorbereitung zu einer weiteren Beistellfahrt von einander getrennt.

Als das Tfz des Bezirksgüterzuges mit den Wagen der Bedienungsfahrt wieder auf Gleis 4 an die dort im Gefälle von 3,8 ‰ stehenden beiden Fahrzeuge anfuhr, entrollte der letzte, nicht gesichert abgestellte, mit Rundholz beladene Wagen. Er schnitt die Einfahrweiche 4 auf, rollte über eine Strecke von 1200 m und stieß mit dem entgegenkommenden Güterzug zusammen.

Es wurde ermittelt: Der Schlußschaffner des Bezirksgüterzuges fehlte; er hatte verschlafen!

Es wäre Pflicht des Zugführers gewesen, den Vorfall im Zugausgangsbf zu melden und für Ersatzstellung zu sorgen. Der Bedienstete wollte jedoch den Anstand verschweigen und machte deshalb auch keine Eintragung im Fahrtbericht. Weiters unterließ er es, einen der übrigen Schaffner als Schlußschaffner zu bestimmen. Dadurch unterblieb schon im Ausgangsbf für diesen Zugteil die Überprüfung gemäß DV V 3, Punkt 464.

Der Zugführer übertrug die Verschiebung einem Schaffner und begab sich in die Fahrdienstleitung; die Verschiebungüberwachung unterließ er

(DV V 3, Punkte 60, 119—122, 418, 435, 436, 518; DV M 26, Punkt 223).

Der Verschiebleiter war verpflichtet, vor Verschiebbeginn für die Sicherung der beiden abgekuppelten und im Gefälle stehenden Wagen zu sorgen und sie vor dem Anfahren durch Bremsmittel gegen Entrollen sichern zu lassen (DV V 3, Punkte 62, 92, j), 119—122; DV M 26, Punkt 223).

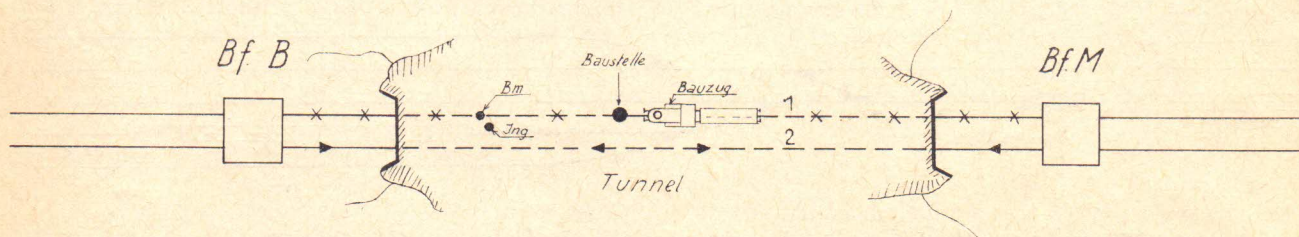
Der Kuppler entkuppelte die zwei Wagen ohne Auftrag und unterließ jede Sicherung (DV V 3, Punkte 67, 92, j) und 119).

Die Unregelmäßigkeit gibt Anlaß, an eine anscheinend nur wenig beachtete Bestimmung zu erinnern!

Der Bf, in dem sich der Vorfall ereignete, ist in Tafel B 4 des Besonderen Anhangs enthalten. In dieser Tafel sind alle Verkehrsstellen angeführt, die in einem Gefälle von mehr als 2,5 ‰ liegen oder an die ein solches anschließt. Die DV V 3 ordnet in den Punkten 115 und 122 an, daß **jeder Verschiebung** in solchen Verkehrsstellen besondere Vorsicht erfordert und bei Sicherung stillstehender Fahrzeuge zusätzliche Sicherungsmaßnahmen einzuhalten sind.

Diese besondere Vorsicht wurde hier gründlichst außer acht gelassen!

d) Schwere Verletzung eines Hilfsbahnmeisters



Zwischen den Bf M. und B. besteht gemäß einer VBA (Tunnelarbeiten) zeitweise eingleisiger Betrieb auf Gleis 2. Fahrten auf dem außer Betrieb gesetzten Gleis 1 werden als Verschiebfahrten durchgeführt. Diese hat der örtlich Aufsicht-

führende im Einvernehmen mit dem Fdl des Bf M. zu regeln (DV V 3, Punkt 374).

Am 5. März um 7.35 Uhr wurde vom Bf M. ein mit einem Diesel-Tfz bespannter Bauzug in das außer Betrieb gesetzte Gleis 1 einge-

lassen. Es war zwischen dem Fdl und dem örtlich Aufsichtführenden vereinbart worden, daß die Fahrt nur bis zur Baustelle im km 36,643 und zurück erfolge. Der Zugführer des Bauzuges wurde hievon unterrichtet.

Um etwa 11.00 Uhr machte sich der die Aufsicht führende Hilfsbahnmeister in Begleitung eines Firmeningenieurs von der Baustelle auf den Weg nach Bf B. Um einigen Arbeitern den Weg zu ersparen, entschloß sich der Zugführer des Bauzuges 10 Minuten später, sie mit dem Tfz nach Bf B. zu befördern. Er kuppelte es ab und fuhr eigenmächtig in Richtung Bf B. Kurze Zeit danach bemerkten Tfz- und Zugführer bei der Fahrt im Tunnel in etwa 20 m Entfernung — die Sicht war durch Gasschwaden behindert — den im Gleis 1 gehenden Hilfsbahnmeister und den zwischen den Gleisen befindlichen Ingenieur, worauf ein Achtungssignal abgegeben und sofort Schnellbremsung eingeleitet wurde; es gelang aber nicht mehr, rechtzeitig anzuhalten. Der Bahnmeister wurde niedergestoßen und überrollt; er erlitt einen Schädelbasisbruch. Der Ingenieur wurde zur Seite

geschleudert und zog sich Prellungen und Hautabschürfungen zu.

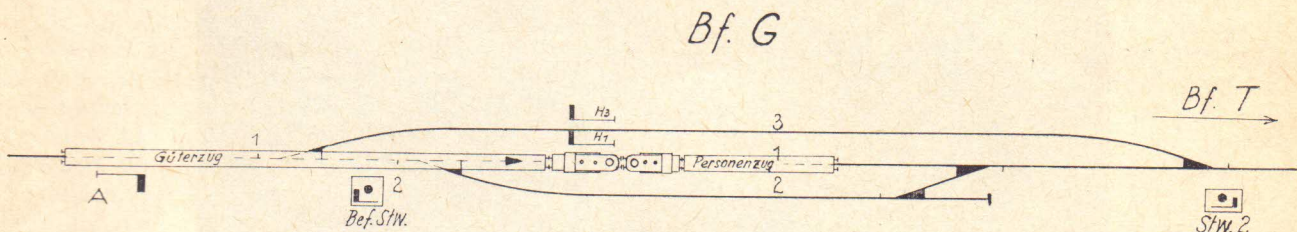
Unmittelbar vor dem Unfall war an den beiden Verunglückten ein Güterzug vorbeigefahren, wodurch sie das Herannahen des Diesel-Tfz nicht bemerkten; überdies rechneten beide nicht mit der Verschubfahrt.

Das Verhalten des Zugführers war verantwortungslos!

Die Bestimmungen des Punktes 374 der DV V 3 besagen u. a.: „... Fahrten auf dem außer Betrieb gesetzten Streckengleis sind als Verschubfahrten durchzuführen. Verschubfahrten und Bewegungen von Kl auf diesem Gleis hat der örtlich Aufsichtführende im Einvernehmen mit dem Fdl des jeweils in Betracht kommenden Bf zu regeln...“

Da die Verschubfahrt nur bis zur Baustelle und zurück nach Bf M. vereinbart worden war, durfte der Zugführer keinesfalls ohne Wissen und Zustimmung des örtlich Aufsichtführenden in Richtung Bf B. fahren.

e) Kurzschlußhandlung eines Fdl führt zu Zugzusammenstoß



Am 17. März um 6.07 Uhr stieß im skizzierten Bf G. ein in Richtung Bf T. fahrender Güterzug (1190 t, 96 Achsen) mit einem im Bf stehenden Personenzug zusammen. Beim Ereignis wurden dem Tfz-Führer des Personenzuges zwei Finger der rechten Hand abgequetscht. Der Zugführer erlitt Rippenquetschungen, der Schaffner Kopf- und Fußverletzungen. Drei Fahrgäste des

nur schwach besetzten Personenzuges zogen sich ebenfalls Kopf- und Fußverletzungen zu.

Die Dampflokomotive des Güterzuges verkeilte sich mit der des Personenzuges, dessen Wagen erheblich beschädigt wurden. Der Personenzug wurde durch den starken Anprall etwa 150 m zurückgeschoben.



