



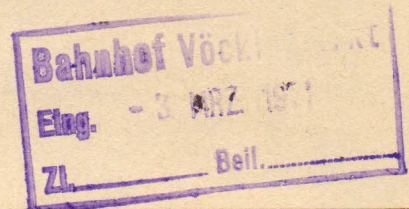
Verkehrs-Unterrichtsblatt

3. Stück

Wien, am 1. März 1971

Jahrgang 1971

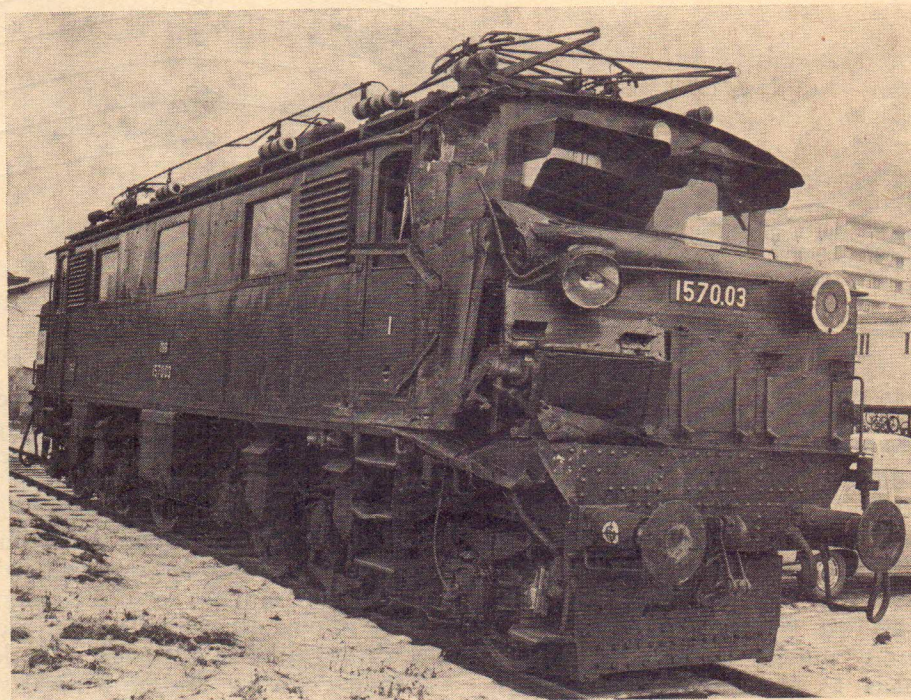
Inhalt: 11. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
12. Etwas für jeden
13. Sicherung der Arlbergbahn bei Lawinengefahren
14. Unfallverhütung



Das ist das Ergebnis

(Zusammenstoß eines einfahrenden Güterschnellzuges mit einem gezogenen Vershubteil, wobei das Vershub-Tfz schwer und das Zug-Tfz leicht beschädigt wurden.

Sachschaden: Zirka S 500.000 !),

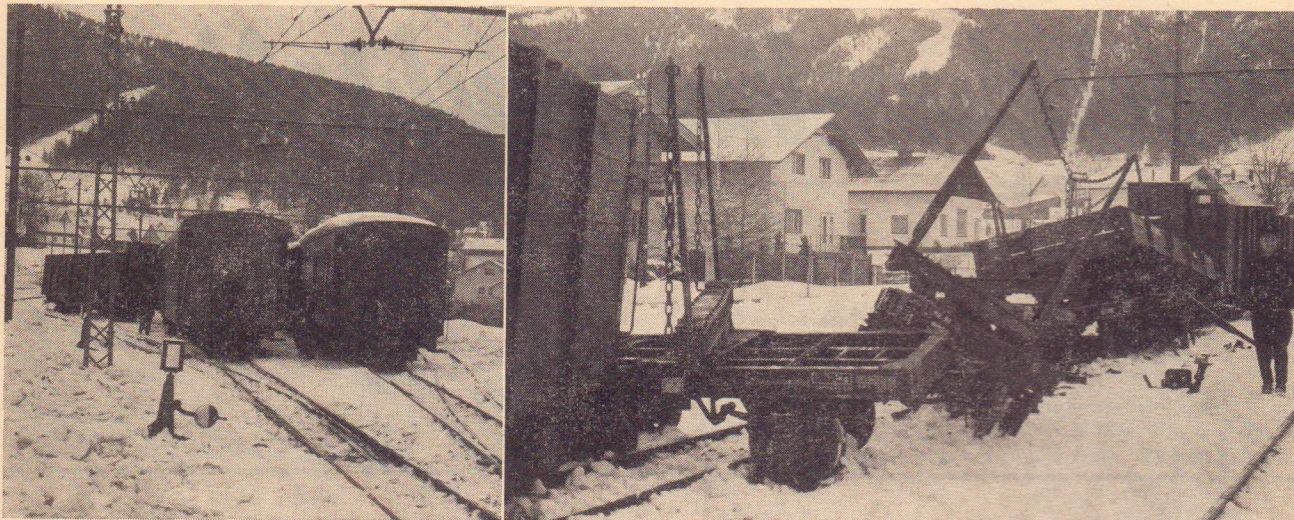


wenn

Fdl und Stellwerkswärter nicht für die rechtzeitige Einstellung des Vershubes Sorge tragen und der Vershubleiter den Vershubweg nicht beobachtet.

11. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

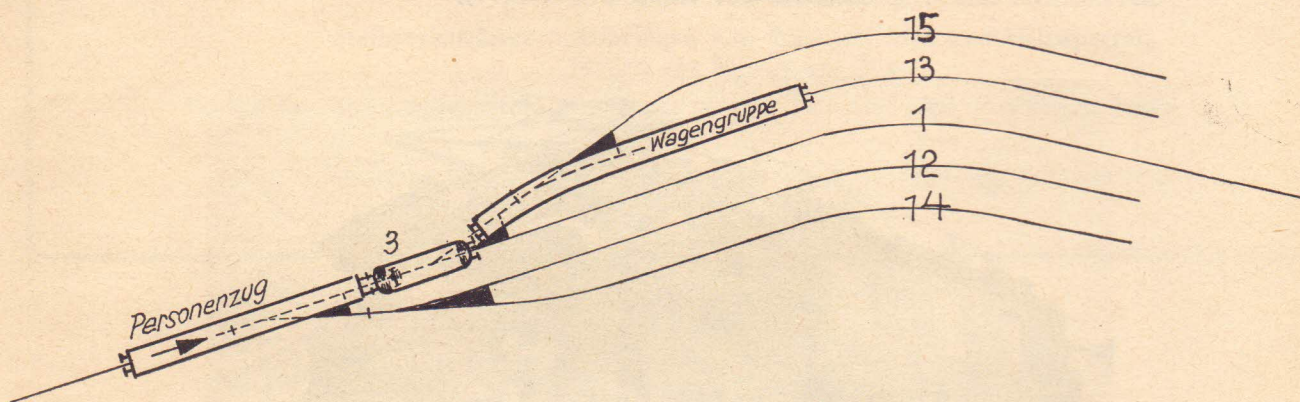
a) Zusammenstoß eines einfahrenden Personenzuges mit Wagengruppe



Am 31. Dezember um 9.38 Uhr kam es im Bf M. zum Zusammenstoß eines auf Gleis 1 einfahrenden Personenzuges mit einer auf Gleis 13 nicht grenzfrei stehenden Wagengruppe. Dabei erlitt ein Fahrgast leichte Verletzungen. Vom Personenzug entgleisten 1 Post- und 1 Personenwagen, von der Wagengruppe 6 Wagen mit allen Achsen.

che geschoben. Da kein Spitzenverschieber gestellt wurde, geriet der der Einfahrweiche am nächsten befindliche Wagen 8 m über die Grenzmarke der Weiche 3 hinaus und ragte somit in den lichten Raum des Gleises 1.

Nach beendetem Vershub widmete sich der Vershubleiter der Schneesäuberung an verschiede-



Der in der Skizze gezeigte Teil der Gleisanlage des Bf M. ist der Fahrstraßenprüfbereich des Vershubleiters. Die Anordnung der Fahrstraßenprüfung erfolgt mündlich, die Vollzugsmeldung mündlich und schriftlich mit Uhrzeit sowie Unterschrift im Fahrstraßenprüfvormerk des Fdl. Sind die dem befahrenen Gleis benachbarten Gleise mit Fahrzeugen besetzt, muß gemäß Bf-Do die Fahrstraße durch Abgehen geprüft werden.

Am Ereignistag wurden zwischen 8.00 und 8.30 Uhr auf Gleis 13 Vershubarbeiten durchgeführt und zum Abschluß derselben 2 Güterwagen von Gleis 15 zu den auf Gleis 13 bereits stehenden 14 Wagen hinzustellen. Um auf diesem Gleis auch Tfz und Postwagen des um 9.38 Uhr zu erwartenden Personenzuges aufstellen zu können, wurde die nunmehr aus 16 Wagen bestehende Fahrzeuggruppe in Richtung Einfahrwei-

nen Weichen und überließ es einem Verschieber, sich von der grenzfreien Aufstellung der Fahrzeuge auf Gleis 13 zu überzeugen. Letzterer will sodann am Verschieberbahnsteig zwischen den Gleisen 13 und 15 in Richtung Einfahrweiche gegangen sein und dabei die grenzfreie Aufstellung der Wagengruppe bei Weiche 3 festgestellt haben, obwohl — nach seiner Angabe — die Grenzmarke der Weiche 3 infolge der Schneelage gar nicht sichtbar und er daher nicht in der Lage war, den tatsächlichen Standort des der Weiche 3 nächststehenden Fahrzeuges festzustellen. Dennoch meldete er dem Vershubleiter die grenzfreie Aufstellung der Fahrzeuge.

Um 9.30 Uhr — rund 1 Stunde später — ordnete der Fdl mündlich die Prüfung der Fahrstraße für die Einfahrt des Personenzuges nach Gleis 1 an, worauf der Vershubleiter um 9.34

Uhr — nur auf die Meldung des Verschiebers vertrauend — den Vollzug über die durchgeführte Fahrstraßenprüfung sowohl mündlich als auch schriftlich mit Uhrzeit und Unterschrift meldete; dies, obwohl er das zu befahrende Gleis 1 trotz Besetzung des Nachbargleises nicht abgegangen war. Damit waren die Voraussetzungen für den Zusammenstoß, den der Tfz-Führer des Personenzuges trotz Schnellbremsung nicht mehr verhindern konnte, gegeben.

Den Unfall hat in erster Linie der Verschiebler verschuldet, weil er nach beendetem Verschieb auf Gleis 13 die ihm auferlegte Verpflichtung

zur Überprüfung der grenzfreien Aufstellung der Fahrzeuge **unbegründet** dem ihm unterstellten Verschieber übertragen und in der Folge verabsäumt hat, die Fahrstraße für die Einfahrt des Personenzuges durch Abgehen zu prüfen [DV V 3, Punkte 65 und 264 a)].

Mitschuldig war der Verschieber, weil er den Auftrag des Verschieblers, sich nach beendetem Verschieb von der grenzfreien Aufstellung der Fahrzeuge zu vergewissern, nicht ausgeführt und dennoch die ordnungsgemäße Durchführung der ihm übertragenen Arbeit gemeldet hat. (DV V 3, Punkt 67.)

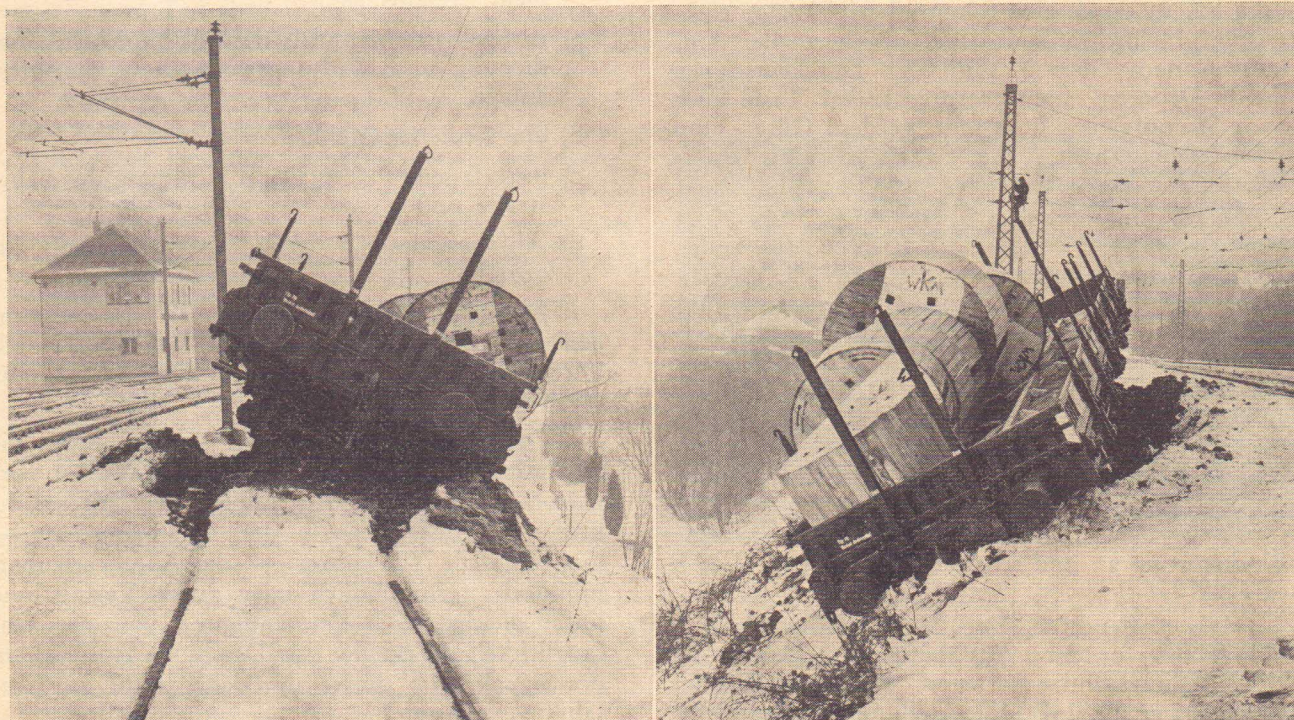
b) Entrollen von Fahrzeugen

Am 4. Jänner 1971 um 14.46 Uhr entrollte im Bf A. beim Verschieb eines Bezirksgüterzuges ein leerer Güterwagen (ohne Handbremse) aus dem Magazinsgleis 2 auf die Strecke mit einem Gefälle von 25‰. Der Wagen durchrollte die nächsten 2 Bf, nachdem er die dort aufgelegten Hemmschuhe abgeschleudert hatte, und schob eine ebenfalls aufgelegte Schwelle vor sich her. Diese bewirkte jedoch, daß der Wagen nach 16 km Fahrt (!) in einem flacheren Streckenabschnitt in einer Hst. unbeschädigt und ohne Entgleisung zum Stillstand kam. Das entrollte Fahrzeug hatte 18 unabgeschränkte EK befahren, jedoch war es glücklicherweise zu keiner Gefährdung von Straßenbenützern gekommen.

Der Bezirksgüterzug war um 14.36 Uhr im Bf A. auf Gleis 1 eingefahren. Anschließend fuhr das Zug-Tfz mit 4 Wagen auf das Magazinsgleis, um dort den erwähnten Wagen abzustellen. Ein

Schaffner „sicherte“ seinen Angaben zufolge das Fahrzeug durch Unterlegen mit einem Hemmschuh und einem Unterlagskeil; dennoch entrollte der Wagen.

Wenn die Angaben des Schaffners der Wahrheit entsprechen, was jedoch zu bezweifeln ist, kann das Entrollen des Fahrzeuges nur auf Nichtbeachtung der Bestimmungen des Punktes 111 der DV V 3 zurückzuführen sein, denen zufolge im Winter die Gleitflächen der Hemmschuhe und die benutzten Schienen frei vom Schnee sein müssen. Diese Bestimmung wird immer wieder außer acht gelassen. Begünstigend für das Zustandekommen des Ereignisses könnte auch der Umstand gewesen sein, daß die Unterlagen nicht bis zu ihrem vollständigen Anliegen an die Radreifen angeschoben worden waren (DV V 3, Punkt 122, letzter

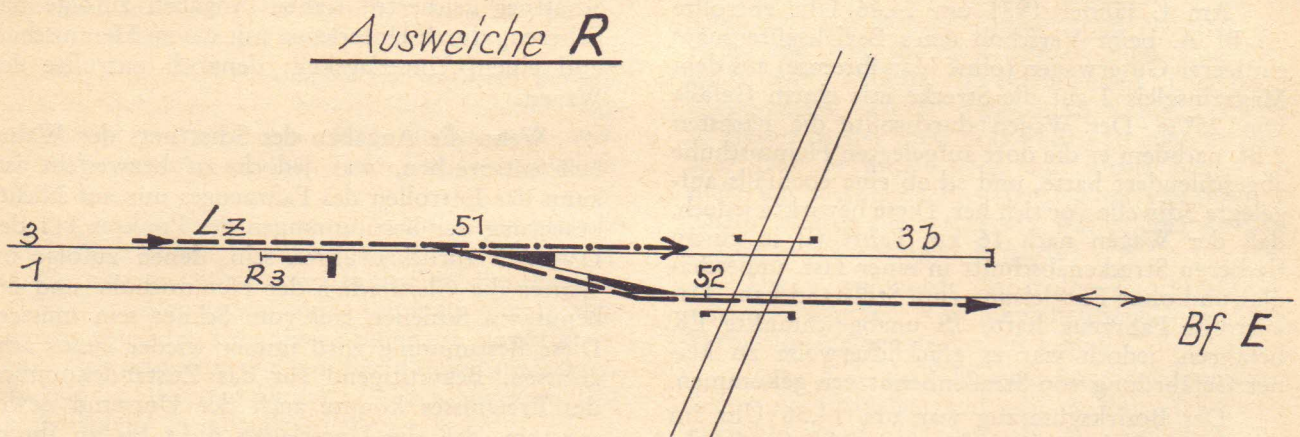


Absatz). Im Zusammenhang damit muß noch darauf hingewiesen werden, daß abgestellte Fahrzeuge mit Hemmschuhen nur **vorübergehend** gesichert werden dürfen. Als Sicherungsmittel gelten nach wie vor Handbremsen, dreikantige Unterlagshölzer, Radvorleger, Unterlagskeile und sperrbare Klemmkeile. Daß es sich bei dem geschilderten Ereignis nicht um einen Einzelfall handelte, beweisen die Tatsachen, daß im genannten Bf bereits einmal ein Wagen infolge ungenügender Sicherung entrollt war, sowie das umseitige Photo, das am 13. Jänner 1971 im Bf T. aufgenommen wurde. Auch hier entrollten ungesicherte

Fahrzeuge und entgleisten im Bereich eines Gleisabschlusses.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Ursachen solcher Ereignisse meist in besonderer Sorglosigkeit und Oberflächlichkeit der beteiligten Bediensteten liegen. Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst, deren Schüler auf Strecken und Bf, die in einem Gefälle von mehr als 2,5 ‰ liegen oder an die ein solches anschließt, Dienst versehen, mögen daher im Dienstunterricht neuerlich die Bestimmungen der Punkte 119—126 der DV V 3 den Bediensteten in Erinnerung rufen und sie zur strikten Einhaltung anweisen.

c) Fehlausfahrt eines Lz



Die Ausweiche R. ist mit einem Mittelstellwerk (SpDr-LV) ausgestattet. Die Weichen besitzen keine Signalkörper. Die in der Skizze ersichtliche EK ist durch eine fahrstraßenabhängige elektrische Halbschrankenanlage gesichert. Bei Einfahrten nach Gleis 3 kann der Durchrutschweg durch Drücken einer entsprechenden Taste auch nach Stumpfgleis 3 b gestellt werden. Güter- und Dienstzüge erhalten die Abfahrerlaubnis durch Freistellung des jeweiligen Ausfahrsignals.

Nach Einfahrt eines Lz auf Gleis 3 um 20.24 Uhr vergaß der Fdl, den nach Gleis 3 b führenden Durchrutschweg aufzulösen, wodurch die Weiche 51 nach Gleis 3 b und Weiche 52 nach Gleis 1 führend, verschlossen blieben. Als der abzuwartende Gegenzug auf Gleis 1 eingefahren war, drückte der Fdl die entsprechende Start- und Zieltaste für die Ausfahrt des Lz aus Gleis 3 in Richtung Bf E. Hierauf wurde zwar der im Ausfahrweg befindliche Halbschranken geschlossen, jedoch verblieb das Ausfahrsignal mangels einer festgelegten Fahrstraße in der Haltstellung. Der Fdl nahm eine Blockstörung an und schaltete das Lichtsignal 29 b ein.

Das Aufleuchten dieses Signals faßte der Tzf-Führer des vor dem Ausfahrsignal stehenden Lz als Abfahrerlaubnis auf und setzte das Tzf in Gang. Da er die unrichtige Stellung der Weiche 51

erst bei deren Befahren erkennen konnte, gelangte das Tzf nach Gleis 3 b.

Dem Ereignis lag

- a) mangelhafte Kenntnis des Fdl hinsichtlich Bedienung und Wirkungsweise der Sicherungsanlage,
- b) ein Bedienungsfehler,
- c) unterlassene Prüfung und Sicherung der Fahrstraße und
- d) Abfahrt des Lz ohne Abfahrerlaubnis zugrunde.

Der Fdl verstieß gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 261, 264, 270 und 272 sowie gegen die der Bedienungsanweisung für die Sicherungsanlage.

Dem Tzf-Führer muß ein Verstoß gegen die Bestimmungen des Punktes 284 der DV V 3 vorgeworfen werden, denen zufolge bei Untauglichkeit des Ausfahrsignals der Zugmannschaft — diesfalls dem Tzf-Führer — die Abfahrerlaubnis mündlich, fernmündlich oder durch Vermittlung unter gleichzeitiger Verständigung von der Untauglichkeit zu erteilen ist. Das bloße Aufleuchten des Signals 29 b durfte ihn daher nicht zur Abfahrt veranlassen !

