



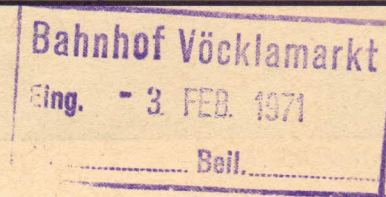
Verkehrs-Unterrichtsblatt

2. Stück

Wien, am 1. Februar 1971

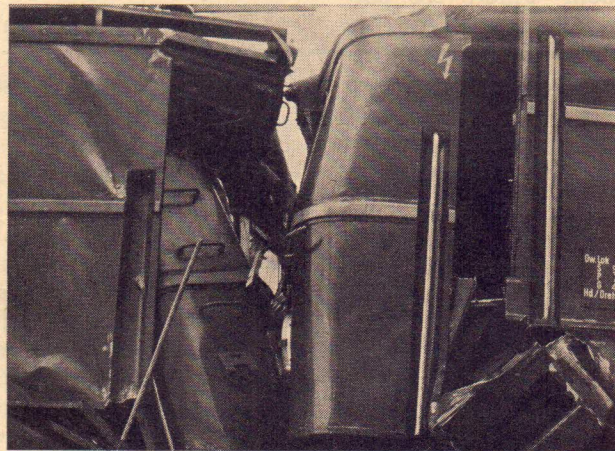
Jahrgang 1971

Inhalt: 6. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
 7. Etwas für jeden
 8. Sicherung der Arlbergbahn bei Lawinengefahr
 9. Kundendienst
 10. Unfallverhütung



6. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

- a) Zusammenstoß eines Vershubteiles mit einfahrendem Güterzug mit Personenbeförderung

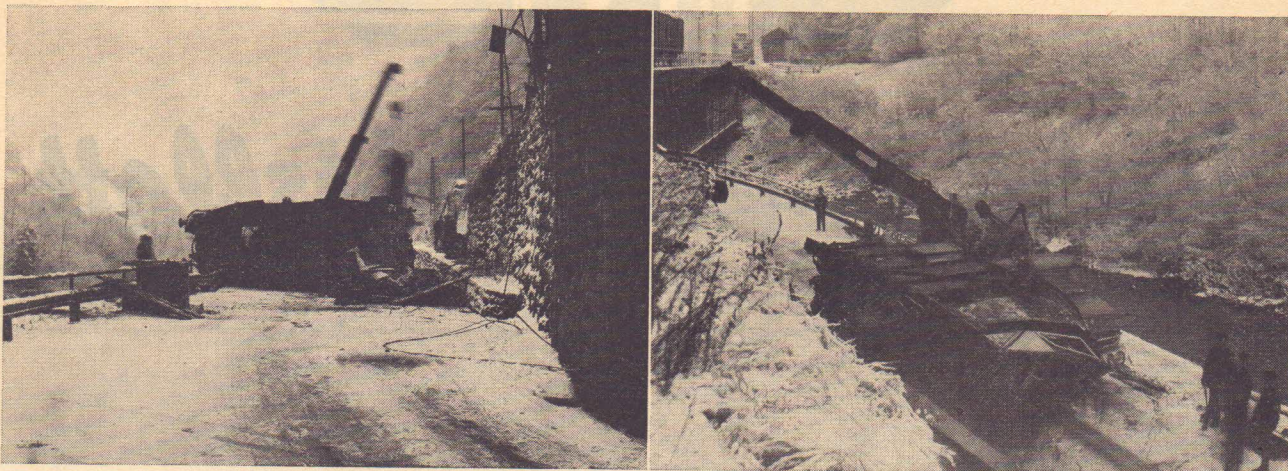


Am 8. Dezember 1970 um 2.29 Uhr kam es im Bf L. bei blockmäßig gesicherter Einfahrt eines Güterzuges mit Personenbeförderung vom richtigen Streckengleis 2 auf das Bf-Gleis 1 auf der vom Zug gegen die Spitze befahrenen Weiche 1 zum Zusammenstoß mit einem unerlaubt aus Gleis 2 kommenden gezogenen Vershubteil (Tfz + 11 Wagen) eines Bezirksgüterzuges. Dabei wurden der Tfz-Führer und Zgf des Güterzuges mit Personenbeförderung schwer und ein Fahrgast leicht verletzt. Beide Tfz, die sich ineinander verkeilten, und 7 Wagen entgleisten mit allen Achsen. Zwei der entgleisten Fahrzeuge (Gepäck- und Kurswagen) stürzten über eine Böschung auf die etwa 8 m tiefer verlaufende Bundesstraße und verlegten diese zur Gänze. Hiedurch war sowohl der durchgehende Verkehr auf der zweigleisigen Hauptbahn als auch der Verkehr auf der in einem

engen Tal gelegenen Bundesstraße unterbrochen und somit auch — einige Zeit lang — Schienenersatzverkehr nicht möglich. Die entgleisten Fahrzeuge, der Oberbau und die Fahrleitung wurden schwerstens beschädigt. Es entstand ein Sachschaden in Höhe von S 2,5 Mio!

Der durchgehende Zugverkehr war von 2.29 Uhr bis 19.43 Uhr unterbrochen.

Hergang: Der um 2.26 Uhr auf Gleis 2 einfahrende Bezirksgüterzug wurde zwecks grenzfreier Aufstellung über Auftrag des Fdl bis über das Ausfahrtsignal H 2 vorgezogen und kam mit dem Tfz zwischen dem Stellwerk 1 und der Weiche 1 auf der Ausfahrseite grenzfrei zum Stillstand. Unmittelbar darauf wurde von einem der Schaffner hinter dem 11. Wagen abgekuppelt und, ohne hiezu beauftragt zu sein, in Richtung



Weiche 1 vorgezogen. Da inzwischen die blockmäßige Einfahrt für den Güterzug mit Personenbeförderung freigegeben worden war, das vom Stellwerkswärter gegebene Signal „Verschub einstellen“ nicht gehört wurde (die Zugbegleitmannschaft befand sich auf der dem Stellwerk abgewendeten Seite) und die beiden Tfz-Führer die Gefahr erst im letzten Augenblick erkennen konnten, kam es zum Zusammenstoß.

Das Verschulden an dem Unfall lag eindeutig bei jenem Schaffner, der ohne Auftrag den Verschubteil in Richtung Einfahrweiche vorziehen ließ und außerdem unterlassen hatte, den Verschubweg zu beobachten. Der Tfz-Führer konnte die unrichtige Stellung der Weiche 1 nicht erkennen, da der Signalkörper der Weiche unbeleuchtet war.

Daneben wurde aber noch eine ganze Reihe von Fehlern begangen, die allerdings mit dem Ereignis nicht in ursächlichem Zusammenhang standen:

1. Das aufenthaltslose Überfahren des planmäßigen Haltepunktes (Ausfahrtsignal) bei Einfahrt des Bezirksgüterzuges erfolgte derart, daß der den Verschub leitende Schaffner, der in Höhe des Aufnahmegebäudes abgesprungen war, Signal 31 zum Vorziehen gab und dieses Signal vom Schaffner an den Tfz-Führer übermittelt wurde. Gemäß Punkt 280 der DV V 3 hätte aber im konkreten Falle der Stellwerkswärter den Zug beim Ausfahrtsignal erwarten und Signal „Herkommen“ bzw. „Wegfahren“ geben müssen.
2. Auch lag nicht eindeutige Verständigung des schuldtragenden Schaffners durch den Ver-

schubleiter vor. Der Schaffner war nämlich beauftragt worden, die Signale zum aufenthaltslosen Überfahren des Haltepunktes zu übermitteln und nach Stillstand des Zuges nach dem 11. Wagen abzukuppeln. Dieser Auftrag hätte, um Mißverständnissen vorzubeugen, mit der Weisung, nach dem Abkuppeln stehen zu bleiben, ergänzt werden müssen.

3. Im konkreten Fall wäre es zweckmäßig gewesen, wenn der Wärter des Stellwerkes 1 sofort nach Stillstand des Zuges das Signal „Verschub einstellen“ gegeben hätte. Er wußte davon, daß der Bezirksgüterzug täglich Verschubarbeiten durchführte, und müßte daher gewärtigen — wie es dann auch tatsächlich der Fall war —, daß es eventuell zu einem unerlaubten Verschubbeginn kommen konnte. Zu seiner Entlastung muß allerdings gesagt werden, daß er von keiner Verschubbewegung verständigt worden war, wie es gemäß Punkt 62 der DV V 3 erforderlich gewesen wäre. Auch war es unrichtig, dem unerlaubt vorziehenden Verschubteil nunmehr das Signal „Verschub einstellen“ anstatt Signal „Halt“ zu geben.

Es sei jedoch hier auch das Positive an diesem Fall erwähnt: Der Vorstand-Stellvertreter des Nachbarbf S. wurde sofort vom Unfall verständigt. Da er wußte, daß der Vorstand des Unfallbereichsbf nicht anwesend war, begab er sich aus eigenem Antrieb unverzüglich zum Nachbarbf und leitete dort die erforderlichen Maßnahmen vorbildlich!

b) Zusammenprall einer Sperrfahrt Kl mit einem Autobus

Am 1. Dezember um 11.08 Uhr kam es zwischen den Bf U. und V. zum Zusammenprall der Sperrfahrt 1 Kl (3 geschobene, beladene Regelfahrzeuge ohne Bremse, 1 motorisierter Kl,

1 gezogener leerer Wagen als Hilfsbremse) mit einem Autobus. Dieser wurde schwer und zwei weitere Kraftfahrzeuge leicht beschädigt. Sachschaden über S 30.000,—.

Der Unfall bietet Anlaß, an einige wesentliche Vorschriftenbestimmungen zu erinnern:

Gemäß ZSV 4 muß am Kl angeschrieben sein

- a) das Eigengewicht,
- b) die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit (ausgenommen bei handgeschobenen Kl und Gleisfahrrädern),
- c) die Lastgrenze, sofern der Kl zur Beförderung von Lasten bestimmt ist,
- d) bei motorisierten Kl auch die Anhängerlast (abgestuft nach Neigungen), sofern an den motorisierten Kl andere Kl angehängt werden können und hierfür keine Bremstafel vorhanden ist.

Hier muß insbesondere der zuständigen Streckenleitung der Vorwurf gemacht werden, daß dieser Bestimmung nicht entsprochen worden war, da die vollständige Anschrift am Kl fehlte.

Nach ZSV 4, Punkt 5 müssen bei Beförderung von Fahrzeugen durch motorisierte Kl oder Kleinlokomotiven, für die weder die Bremstafel gilt noch Anschriften hinsichtlich der Bremsbedienung der Anhängewagen vorhanden sind, **alle Bremsen** der angehängten Fahrzeuge bedient werden.

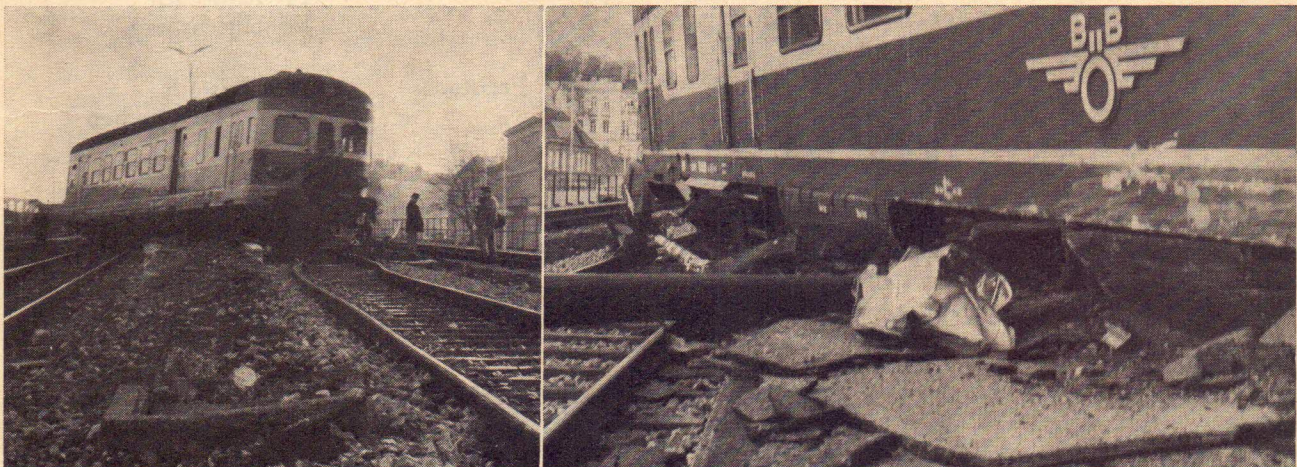
Überdies gilt für die Beförderung von Regelfahrzeugen durch motorisierte Kl oder Kleinlokomotiven:

Sofern die Bremstafel keine Werte vorsieht, dürfen mit motorisierten Kl oder Kleinlokomotiven, die mit den für Regelfahrzeuge vorgeschriebenen Zug- und Stoßvorrichtungen ausgestattet sind, sowohl in Bf als auch auf der Strecke bis zu **sechs** Wagenachsen befördert werden, wobei die Strecke keine Neigungen von mehr als 15 ‰ aufweisen darf. Motorbahnwagen der Type JW 70, Motorturmwagen, Motorgerüstwagen und Kleinlokomotiven dürfen jedoch — wenn es die Arbeiten erfordern — auch in Strecken mit Neigungen über 15 ‰ **zwei** Wagenachsen befördern.

Hier lag eine Verfehlung des Kl-Führers vor, der sich über diese Bestimmung hinwegsetzte; er beförderte 8 statt 6 Wagenachsen, von denen 6 ungebremst waren. Somit verstieß er auch gegen Punkt 528 der DV V 3, worin es u. a. heißt, daß der Kl-Führer für die Sicherheit der Fahrt verantwortlich ist.

Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die DA. 86, verlautbart im GD. NBl. 10. Stk. aus 1964.

c) Entgleisung eines Triebwagenpersonenzuges



Am 10. Dezember um 13.56 Uhr entgleiste im Bf N. bei Einfahrt eines Triebwagenpersonenzuges der am Zugschluß gereichte Triebwagen mit beiden Drehgestellen. Hierbei wurden ein Ausfahrtsignal und ein Lichtmast umgerissen. Personen kamen nicht zu Schaden. Sachschaden zirka S 450.000,— !

Das Streckengleis 1 zwischen den Bf N. und K. war gemäß einer VBA für Materialtransporte gesperrt. Bei Einfahrt des auf dem richtigen Gleis 2 von K. kommenden Triebwagenpersonenzuges nach Gleis 2 stellte der Wärter des Stellwerkes 2 nach Befahren der Einfahrtsolierschiene das Einfahrtsignal Z auf „Halt“ und gab den Befehlsempfang (durch Blocken des Be-Feldes) sofort an den Fdl zurück, anstatt, gemäß dem „Verzeichnis der Zugschlußstellen“, solange zu warten, bis

der Zug mit Zugschluß die Grenzmarke der Weiche 51 überfahren hatte.

Der Fdl löste hierauf die Fahrstraßenfestlegung auf, da er eine Ausfahrt auf das falsche Gleis beabsichtigte. Nunmehr war es dem Stellwerkswärter möglich, die Weiche 51, die vom einfahrenden Zug noch befahren wurde, vorzeitig umzustellen. Er tat dies auch, ohne auf die Besetzung der Weiche zu achten.

Hier muß in erster Linie auf die Bestimmungen der Punkte 229 und 236 der DV V 3 verwiesen werden, wobei letzterer Punkt u. a. besagt: „ . . . 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 vorbeifahren oder
- b) am vorgesehenen Haltepunkt zum Stillstand gekommen ist . . .“

Die Nichtbeachtung dieser Bestimmungen hätte aber noch nicht zum Unfall geführt, wenn der Stellwerkswärter die Bestimmungen des Punktes 34 der DV V 3 befolgt hätte, worin es ausdrücklich heißt: „Umstellen von Weichen und Auflegen von Gleissperrschuhen unter Fahrzeugen ist strengstens verboten.“

7. Etwas für jeden

Trunkenheitsanstand eines Fdl !

Am 1. Dezember um 18.50 Uhr fand im Bf L. die Dienstübergabe der Fdl statt. Wiewohl der Fdl vom Tagdienst an seinem Kollegen Anzeichen einer Alkoholisierung wahrnahm, übergab er diesem dennoch den Dienst und erstattete auch dem Bf-Vorstand keine Meldung !

Der Bf-Vorstand wurde erst durch einen anderen Bediensteten fernmündlich in seiner Wohnung von der Alkoholisierung des Fdl verständigt, fuhr sogleich mit seinem Pkw von seiner Wohnung zum Bf und wollte die Trunkenheitsfeststellung vornehmen. Der Alkoholierte entzog sich derselben jedoch durch Flucht.

Die Erhebungen bewiesen aber, daß der Bedienstete am Nachmittag vor dem Dienstantritt in einem Gasthaus mehrere Gläser Bier getrunken und — nach Ansicht der Gastwirtin — das Lokal alkoholisiert verlassen hatte.

Abgesehen von der schweren Verfehlung des alkoholisierten Bediensteten haben wir diesen Vorfall deshalb hier veröffentlicht, um das Verhalten des Tagdienst habenden Fdl schärfster Kritik zu unterziehen. Der Bedienstete bewies mit seinem Verhalten weder Kameradschaft noch erwies er seinem Kollegen einen Dienst. Vielmehr gefährdete er die Verkehrssicherheit auf das Größlichste ! Er verstieß gegen die Bestimmungen des Punktes 18 der DV V 3, in denen es u. a. heißt: „Jeder Bedienstete, der wahrnimmt, daß ein V-Bediensteter bei Dienstantritt oder während der Dienstausbildung nicht nüchtern ist, hat dies unverzüglich dem jeweils in Betracht kommenden Vorgesetzten zu melden.“

Zur Information

Nachstehend bringen wir die Standorte der Öl-Alarmfahrzeuge, der Öl-Umfüllpumpen und der Öl-Bindemittel der Feuerwehren Oberösterreichs:

Oberösterreich:

Standorte der Öl-Alarmfahrzeuge

Feuerwehrschiele Oberösterreich in Linz

Standorte der Öl-Umfüllpumpen

Berufsfeuerwehr Linz

FF Perg

FF Wels

Standorte von Öl-Bindemittel

Bezirk Braunau:	FF Altheim FF Braunau FF Mattighofen FF Ostermiething
Bezirk Vöcklabruck:	FF Frankenmarkt FF Mondsee FF St. Georgen/Attersee FF Seewalchen FF Schwanenstadt FF Vöcklabruck
Bezirk Rohrbach:	FF Neufelden FF Rohrbach FF Ulrichsberg
Bezirk Freistadt:	FF Freistadt FF Gallneukirchen
Bezirk Perg:	FF Grein FF Mauthausen FF Perg
Bezirk Ried:	FF Obernberg FF Ried
Bezirk Schärching:	FF Engelhartzell FF Münzkirchen FF Raab FF Schärching
Bezirk Grieskirchen:	FF Grieskirchen FF Peuerbach FF Weibern
Bezirk Eferding:	FF Eferding
Bezirk Wels:	FF Lambach FF Marchtrenk FF Sattledt FF Thalheim FF Wels
Bezirk Linz:	Berufsfeuerwehr Linz FF Enns FF Neuhofen FF Traun

