



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

7. Stück	Wien, am 1. Juli 1971	Jahrgang 1971
----------	-----------------------	---------------

- Inhalt:** 29. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen  
 30. Signalbeachtung  
 31. Das Heimatrecht „ersessen“  
 32. Etwas für jeden  
 33. Kundendienst  
 34. Unfallverhütung

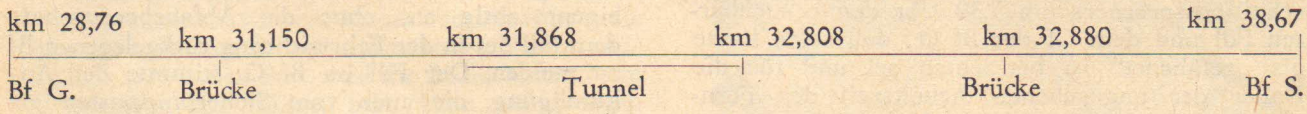
## Ergebnis der Pfingstfeiertage!

**5 offene Schranken und unbewachte EK bei Zugfahrten!**

### Schrankenbediener!

**Schließt die Schranken rechtzeitig und öffnet sie nicht zu früh!**

29. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen  
 a) Tötung eines Gelegenheitsarbeiters durch Kl



Der in der Skizze angegebene Tunnelleingang im km 31,868 liegt in einem Linksbogen (R=400). Streckengleis 1 zwischen den Bf G. und S. war wegen Brückenarbeiten gemäß VBA von 10.35 Uhr bis 13.20 Uhr gesperrt. Im Bereich des Tunnelleinganges im km 32,808 fanden auch Fahrleitungsarbeiten statt. Überdies nützte die zuständige Bahnmeisterstelle die Gleissperre für Arbeiten mit Schraubeneindrehmaschinen.

Der Turmwagen (Bf G. bis km 38,00 und zurück) hatte Gleisbesetzung bis 13.15 Uhr. Bei der Hinfahrt brachte er 2 Bahnwagen gezogen mit 2 Schraubeneindrehmaschinen und Kleineisen bis zirka 200 m vor das Tunnelportal nächst Bf G.

Als der Turmwagen um 13.05 Uhr auf der Rückfahrt war, wurde er vom Aufsichtführenden bei den Brückenarbeiten im km 32,880 ange-

halten und der Kl-Führer ersucht, wegen eines dort inzwischen aufgetretenen Schienenbruches vom Bf G. ein entsprechendes Paßstück zu holen. Anschließend wurde die mit den Schraubeneindrehmaschinen arbeitende Rotte von der Rückfahrt des Turmwagens verständigt, worauf Räumung des Gleises erfolgte. Dann brachte der Turmwagen die beiden Bahnwagen geschoben nach Bf G. Der Aufsichtführende bei den Brückenarbeiten benachrichtigte weiters den Bahnmeister und dieser den Fdl des Bf G., der hierauf die Gleissperre wegen des Schienenbruches um 50 Minuten verlängerte. Die Arbeiterrotte vor dem Tunnelportal nächst Bf. G. wußte nun zwar von dieser Verlängerung, nicht aber davon, daß der Turmwagen neuerlich eine Fahrt zum Tunnelportal im km 32,808 durchführen würde.

Der Fdl des Bf G. verständigte nur den beteiligten Stellwerkswärter von der nochmaligen Fahrt des Turmwagens in Richtung Bf S., nicht aber die Streckenbediensteten und auch nicht Bf S., weil er der Meinung war, daß dies bei der verlängerten Sperre und Freisein des Gleises bis zur Schienenbruchstelle nicht nötig sei. Da die Arbeiterrotte beim Tunnelportal nächst Bf G. vom Gleismeister nicht als „gefährdete Rotte“ gemeldet war, wußte der Fdl nicht ihren genauen Einsatzort.

Während die Rotte bei der Rückfahrt des Turmwagens noch außerhalb des Tunnels arbeitete, befand sie sich bei der neuerlichen Fahrt bereits 35 m im Tunnel und war daher vom Kl-Führer bei Annäherung an das Portal nicht mehr zu sehen. Kl-Führer und -fahrer nahmen daher berechtigt an, die Arbeiten wären bereits beendet worden.

Infolge des Linksbogens beim Tunneleingang und des momentanen Wechsels von der vollen Tageshelle in das Dunkel bemerkte der Kl-Fahrer die Arbeiterrotte erst auf zirka 15 m. Er leitete bei einer Geschwindigkeit von zirka 25 km/h Schnellbremsung ein und gab Achtungssignal; dennoch kam der Kl erst 20 m nach der Unfallstelle zum Stillstand.

#### b) Anfahren eines Kl an Gleisstopfmaschine

Der mit einem Gf mit beschränkten Verkehrsbefugnissen besetzte Gf-Bf O. befindet sich zwischen den Bf H. und G. Am Ereignistag wurden in der Zeit von 8.00 bis 12.30 Uhr unter Aufsicht des Gleisaufsehers im Abschnitt Bf O.—G. Gleisstopfarbeiten mit 4 Rapid-Kraftstopfgeräten durchgeführt.

Der für die durchzuführenden Oberbauarbeiten bestimmte Gleisaufseher meldete mittels Anschaltfernsprechers um 7.30 Uhr den benachbarten Fdl und dem Gf des Bf O., daß seine Rotte als „gefährdet“ zu betrachten sei und für die Dauer der angegebenen Arbeitszeit der Fernsprecher angeschaltet bleibe. Obwohl der Gf von den Fdl nicht zur ausnahmsweisen Verständigung der gefährdeten Rotte herangezogen wurde, schrieb er die kilometrische Lage der Arbeitsstelle sowie die Dauer der Besetzung des Fernsprechers an die Merktafel an.

Um 9.30 Uhr erfolgte im Gf-Bf die Ablöse, wobei der übergabende Bedienstete die gefährdete Rotte weder mündlich erwähnte noch schriftlich in der Übergabe anführte. Zu diesem Zeitpunkt meldete sich ein Fernmeldemeister beim Fdl des Bf H. und ersuchte um Abfertigung eines Kl mit 2 angehängten Bahnwagen nach Bf O., um Material abzubefördern. Der Fdl vereinbarte hierauf mit seinen Kollegen im Bf G. die Fahrt des Kl mit Abfahrt um 10.25 Uhr und spätester Ankunft im Gf-Bf O. um 12.10 Uhr. Diese Vereinbarung hörte auch der Gf und der Sicherungsposten mit. Anschließend fertigte der Fdl den

Der bei der Arbeiterrotte befindliche Gleismeister sah zufällig zum Tunnelportal, bemerkte auf etwa 15 m den anrollenden Turmwagen und stieß einen Warnungsruf aus. Während es den übrigen Arbeitern gelang, sich aus dem Gefahrenbereich zu entfernen, überhörte ein mit einer Schraubeneindrehmaschine tätiger Gelegenheitsarbeiter infolge des Maschinenlärms sowohl Achtungssignal als auch Warnruf und wurde von einem Puffer des Turmwagens ins Gleis gestoßen. Er verstarb kurz nach dem Unfall.

Die Unfallursache lag somit darin, daß

- a) die Arbeiterrotte trotz Arbeiten mit lärmenden Schraubeneindrehmaschinen im Tunnel nicht als „gefährdet“ angemeldet, die Arbeitsstelle im Tunnel nicht ausreichend beleuchtet und nur 1 Sicherungsposten in Richtung Bf S. aufgestellt war,
- b) die 2. Sperrfahrt des Turmwagens der Strecke nicht bekanntgegeben wurde. Wäre dies geschehen, dann hätte auch der beim Anschlußfernsprecher befindliche Sicherungsposten von der 2. Fahrt Kenntnis erhalten.

Den Unfall verschuldete somit

der Gleismeister (DV V 3, Punkt 206 sowie Heft 5 der DV A 40) und der Fdl des Bf G. (DV V 3, Punkte 568, 571, 575, 3. Abs. und 578).

Kl ab und teilte den beteiligten Bediensteten mit, daß der Kl später nach Bf G. weiterfahren werde.

Da die Materialverladung rascher als angenommen vor sich ging, traf der Kl bereits um 11.44 Uhr im Gf-Bf O. ein. Als der Kl-Führer um Erlaubnis zur Weiterfahrt ersuchte, kündigte der Gf die Fahrt des Kl mit Abfahrt um 11.45 Uhr und spätester Ankunft im Bf G. um 12.10 Uhr eigenmächtig an, ohne die Abfahrtsbereitschaft dem Fdl des in der Fahrtrichtung rückgelegenen Bf zu melden. Der Fdl im Bf G. stimmte der Ankündigung, die auch vom Sicherungsposten gehört wurde, widerspruchslos zu. Der Gf fertigte hierauf den Teil B der Fahrtrweisung aus und erteilte anschließend die Erlaubnis zur Weiterfahrt. Dann meldete er den Kl nach Bf H. zurück und teilte dem Fdl dieses Bf mit, daß er den Kl bis Bf G. abgefertigt habe.

Der vom Sicherungsposten über die zu erwartende Kl-Fahrt verständigte Aufsichtführende beauftragte den Bediensteten, dem Kl entgegen zu gehen und ihn vor der Arbeitsstelle anzuhalten.

Als die Fdl der benachbarten Bf fast gleichzeitig den Aufsichtführenden vom bereits abgefertigten Kl verständigen wollten, gab dieser bekannt, daß der Kl vor der Arbeitsstelle angehalten werde.

Kurz darauf nahm der Sicherungsposten auf zirka 150 m Entfernung den herannahenden Kl wahr und gab die Signale „Langsam“ und „Halt“.

Der Kl-Fahrer, der von der gefährdeten Arbeiterrotte keine Kenntnis hatte, betätigte hierauf bei einer Geschwindigkeit von etwa 30 km/h Fuß- und Handbremse, jedoch so unsachgemäß, daß die Räder des Kl blockierten, dieser gegen die Kraftstopfgeräte stieß und entgleiste.

Der Unfall wurde durch 3 Bedienstete verschuldet:

1. Der Gf des Bf O., weil er den Kl eigenmächtig bis Bf G. abfertigte, ohne die Abfahrtsbereitschaft dem in der Fahrtrichtung

rückgelegenen Fdl-Bf zu melden, wodurch die Verständigung des Kl-Führers über die gefährdete Rotte unterblieb. (DV V 28, Punkt 273),

2. der Fdl des Bf G., weil er die Ankündigung des Gf für die Kl-Fahrt bis Bf G. widerspruchlos entgegennahm, und
3. der Kl-Führer und -Fahrer, weil er den Kl infolge unsachgemäßer Bremsung nicht vor dem Fahrhindernis angehalten hatte (ZSV 4, Punkt 3).

### c) Unerlaubte Durchfahrt eines Güterzuges in einer H.- u. Lst.

In der zwischen den Bf H. und V. befindlichen H.- u. Lst. U. zweigt eine Anschlußbahn ab, deren Bedienung mit den Erfordernissen der Bezirksgüterzüge erfolgt.

Nach Beendigung der Verschubarbeiten im Bf H. verständigte der Fdl den Zugführer eines Bezirksgüterzuges, daß der Zug in der H.- u. Lst. außerplanmäßig anzuhalten und 4 leere Wagen in die Anschlußbahn beizustellen habe. Dann stellte der Fdl einen A-Befehl für das außerplanmäßige Anhalten in der H.- u. Lst. aus, der vom Zugführer übernommen wurde. Letzterer verständigte den Tfz-Führer vom außerplanmäßigen Anhalten, worauf der Tfz-Führer zum Fdl ging und ihm mitteilte, daß er seiner Meinung nach in der H.- u. Lst. nicht ortskundig sei und daher den Verschub nicht durchführen könne.

Bei Verständigung der Zugleitung (Lokdienst) und des zuständigen Maschinenmeisters erhielt der Fdl die Auskunft, daß der Tfz-Führer die Verschubarbeiten durchzuführen habe. Er teilte dies dem Tfz-Führer mit, verabsäumte es aber, diesem einen neuerlichen eindeutigen Auftrag zu erteilen; dies in der Annahme, daß durch Ausfolgung des A-Befehles das außerplanmäßige Anhalten gewährleistet sei.

Nach diesem Gespräch begab sich der Tfz-Führer zum Zugführer und verweigerte die Übernahme des A-Befehles mit der Begründung, daß er dem Fdl mitgeteilt habe, er werde in der

H.- u. Lst. nicht anhalten. Der Zugführer nahm diese Mitteilung zur Kenntnis und glaubte, daß der A-Befehl nunmehr gegenstandslos sei.

Der Bezirksgüterzug fuhr um 22.15 Uhr in der H.- u. Lst. unerlaubt durch!

Der Vorfall wurde durch 3 Bedienstete verschuldet:

1. Der Tfz-Führer unterließ es, den Zug in der H.- u. Lst. anzuhalten, wiewohl er vom Fdl des Bf H. und vom Zugführer verständigt worden war, daß der Zug wegen Durchführung dringender Verschubarbeiten Aufenthalt nehmen müsse (DV V 3, Punkt 21: „... Dienstliche Weisungen der Vorgesetzten sind ungesäumt und gewissenhaft zu befolgen“; DO §§ 18 und 21),
2. der Zugführer, weil er in der H.- u. Lst. keine Anhaltemaßnahmen getroffen hatte, obwohl das Anhalten mit A-Befehl vorgeschrieben und dieser Befehl nicht schriftlich widerrufen worden war. (DV V 3, Punkte 190, 418, 481),
3. der Fdl des Bf H., weil er dem Tfz-Führer die Aufträge nicht so erteilt hat, daß jedes Mißverständnis ausgeschlossen war. Außerdem verabsäumte er es, die vorgeschriebenen, das außergewöhnliche Ereignis betreffenden, Meldungen abzugeben (DV V 3, Punkte 21 und 181 a); (DV V 26, Punkt 60).

## **Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!**

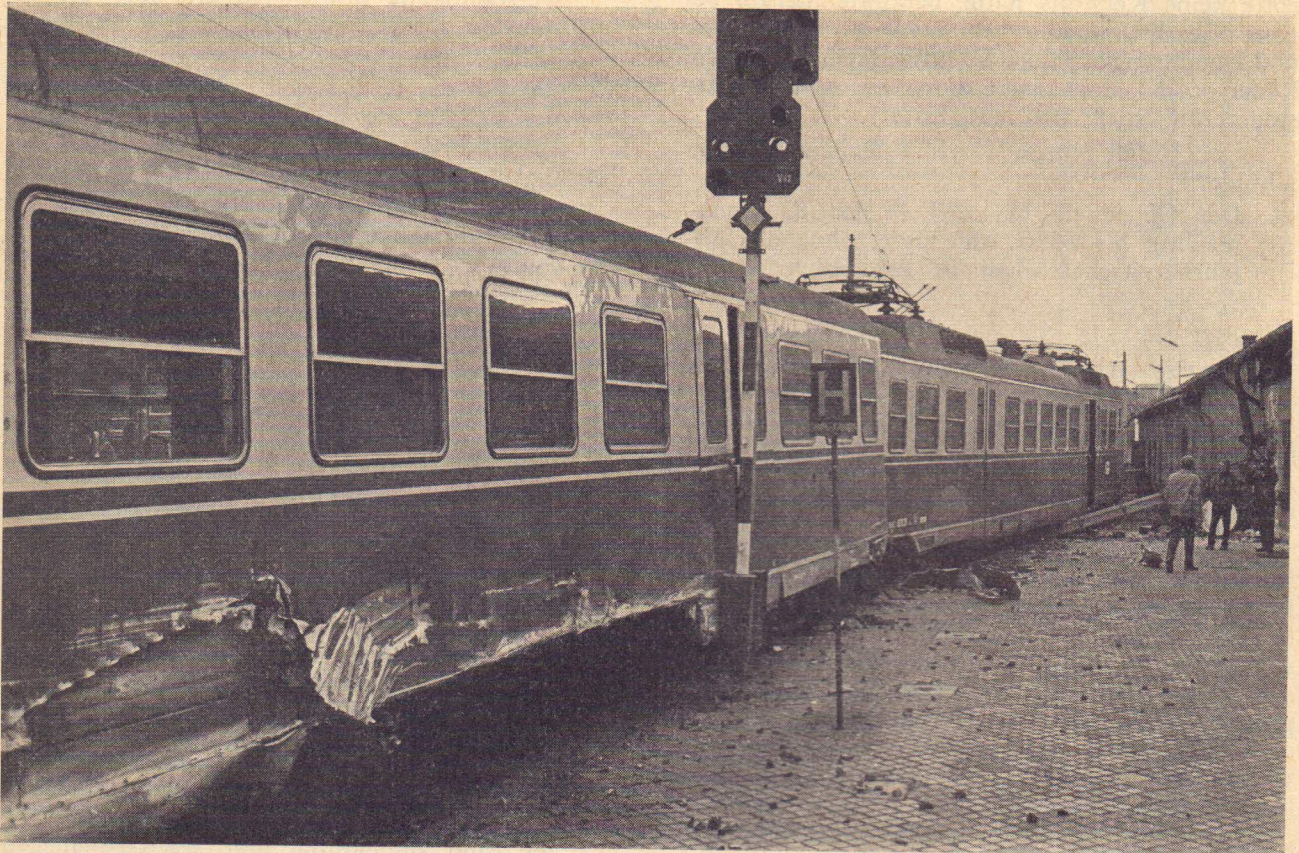
Nur **sofortige Meldung** über außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr an die Zugleitungen gibt die Möglichkeit, notwendige Anordnungen raschest zu treffen.

### **Zugleitungsbeamte!**

Gebt solche einlangende Meldungen sofort an die Euch bekannten Stellen weiter.

Nur bei ungesäumter Einhaltung des Meldevorganges ist klaglose Betriebsabwicklung und zeitgerechte Verlautbarung in Presse und Rundfunk möglich.

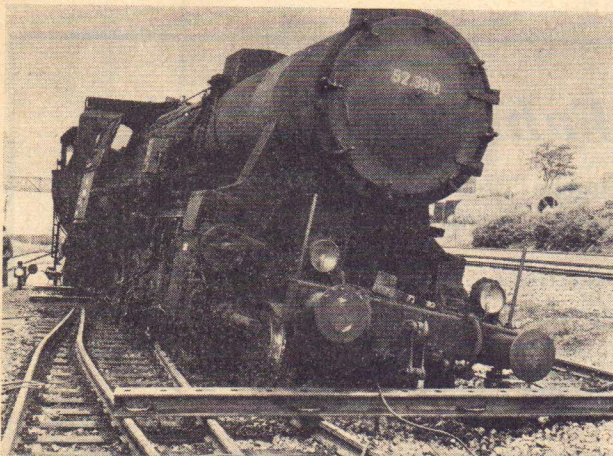
d) Immer wieder Umstellen von Weichen unter den Fahrzeugen!



Am 26. April um 17.52 Uhr entgleisten im Bf M. beim Vorziehen eines unbesetzten Wagensatzes ein Trieb- und ein Zwischenwagen mit allen Achsen und wurden schwer beschädigt. 1 Fahrleitungsmast wurde umgerissen, 1 Ausfahrtsignal sowie der Bahnsteig beschädigt und eine Bürowand eingedrückt. Sachschaden: Zirka S 160.000! 9 Ausfälle von Reisezügen, 23 Reisezüge bis zu 30 Minuten verspätet!

Ursache: Umstellen einer Weiche unter den Fahrzeugen!

Am 22. Mai um 12.18 Uhr entgleiste im Bf S. ein Dampf-Tfz mit allen Achsen. Dabei entstand am Oberbau und am Tfz Sachschaden in Höhe von S 10.000!



Ursache: Vorzeitiges Auflösen der Fahrstraße und Umstellen einer Weiche unter dem Tfz.

Am 23. Mai um 21.37 Uhr entgleisten im Bf W. bei Einfahrt eines Personenzuges die 2 hinter dem Tfz gereihten Wagen mit einer bzw. mit beiden Achsen. Verletzt wurde niemand. Sachschaden: Zirka S 20.000!

Ursache: Vorzeitiges Auflösen der Fahrstraße und Umstellen einer Weiche unter dem einfahrenden Zug.

Am 24. Mai um 21.06 Uhr entgleisten im Bf G. bei Einfahrt eines Güterzuges 3 Wagen

