

3. BeiblattBeiblatt zur Parlamentskorrespondenz

26. Juli 1952

480/A.B.

zu 541/J

Anfragebeantwortung

Auf die Anfrage der Abg. S e b i n g e r und Genossen, betreffend die Verkehrsunfälle bei den Österreichischen Bundesbahnen, teilt Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe Dipl.-Ing. W a l d-b r u n n e r folgendes mit:

"Zu den in der Anfrage angeführten Eisenbahnunfällen möchte ich zunächst bemerken, dass die Unfälle in Langenwang und Mirzzuschlag seinerzeit für die Öffentlichkeit eingehend dargestellt worden sind, sodass auf die damals getroffenen Massnahmen wohl nicht mehr besonders eingegangen werden muss.

Was den Unfall in Attnang-Puchheim vom 13. Juli 1952 betrifft, erscheint festgestellt, dass der beteiligte Lokomotivführer den Dienst am selben Tag um 2.41 Uhr angetreten hat. Dem Dienstantritt ist eine Ruhezeit von 23 Stunden 11 Minuten vorausgegangen, die der Genannte jedoch schuldhafte Weise nicht zum Ausruhen und zur Vorbereitung auf den Dienst benutzt hat. Der Lokomotivführer, dessen Dienstleistung bis zu dem in Rede stehenden Vorfall einwandfrei war, ist dafür allein verantwortlich und wurde unverzüglich vom Dienst abgezogen. Das Dienststrafverfahren gegen ihn ist bereits eingeleitet und die Strafanzeige an die Staatsanwaltschaft erstattet worden.

Anlangend den tief beklagenswerten Unfall in Hieflau am 15. Juli 1952 bedauere ich mit Rücksicht auf das schwedende Gerichtsverfahren im gegenwärtigen Zeitpunkt keine näheren Mitteilungen machen zu können. So viel kann jedoch gesagt werden, dass sowohl der Führer als auch der Heizer der Verschublokomotive, die den Zusammenstoß herbeigeführt hat, vor Antritt ihres Dienstes die vorgeschriebene Ruhezeit gehabt haben und dass sie hinsichtlich der Befahrung des Gleisdreieckes in Hieflau als streckenunkundig anzusehen sind.

Beim Unfall auf der Semmeringstrecke am 16. Juli 1952 war keinerlei Personalverschulden festzustellen. Die Reihung des leichten Gepäckwagens zwischen der Lokomotive und den schweren nachfolgenden neuen Talbotwagen entspricht den seit je gehabten Reihungsbestimmungen der Verkehrsvorschrift, denen zufolge der Gepäckwagen bei Güterzügen grundsätzlich hinter der Lokomotive einzuröhren ist. Es war auch bei diesem nicht ausschliesslich durchgehend gebremsten Zug die Besetzung der Handbremsen in ausreichendem

4. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

26. Juli 1952

Masse durchgeführt worden. Obwohl die Fahrt mit besonderer Vorsicht ausgeführt – sie erfolgte mit 8 km Stundengeschwindigkeit – und das Anhalten an einer bestimmten Stelle allen beteiligten Bediensteten bekanntgegeben worden war, kam die Entgleisung des Gepäckwagens durch das unmittelbare Aufeinanderfolgen feuchter Schienen im Tunnel und trockener Schienen außerhalb desselben zustande, wobei der Gleisbogen und das Gefälle von 23 % noch besonders ungünstig einwirkten. Der bei diesem Unfall entstandene Sachschaden beträgt keineswegs, wie in der Anfrage angegeben ist, 2 Millionen Schilling, sondern weniger als 150.000 S.

Ich möchte nicht unterlassen darauf hinzuweisen, dass die Verkehrsmittel, Einrichtungen und Streckenausrüstungen der Österreichischen Bundesbahnen heute noch in erheblichem Umfange an den Folgen der Überbeanspruchung, Vernachlässigung sowie der unmittelbaren Schädigungen durch den letzten Krieg leiden, wenngleich die Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen seit Kriegsende unablässig um die systematische Beseitigung dieser Schäden bemüht ist, welche Bemühungen allerdings anfänglich durch Material-, in der Folge durch Geldknappheit stark behindert gewesen waren bzw. sind. Dennoch geschieht auf allen Gebieten das Mögliche, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Auch hinsichtlich der Disziplin der Verkehrsbediensteten wird mit allem Nachdruck darauf hingewirkt, dass dieses Personal den Sicherheitsvorschriften vollkommen entspricht.

Die Verkehrssicherheit ist durch die technischen Einrichtungen der Österreichischen Bundesbahnen in jenem Umfang gegeben, wie sie bei den übrigen europäischen Eisenbahnen besteht. Dies gilt insbesondere für Signal- und Sicherungsanlagen, die sich auf der gleichen Höhe technischer Vollkommenheit befinden, wie etwa die der Deutschen Bundesbahn. Alle in Betracht kommenden Signal- und Sicherungsanlagen werden laufend überprüft, auftretende Mängel sofort behoben, und es ist kein einziger Fall zu verzeichnen, in welchem durch das Nichtfunktionieren einer solchen Anlage ein folgenschwerer Unfall herbeigeführt worden ist."

-.-,-.-

1. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

28. Juli 1952

480/A.B.
zu 541/JB e r i c h t i g u n g

In der von uns am 26. Juli 1952 veröffentlichten Anfragebeantwortung 480/A.B. des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Betriebe, betreffend die Verkehrsunfälle bei den Österreichischen Bundesbahnen, ist ein bedauerliches Versehen unterlaufen.

Im 4. Absatz, beginnend mit den Worten: "Anlangend den tief beklagenswerten Unfall in Hieflau ...", soll es in der vorletzten Zeile statt "streckenkundig" "streckenkundig" heißen. Dieser Satz hat somit zu lauten: "So viel kann jedoch gesagt werden, dass sowohl der Führer als auch der Heizer der Verschublokomotive, die den Zusammenstoss herbeigeführt hat, vor Antritt ihres Dienstes die vorgeschriebene Ruhezeit gehabt haben und dass sie hinsichtlich der Befahrung des Gleis-

dreieckes in Hieflau als streckenkundig anzusehen sind."

-.-.-.-