

II-306 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XI. Gesetzgebungsperiode

14.12.1966

123/A.B.

Anfragebeantwortung

zu 107/J für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen
 des Bundesministers/Dr.-Dipl.-Ing. - Weiß

auf die Anfrage der Abgeordneten - Weidinger und Genossen,
 betreffend den Zusammenstoß des Erzzuges 5262 mit dem Bezirksgüterzug 5296
 beim Einfahrtsignal des Bahnhofs Leoben am 26.7.1966.

.....

Zur Anfrage des Herrn Abgeordneten teile ich folgendes mit:

Zu Frage 1)

Welches waren die Ursachen dieses Unfall?

Die Bremsprobe bei Erzzug 5262 wurde im Bahnhof Vordernberg ordnungsgemäß durchgeführt und hatte keine Unregelmäßigkeit beim Zug ergeben.

Nach Abfahrt vom Bahnhof Vordernberg überschritt der Triebfahrzeugführer Wilding die höchstzulässige Geschwindigkeit dermassen, daß er den Zug wie er eigenmächtig beabsichtigt hatte - nicht in der Haltestelle Gladen (kurz vor Trofaiach) anhalten konnte, um die im Zug mitfahrenden, vom Dienst kommenden Kollegen absteigen zu lassen. Infolge der zu hohen Fahrgeschwindigkeit und dem großen Gefälle von 24 % kam der Zug aber erst rund 800 m weiter bei den Einfahrweichen des Bahnhofes Trofaiach zum Stillstand.

Obwohl der Triebfahrzeugführer der Ansicht war, es liege mangelnde Bremswirkung vor, unterließ er es nach Stillstand des Zuges, die in einem solchen Falle zwingend vorgeschriebene volle Bremsprobe durchzuführen. Bei dieser wäre die Wagenzugbremse wieder voll aufgeladen worden und die Weiterfahrt des Zuges anstandslos verlaufen.

Die nach Stillstand des Zuges erfolgten Anfahrversuche durch den Triebfahrzeugführer misslangen, da er die Bremsapparate nur unvollständig aufgeladen hatte und sich dadurch die Bremsen nicht lösten. Der Triebfahrzeugführer veranlaßte daraufhin Lokomotivheizer und Zugführer zum Entlüften der Bremszylinder der Wagen.

Hiedurch lösten sich die Bremsen und kam der Zug im Gefälle von 23,6 % ins Rollen. Dies war auch darauf zurückzuführen, daß es die Zugmannschaft vor Beginn des Lösens der Bremsen unterlassen hatte, durch Anziehen von Handbremsen für das Festhalten des Zuges Sorge zu tragen.

Nach Entrollen des Zuges unterließ es der Triebfahrzeugführer in seiner Ratlosigkeit, den Zug genügend lang aufzuladen, um die Bremsen voll wirksam zu machen, wobei er außerdem darauf vergaß, Gegendampf zu geben.

123/A.B.

Die Ursache des Unfalles lag zusammenfassend in äußerst unsachgemäßer Bremsmanipulation durch den Triebfahrzeugführer und unterlassener Bremsung des Zuges durch Anziehen von Handbremsen während des Lösevorganges nächst Bahnhof Trofaiach durch Zugführer und Lokomotivheizer.

Zu Frage 2):

Welche Kosten hat der Unfall verursacht?

19 Erzwagen, 2 Güterwagen, 1 Güterzuggepäckwagen wurden total bzw. schwerst beschädigt -

Schadenssummen:

Dampflokomotive Reihe 77.01

ca. S 5.300.000,-

" S 400.000,-

(Schrottwert)

Dampflokomotive Reihe 52

" S 50.000,-

Schaden am Oberbau

" S 450.000,-

Schaden an d. elektr. Fahrleitung

" S 50.000,-

Schaden am Ladegut (287 t Groberz, unbrauchbar, Stückgüter)

" S 55.000,-

Schaden an der Sicherungsanlage

" S 50.000,-

Kosten der Unfallbehebung

S 157.000,-

ca. S 6.512.000,-

=====

Zu Frage 3)

Was kann geschehen, damit in Hinkunft so schwere Unglücksfälle, durch die Eisenbahnbedienstete ihr Leben lassen mußten, das Leben des Reisepublikums gefährdet wird und ungeheuerer Sachschaden an öffentlichem und privatem Gut entsteht, vermieden werden?

Der Unfall wurde zum Anlaß genommen, im Dienstunterricht der Zugführer die Bestimmungen der Bremsvorschrift bezüglich Durchführung der vollen Bremsprobe, Festhalten des Wagenzuges bei Bremsprobe, -Bremsstörungen u.s.w. sowie bezüglich Betätigen der Lösevorrichtungen bzw. der Entbremsluftklappen neuerlich ausführlich behandeln zu lassen. Die Dienststellenvorstände, technische Beamte und Lehrführer wurden neuerlich beauftragt, sich anläßlich von Kontrollfahrten vom Umfang des Wissens aller Triebfahrzeugführer - insbesondere auf dem Gebiete des Bremswesens - laufend zu überzeugen.

Der an dem Unfall schuldtragende Triebfahrzeugführer Karl Wilding und der mitschuldige Zugführer Karl Rohrer wurden sofort nach dem Unfall vom Dienst abgezogen. Wilding wird seither im Betriebswerkstattendienst verwendet, Rohrer ist als Reisezugschaffner eingesetzt.

Der Dienststraf-Fall wurde am 22.8.1966 dem Dienststrafanwalt zur Durchführung des Verfahrens zugewiesen. Die Einleitung der Voruntersuchung wird nach Abschluß des Gerichtsverfahrens erfolgen.

Nach Abschluß des Gerichts- und Dienststrafverfahrens erfolgt außerdem Antragstellung, die Bediensteten Karl Wilding und Karl Rohrer zum teilweisen Schadenersatz gemäß § 33 der Dienstordnung heranzuziehen.