Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

9. Stück	Wien, am 1. September 1963	Jahrgang 1963

Inhalt: 43. Zusammenarbeit
44. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
45. Etwas für jeden
46. Fremdsprachen
47. Unfallverhütung

43. Zusammenarbeit

Am 6. August 1963 um 16.19 Uhr entgleisten zwischen den Bahnhöfen Pöchlarn und Ybbs a. d. Donau 6 Wagen des mit 110 km/h fahrenden „Rot-Weiß-Kurier" D 225. Sie bohrten sich tief in das Schotterbett ein. 14 Reisende wurden verletzt, beide Streckengleise verlegt, 400 m Oberbau schwer beschädigt und ein Fahrleitungsmast geknickt.

Durch sofortige und umfassende Meldung über das Ereignis waren die zur Einleitung der Hilfsmaßnahmen zuständigen Stellen rasch in der Lage, alles Nötige zu veranlassen. So konnte nach Erster Hilfeleistung unverzüglich Abbeförderung der Verletzten in das Krankenhaus erfolgen. Für die Aufgleisung der Fahrzeuge wurden 3 Hilfszüge an die Unfallstelle beordert, die durch vorbildliches Zusammenwirken in außergewöhnlich kurzer Zeit an der Unfallstelle eintrafen.

Die zur Überwachung des Zugverkehrs zuständigen Stellen konnten durch sofortige Umleitungsmaßnahmen und Errichtung von Schienenersatzverkehr für die Beförderung der Reisenden sorgen.

Obwohl drückende, ermüdende Hitze die Aufgleisungs- und Instandsetzungsarbeiten außerordentlich erschwerten, haben Pflichteifer, Hingabe und Opfermut der Beteiligten es ermöglicht, schon nach 11 Stunden ein Gleis für die Aufnahme des durchgehenden Verkehrs frei und fahrbar zu machen.

Aufgleisung sowie Schadensbehebung haben von den Beteiligten äußerstes Maß an Pflichtbewußtsein und Einsatzbereitschaft abverlangt und ihre Körperkraft außerordentlich beansprucht. Vorbildlicher Korpsgeist bewirkte eine Leistung, auf die wir stolz sein können!

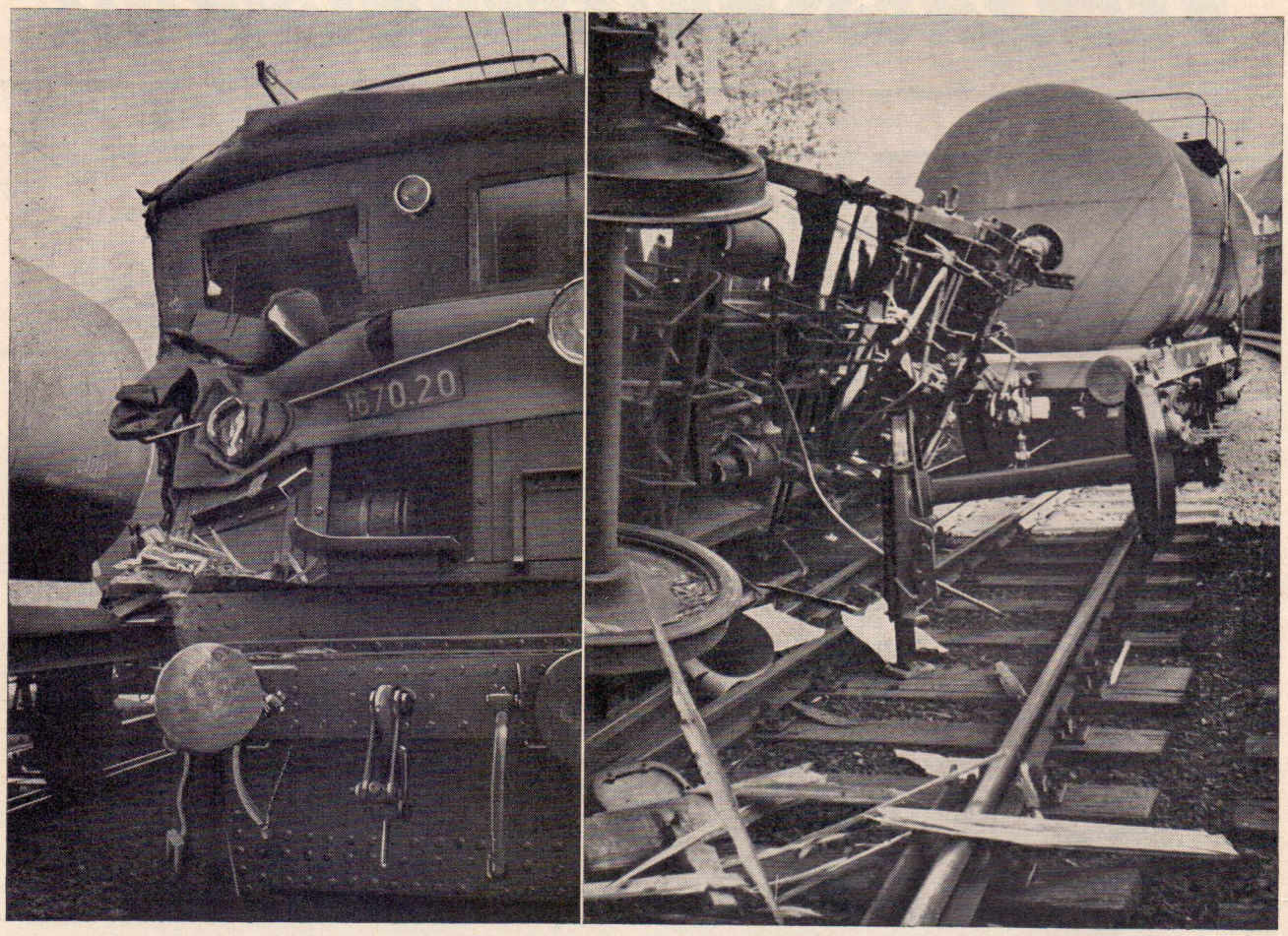
Dienststellenvorstände!

Auch Fernsprechvermittlern und Auskunftsbediensteten muß Gelegenheit geboten sein, die Verkehrs-Unterrichtsblätter zu lesen. Sie haben die Kenntnisnahme gleichfalls mit ihrer Unterschrift zu bestätigen!

Streckenleitung Wien FIB
Eingel. - 5. SEP. 1963
Zl. ..... Blg. .....

Das ist das Ergebnis

[Zusammenstoß eines ausfahrenden Gütereilzuges mit Tfz; Entgleisung dreier Güterwagen, davon einer umgestürzt und zertrümmert; Beschädigung des Tfz und zweier weiterer Güterwagen; Unterbrechung der zweigleisigen Hauptbahn von 10.13 Uhr bis 15.50 Uhr (Gleis 2) bzw. 22.53 Uhr (Gleis 1); Sachschaden: Etwa S 200.000!],



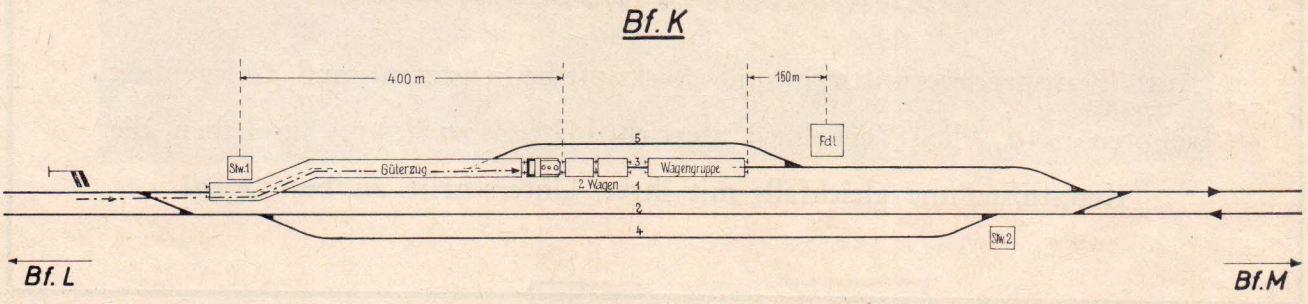
wenn

ein in Stellung „Verschub verboten" zeigendes Verschubsignal unerlaubt überfahren wird.

---

44. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) 2 Zugzusammenstöße innerhalb von 9 Minuten!

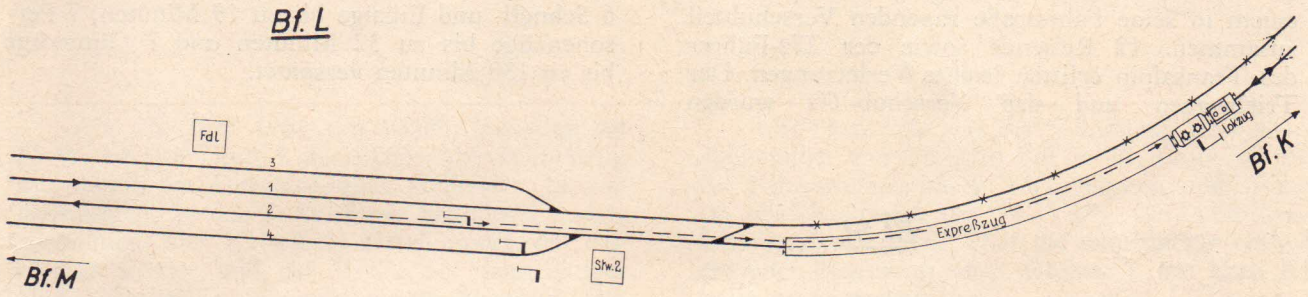


Am 12. Juni 1963 um 20.50 Uhr war im Bf K. ein Güterzug aus Gleis 3 ausgefahren. Der Zug hatte Verschubarbeiten durchgeführt, 11 Wagen auf Gleis 3 abgestellt und war ergänzt worden. Der Fdl und die Wärter der Stellwerke 1 und 2 wußten von den Verschubarbeiten auf Gleis 3; die 3 Bediensteten nahmen nach Ausfahrt des Güterzuges an, Gleis 3 sei geräumt worden.

Um 0.03 Uhr des 13. Juni 1963 wurde ein Güterzug vom Fdl des Nachbarbf L. abgemeldet. Wegen Verspätung des Güterzuges nahm der Fdl in K. eine Einfahränderung auf Gleis 3 vor, um einen fälligen Expreßzug vorfahren zu lassen und gab die Einfahrt nach Gleis 3 blockmäßig frei. Keiner der 3 Bf-Bediensteten bemerkte die Besetzung dieses Gleises im Prüfbereich des Fdl.

Der Güterzug, dem die geänderte Einfahrt durch die Stellung „Vorsicht" des Einfahrvorsignales angezeigt worden war, fuhr um 0.10 Uhr mit nur etwa 15 km/h ein und stieß verhältnismäßig leicht mit den abgestellten Wagen zusammen; trotzdem entgleisten die ersten 2 Güterwagen, wurden ineinandergeschoben und schwer beschädigt.

Da die entgleisten Wagen in den lichten Raum des Gleises 1 ragten und der Güterzug nicht vollständig eingefahren war, vereinbarten die beiden Fdl für den fälligen Expreßzug das Fahren auf dem falschen Gleis 2 zwischen L. und K. Keiner der beiden dachte dabei an den Lokomotivzug, der unterdessen um 0.07 Uhr vom Bf K. auf Gleis 2 nach Bf L. abgefahren war.



Im Bf L. ereignete sich nun folgendes:

Der Expreßzug war wegen des bevorstehenden Fahrens auf dem falschen Gleis nach Gleis 2 eingelassen und nach Befehlsbeigabe und Verständigung über die Untauglichkeit des Ausfahrsignals um 0.19 Uhr abgefertigt worden. Während der Ausfahrt bemerkte der Tfz-Führer auf seinem Fahrgleis in einem Linksbogen das Zugspitzensignal des vom Bf K. gekommenen und beim haltzeigenden Einfahrsignal haltenden Lokomotivzuges. Trotz sofortiger Schnellbremsung war der Zusammenstoß, der mit etwa Schrittgeschwindigkeit erfolgte, nicht zu verhindern. Dabei erlitt der Tfz-Führer des Lokomotivzuges Verletzungen; beide Triebfahrzeuge wurden beschädigt. Der Expreßzug setzte nach Stellung eines Ersatz-Tfz seine Fahrt mit 107 Minuten Verspätung fort. Der zweigleisige Verkehr zwischen L. und K. konnte um 6.40 Uhr wieder aufgenommen werden.

Beide Zusammenstöße kamen durch eine Reihe von Fehlhandlungen zustande:

Der Fdl des Bf K., dem vom Verschubleiter des Güterzuges keine Mitteilung über die auf Gleis 3 abgestellten Wagen zugekommen war, der selbst aber die ihm obliegende Verschubaufsicht nicht ausübte, hatte keine Ahnung von dem 150 m von der Fahrdienstleitung entfernt stehenden, im Mondlicht gut sichtbaren Wagen. Natürlich unterblieb die Anlegung von Hilfssperren sowie des Schildes „Gleis besetzt"; eine Fahrstraßenprüfung für den vom Bf L. kommenden Güterzug erschien ihm scheinbar überflüssig.

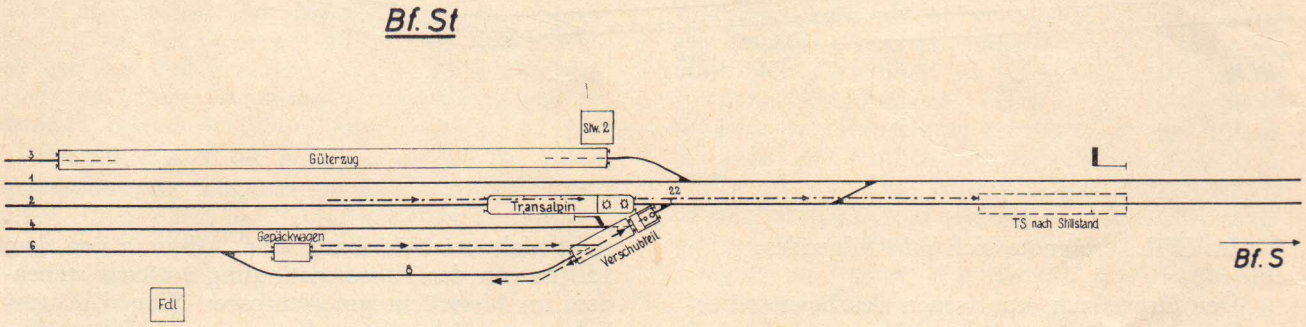
Dem Wärter des Stellwerkes 1 muß gleichfalls oberflächliche Dienstesausübung vorgeworfen werden. Er hätte bei einiger Aufmerksamkeit die Besetzung des Gleises 3 im Prüfbereich des Fdl erkennen müssen, wenn auch — so sagte er — leichte Nebelschwaden bei der Fahrstraßenprüfung seine Sicht behinderten.

Beide Fdl hatten zu dem Zeitpunkt, als das Fahren auf dem falschen Gleis vereinbart wurde, auf den Lokomotivzug, für den überdies kein Fahrsignal gegeben worden war, vergessen. Dadurch wurde auch das Vereinbaren der Kreuzung des Lokomotivzuges mit dem Expreßzug im Bf L. unterlassen.

Dem Wärter im Stellwerk 2 des Bf L. muß vorgehalten werden, daß er sich nicht um die Reihenfolge der Züge und um den Verbleib des fälligen Lokomotivzuges (Regelzug) erkundigte, als er über das Fahren auf dem falschen Gleis verständigt wurde.

b) Zusammenstoß des „Transalpin" mit Verschubteil

Am 15. Juni 1963 um 14.52 Uhr stieß im Bf St. Triebwagenschnellzug „Transalpin" mit einem in seine Fahrstraße ragenden Verschubteil zusammen. 12 Reisende sowie der Tfz-Führer des Transalpin erlitten leichte Verletzungen. Der Triebwagen und das Verschub-Tfz wurden schwer beschädigt. Das Verschub-Tfz entgleiste mit allen Achsen. Durch den Unfall wurden 6 Schnell- und Eilzüge bis zu 19 Minuten, 7 Personenzüge bis zu 32 Minuten und 7 Güterzüge bis zu 130 Minuten verspätet.



Gegen 14.45 Uhr wurde im Bf St. mit der Bildung eines Triebwagenpersonenzuges begonnen. Hiezu fuhr das Verschub-Tfz mit einem Beiwagen von Gleis 8 nach Gleis 6, um von dort einen zweiten Beiwagen zu holen und um gleichzeitig einen in diesem Gleis stehenden Gepäckwagen vorzuziehen. Anschließend sollte mit den 2 Wagen nach Gleis 8 gefahren werden. Der Fdl war von der geplanten Verschubbewegung durch den Verschubleiter in Kenntnis gesetzt worden. Noch während die auf Gleis 6 stehenden Wagen angekuppelt wurden, gab der Fdl die Durchfahrt für den Triebwagenschnellzug auf Gleis 2 frei.

Wiewohl sich das Ausfahrsignal für den Triebwagenschnellzug bereits in Freistellung befand und die Stellung der Weiche 22 einwandfrei zu erkennen war, gab der Verschubleiter Handsignal zur Fahrt aus Gleis 6; der Tfz-Führer kam dem Auftrag widerspruchslos nach.

Der Wärter des Stellwerkes 2 konnte die gefährdende Verschubbewegung vorerst nicht sehen, da ihm die Sicht durch einen einfahrenden Güterzug genommen war. Als der Bedienstete die Gefahr erkannte, stellte er sofort das Ausfahrsignal auf „Halt" und gab Haltsignale.

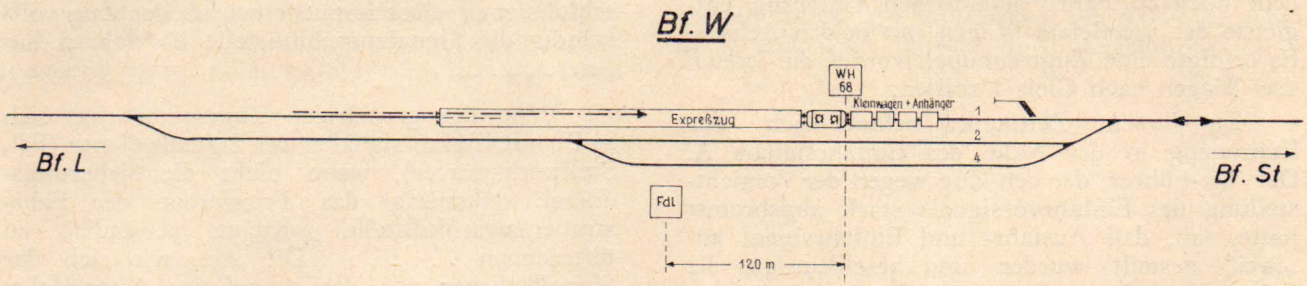
Der Tfz-Führer des „Transalpin" sah das in seine Fahrstraße hineinragende Verschub-Tfz auf zirka 200 m Entfernung und leitete Schnellbremsung ein, wodurch die Geschwindigkeit von 100 km/h auf zirka 70 km/h verringert werden konnte; dann erfolgte der Zusammenstoß. Der Triebwagenschnellzug kam in Höhe des Einfahrsignals der Gegenrichtung zum Stillstand.

Punkt 58 der DV V 3 besagt u. a.: „Für die rechtzeitige Anordnung der Verschubeinstellung ist der Fdl verantwortlich".

Der Fdl des Bf St. hielt es für unnötig, eine solche Anordnung zu treffen, da es sich um eine täglich vorzunehmende Verschubarbeit und um einen Regelzug handelte. Diese Einstellung zeigt, welch verhängnisvolle Folgen die Gewohnheit haben kann, wiederkehrende Verschubvorgänge ohne Bedachtnahme auf die Vorschriften ganz automatisch durchzuführen.

Der Verschubleiter meinte, es könne der geplanten Verschubbewegung kein Hindernis entgegenstehen. Daher überzeugte er sich auch nicht von der Stellung der Weiche 22, bis zu der gefahren werden mußte, noch bemerkte er, daß das Ausfahrsignal „Frei" zeigte. Der Tfz-Führer kam dem Auftrag des Verschubleiters bedenkenlos nach, wiewohl er an der Spitze des Verschubteiles war und dadurch gute Sicht nach vorne gegeben war.

c) Anfahren eines Schnellzuges an einen Motorbahnwagen



Am 25. Juni 1963 um 15.00 Uhr stieß im Bf W. ein auf Gleis 1 durchfahrender Schnellzug mit einem im Durchfahrgleis stehenden Motorbahnwagen, an den 3 Anhänger gekuppelt waren, zusammen. Der Kl wurde zertrümmert, die Anhänger schwer und das E-Tfz des Schnellzuges leicht beschädigt. Verletzt wurde niemand. Der Schnellzug setzte nach Umstellen auf Gleis 2 die Fahrt mit 56 Minuten Verspätung fort.

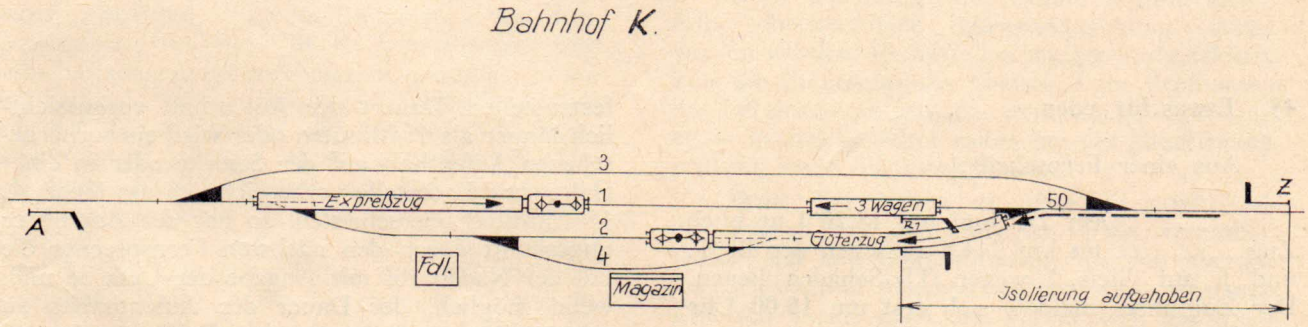
Hergang:

Um 14.54 Uhr traf im skizzierten Bf der Kl von St. kommend auf Gleis 1 ein und hielt in Höhe des Wärterhauses 68 — 120 m von der Fahrdienstleitung entfernt — an.

Um 14.52 Uhr war der Schnellzug vom Bf L. abgemeldet worden. Der Fdl in W. unterließ es, die Fahrstraßenprüfung vorzunehmen und stellte im Mittelstellwerk um 14.55 Uhr Ein- und Ausfahrsignal auf „Frei". **Auf die unmittelbar vorher erfolgte Besetzung des Gleises 1 mit dem Kl hatte er vergessen!!!**

Der Tfz-Führer des mit etwa 70 km/h anrollenden Schnellzuges bemerkte auf zirke 200 m Entfernung die Besetzung seines Fahrgleises und leitete Schnellbremsung ein. Er gab auch Achtungssignale, wodurch die Begleiter des Kl gewarnt wurden. Das Anfahren erfolgte mit zirka 15 km/h.

d) Einfahrt eines Expreßzuges auf besetztes Gleis



Der skizzierte Bf besitzt ein Drucktastenstellwerk der Bauart DRS. Wegen Oberbauarbeiten war die Isolierung der Gleise zwischen Einfahrsignal Z und Ausfahrsignal R ausgeschaltet. Der Fdl hatte daher die grenzfreie Einfahrt der Züge sowie das Freisein der Fahrstraße (Fahrstraßenprüfung) in diesem Abschnitt **durch Augenschein** festzustellen. Die Fahrstraßenauflösung erfolgte nicht selbsttätig wie beim Ordnungszustand der Anlage sondern durch Betätigen der Fahrstraßenrücknahmetaste durch den Fdl.

Am 29. Juli 1963 wurde die Kreuzung eines Güterzuges mit dem Expreßzug im Bf K. vereinbart. Um 2.55 Uhr gab der Fdl blockmäßig die Einfahrt für den Güterzug nach Gleis 2 frei und erwartete die Einfahrt des Zuges am Platz. Als sich die Zugspitze etwa in der Höhe des Magazins befand, eilte der Fdl in den Dienstraum und löste am Stelltisch die Fahrstraße durch Betätigung der Fahrstraßenrücknahmetaste vorzeitig auf. Anschließend stellte er die Weiche 50 in die Grundstellung (Gerade) und gab die Durchfahrt für den sich bereits dem Einfahrsignal nähernden Expreßzug frei.

Durch das Umstellen der Weiche 50 unter dem noch in Fahrt befindlichen Güterzug entgleiste der viertletzte Wagen mit beiden Achsen. Es erfolgte eine Zugtrennung, worauf die letzten drei Wagen nach Gleis 1 rollten.

Zu diesem Zeitpunkt befand sich der Expreßzug in der Nähe des Einfahrsignals A. Der Tfz-Führer, der den Zug wegen der Vorsichtstellung des Einfahrvorsignals stark abgebremst hatte, sah, daß Ausfahr- und Einfahrsignal auf „Frei" gestellt wurden und beschleunigte die Fahrt. Unterdessen waren die letzten drei, vom Güterzug abgetrennten Wagen am Ausfahrsignal R| 1 vorbeigerollt und in den nicht abgeschalteten Isolierabschnitt des Gleises 1 gelangt. Dadurch erfolgte Rotausleuchtung des Gleises 1 am Stelltisch; gleichzeitig fiel das Einfahrsignal A auf „Halt". Der Fdl bemerkte dies, nahm eine Blockstörung an und schaltete Signal 29 b „Weiterfahrt" ein. Dem einfahrenden Expreßzug gab er überdies Signal 30 „Durchfahrt".

Damit wären die Voraussetzungen für einen folgenschweren Zugzusammenstoß gegeben gewesen, wenn nicht der Schlußschaffner des Güterzuges rasch und richtig gehandelt und der Tfz-Führer raschest reagiert hätte. Der Schaffner hatte sich auf dem entgleisten Fahrzeug befunden und gab, als er den anrollenden Expreßzug wahrnahm, sofort Haltsignale, die vom Tfz-Führer sogleich aufgenommen wurden. Es gelang, den Zug 80 m vor den 3 Wagen anzuhalten!

Das Ereignis sei Anlaß dazu, die Bestimmungen der Punkte 235 und 282 der DV V 3 in Erinnerung zu rufen: „Sobald ein Zug mit Zugschlußsignal an der Signalzugschlußstelle vorbeigefahren ist, muß das Hauptsignal auf „Halt" gestellt bzw. bei Haltfallsignalen ggf. die Bedienungseinrichtung zurückgelegt werden.

Wenn nicht eine taugliche selbsttätige Gleisfreimeldeanlage anzeigt, daß der Gleisabschnitt bis zur Signalzugschlußstelle geräumt ist, hat der Signalbediener durch Ausblick auf das Zugschlußsignal selbst festzustellen, ob der Zug vollständig die Signalzugschlußstelle überfahren hat . . . . . .".

„Von der grenzfreien Zugeinfahrt hat sich in Bf **mit** Einfahrsignalen der Signalbediener (Fdl, Stellwerkswärter), wenn nicht die Sicherungsanlage selbsttätig das Freiwerden der Fahrstraßenzugschlußstelle anzeigt, persönlich zu überzeugen . . . . . Die Art, wie sich der Signalbediener von der grenzfreien Zugeinfahrt zu überzeugen hat, verfügt — den örtlichen Verhältnissen entsprechend — die Dion (Bf-DO) . . . . . .".

Der Fdl des Bf K. hielt sich nicht an diese Bestimmungen; als er **vermeinte**, der Güterzug sei bereits grenzfrei eingefahren, betätigte er, ohne sich Gewißheit zu verschaffen, die Fahrstraßenrücknahmetaste. Eine Fahrstraßenprüfung für den Expreßzug erschien ihm überflüssig. Als dann das Rotlicht am Stelltisch aufleuchtete, dachte er nur an eine Blockstörung; auf die Möglichkeit, daß ein anderer Grund hiefür maßgebend sein könnte, kam er nicht. Schließlich schaltete er Signal 29 b ein und gab Signal 30!

Besser als hier gezeigt, kann ein Zugzusammenstoß nicht vorbereitet werden!

---

45. Etwas für jeden

Aus einer Fernschrift:

„. . . . . Am 27. Juni um **18.20 Uhr** blieb Zug . . . . . im km 244,8 zwischen den Bf T. und J. auf Gleis 1 wegen Tfz-Schaden liegen. Der Zugführer meldete sich erst um **19.00 Uhr** am Streckenfernsprecher . . . . .".

Es erscheint kaum glaublich, daß der Zugführer 40 Minuten verstreichen ließ, ehe er sich bequemte, zum Streckenfernsprecher zu gehen. Dabei war dieser nur 550 m vom Zug entfernt gelegen. Wir erinnern daher an Punkt 490 der DV V 3.

„Muß ein Zug auf der Strecke unvorhergesehen anhalten, so hat der Zugführer die Ursache festzustellen. Dauert der Aufenthalt voraussichtlich länger als 15 Minuten oder wird ein vorhergesehener Aufenthalt auf der Strecke oder in einer Halte- und Ladestelle voraussichtlich um mehr als 15 Minuten überschritten, so hat der Zugführer **ungesäumt** durch den nächsten Fernsprecher die Fdl der Nachbarbf mit Angabe der Ursache und, wenn möglich, der Dauer des Aufenthaltes zu verständigen und nach deren Weisungen zu handeln . . . . . ."

Im Punkt 29 der DV V 26 ist unter anderem angeordnet: „Um bei folgenschweren Unfällen auf der Strecke eine Verständigung zwischen der Unfallstelle und der Direktion auf kürzestem Weg zu ermöglichen, ist in folgender Weise vorzugehen:

Der Fernsprechverkehr zwischen der Unfallstelle und dem zuständigen Unfallbereichsbf ist auf der Streckenfernsprechverbindung, bei Fehlen einer solchen auf der Bezirksfernsprechverbindung abzuwickeln. Die Anleitung für die Anschaltung eines tragbaren Fernsprechers (Anschaltfernsprecher) und die Herstellung dieser Unfallfernsprechverbindung ist in der als Drucksorte aufgelegten Anlage 9/1 enthalten . . . . . ."

Es wird eindringlichst daran erinnert, daß alle Hilfszüge, Bahnmeisterposten und Fernmeldemeister mit Anschaltfernsprechern ausgerüstet sind!

Auf einem Wiener Kopfbf konnte folgendes beobachtet werden:

2 Bereichsschaffner eines internationalen Schnellzuges stehen einträchtig vor einem Wagen ihres Zuges. Ihnen nähert sich ein gut gekleideter Mann mit kleinem Handgepäck — ein Geschäftsmann aus Norddeutschland. Der Mann grüßt die beiden Schaffner und fragt: „Bitte hält dieser Zug in X?" Darauf die Antwort der 2 Bediensteten — wie aus einer Pistole geschossen. Der eine „Ja", der andere „Nein"!

Worauf sich der Reisende mit einem „Danke, ich bin im Bilde, meine Herren" abwendet und weitergeht.

Niemand verlangt, daß Fragen in Sekundenschnelle beantwortet werden müssen. Lieber nachdenken, dann aber richtig antworten! Allerdings darf von einem Schaffner eines internationalen Schnellzuges erwartet werden, daß er die Halte seines Zuges kennt, noch dazu, wenn es sich — wie im vorliegenden Fall — um den ersten Anhaltebf nach Wien handelt!

Es mehren sich die Fälle, daß außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr der GD erst durch Fernschreiben oder noch später durch Zeitungsartikel zur Kenntnis kommen. So wurde z. B. die schwere Verletzung eines Lokomotivheizers, der am 1. August 1963 um **14.10 Uhr** vom fahrenden Zug gestürzt war, der GD erst durch das Fernschreiben des Unfallbereichsbf um **15.45 Uhr** bekannt. Über Aufforderung der ZVÜ gab die zuständige Zugleitung die fernmündliche Meldung um **16.30 Uhr** ab.

Ein weiterer Fall ereignete sich am 12. August 1963, als um **12.05 Uhr** zwei Güterwagen vom Bf G. auf die Strecke entrollten, wobei sie über 10 unabgeschrankte EK fuhren.

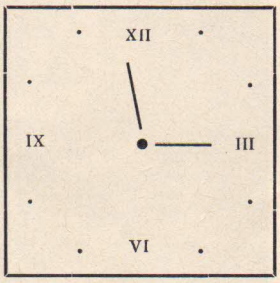
Auch dieses Ereignis wurde erst durch das Fernschreiben und zwar um 15.47 Uhr bekannt; die ZVÜ erhielt die fernmündliche Meldung von der Zugleitung um **16.40 Uhr.**

Nur rascheste Meldung über außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr gibt die Möglichkeit, die notwendigen Anordnungen in kürzester Zeit zu treffen.

Die in den „Richtlinien" angegebenen Fristen müssen unbedingt eingehalten werden!

Verkehrsbedienstete!

Sorgt stets für die planmäßige Abwicklung des Verkehrsdienstes, Ihr wahrt damit die Verkehrssicherheit. Verspätungen im Zugverkehr sollen nur den Ausnahmefall, nie die Regel darstellen.



Achtet daher die M I N U T E

46. Fremdsprachen

Die ÖBB sind seit Jahren bemüht, den mit Reisenden in Berührung kommenden Bediensteten in kostenlosen Kursen Fremdsprachkenntnisse zu vermitteln. Für diese Kurse, in denen ausgesuchte Lehrkräfte vortragen, werden auch die notwendigen Lehrbehelfe zur Verfügung gestellt.

So wurden in den letzten 5 Jahren 24 Englisch-, 2 Französisch-, 4 Italienisch-, 1 Tschechisch- und 8 Esperantokurse abgehalten. 524 Teilnehmer haben sich nach Kursende einer Prüfung unterzogen.

Leider ist festzustellen, daß das Interesse für die Erwerbung von Fremdsprachkenntnissen nicht genug rege ist. Gerade der Österreicher als Bürger eines Staates, für den der Fremdenverkehr wirtschaftlich überaus bedeutungsvoll ist, soll sich des hohen Wertes der Beherrschung einer fremden Sprache bewußt sein.

Was für den Kollegen der Schweizer Bundesbahn selbstverständlich ist — Kenntnis einer zweiten Hauptsprache — müßte auch für uns gelten.

Um wieviel leichter werden Zugbegleiter, Auskunftsbeamte, Personenkassiere und Fdl den Verkehr mit Fremden abwickeln können, wenn sie sich in einer der Sprachen ausdrücken können, die diese verstehen.

Ergreift die Möglichkeit, Sprachen zu lernen. Die Mühe lohnt sich, denn Wissen ist Macht!

---

47. Unfallverhütung

Aus einer „Kleinen Tatschrift" des Bf K.:

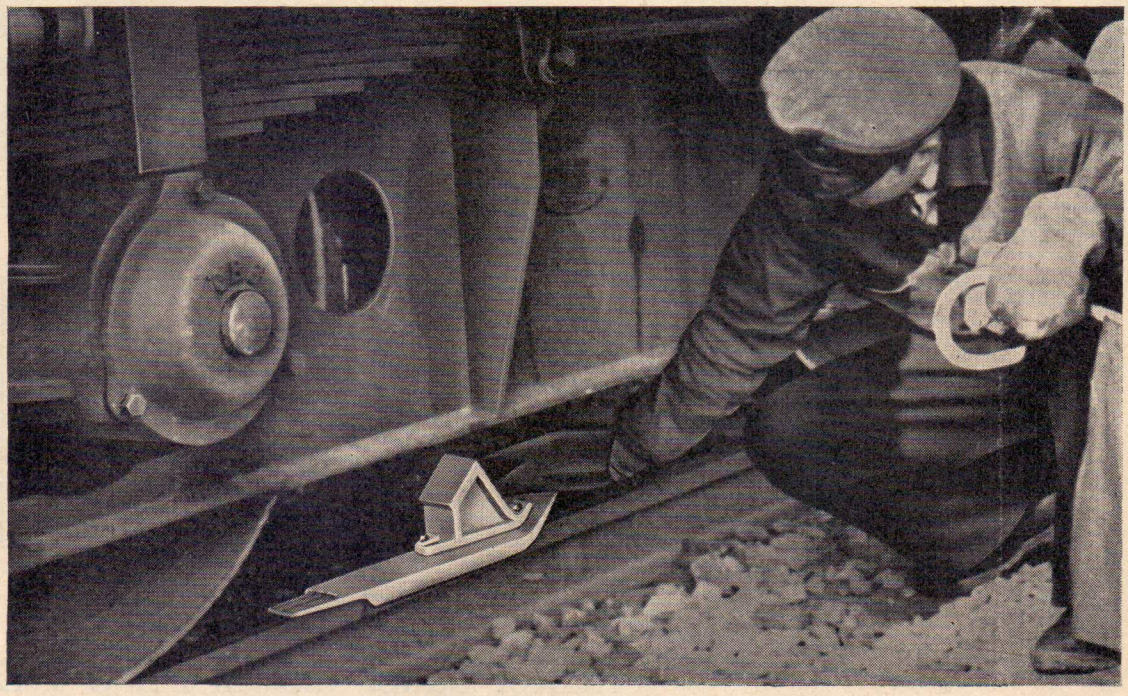
„Verschieber F. R. hatte im Gleis 33 einen beladenen vierachsigen Güterwagen mittels Hemmschuh aufgefangen. Als sich das Fahrzeug nach dem Stillstand im Gefälle (7 ‰) wieder in Bewegung setzte, legte R. den Hemmschuh in entgegengesetzter Richtung nochmals auf.

Dabei beging der Bedienstete den folgenschweren Fehler, den Hemmschuh **zwischen** das Räderpaar des Drehgestells zu schieben. Seinen Angaben zufolge rutschte er mit der Hand vom Griff nach vorne auf die Auflaufplatte des Hemmschuhes, so daß ihm der Radreifen 4 Finger abdrückte.

Als der Verunglückte die Hand aus dem Lederhandschuh riß, blieben 3 Fingerspitzen im Innenfutter.

Eine besondere Tragik lag in der Tatsache, daß R. als unser ältester und zuverlässiger Verschieber solch einen schweren Unfall erleiden mußte. Er ist 58 Jahre alt, seit 1941 im Verschubdienst tätig und war stets straffrei geblieben."

Unfallursache: Nichtbeachtung der Bestimmungen des Punktes 110 der DV V 3 sowie der vorläufigen Unfallverhütungsvorschrift A 40, Heft 3, Punkte 3.7.2 und 3.7.3.



Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen — 926