Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

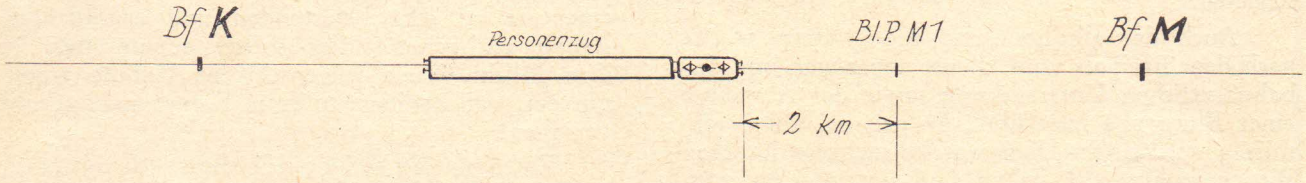
ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

3. Stück	Wien, am 1. März 1966	Jahrgang 1966

Inhalt: 16. Zwei Vorkommnisse innerhalb von drei Tagen in einem Streckenabschnitt
17. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
18. Etwas für jeden
19. Unfallverhütung

16. Zwei Vorkommnisse innerhalb von drei Tagen in einem Streckenabschnitt



Am 14. Jänner um 20.19 Uhr wurde das Tfz eines mit etwa 20 Fahrgästen besetzten Personenzuges untauglich. Der Zug kam auf der Strecke zwischen den Bf K. und M. — vom Blockposten M 1 noch 2 km entfernt — zu stehen.

Etwa 30 Minuten vorher wollte der Blockwärter des Blockpostens M 1 seinen um 18.30 Uhr beginnenden Nachtdienst in stark alkoholisiertem Zustand antreten.

Sein den Tagdienst versehender Kollege ließ ihn jedoch zum Dienst nicht zu.

Dennoch mengte sich der Alkoholisierte in die Dienstgeschäfte ein und gab in einem unbeobachteten Augenblick fernmündliche Rückmeldung für den liegengebliebenen Personenzug nach Bf K. ab, wiewohl der Zug am Blockposten noch nicht vorbeigefahren war.

Auf Grund der eingelangten Rückmeldung fertigte der Fdl im Bf K. um 20.31 Uhr einen mit zirka 200 Fahrgästen besetzten D-Zug in Richtung Bf M. ab.

Unmittelbar darauf erstattete der Zugführer des Personenzuges von einem Streckenfernsprecher aus Meldung über das Tfz-Gebrechen an den Fdl in K. und an den Wärter des Blockpostens M 1. Hiedurch wurde bekannt, daß der D-Zug in den mit dem Personenzug besetzten Raumabschnitt eingefahren war.

Zugführer und Schaffner des Personenzuges, die unmittelbar nach Abgabe der Meldung bereits das Zugspitzensignal des mit etwa 70 km/h herannahenden D-Zuges erkennen konnten, handelten sofort umsichtig und folgerichtig, indem sie die Abgabe von Gefahrsignalen mit der Tfz-Pfeife sowie das Aussteigen der Fahrgäste veranlaßten. Überdies liefen sie unter Abgabe von Haltsignalen dem D-Zug entgegen. Dessen Tfz-Führer sah das Zugschlußsignal des Personenzuges, zugleich auch die für ihn abgegebenen Haltsignale und leitete Schnellbremsung ein. Der Zug kam 80 m vor dem Zugende des Personenzuges zum Stillstand.

Bei den Erhebungen über diesen schweren Anstand ergab sich u. a. folgendes:

Der Fdl des Bf K., der Tagdienst versah, erhielt gegen 19.30 Uhr von der Gattin des alkoholisierten Blockwärters die Mitteilung über den Zustand des Bediensteten. Die Frau bat, man möge ihn bei seinem Eintreffen am Blockposten

gestatten, noch einige Stunden zu schlafen! Überdies erwähnte sie, daß ihr Mann im alkoholisierten Zustand sehr reizbar sei.

Anstatt nun sofort dem Bf-Vorstand, Betriebskontrollor und Bahnmeister hierüber Meldung zu erstatten, beschränkte sich der Fdl lediglich darauf, um 19.40 Uhr den Tagdienst versehenden Blockwärter des Blockpostens M 1 zu verständigen und ihn vom Wunsch der Gattin des Alkoholisierten in Kenntnis zu setzen!

Er unterließ es weiters, bei seiner eigenen Ablösung um 20.18 Uhr, den übernehmenden Fdl darüber zu unterrichten, daß der Blockwärter alkoholisiert zum Dienstantritt erschienen war.

Dem Blockwärter vom Tagdienst ist zur Last zu legen, daß er den Handlungen des alkoholisierten Kollegen im Dienstraum nicht genug Aufmerksamkeit schenkte. Dadurch war es diesem möglich, die fernmündliche Rückmeldung für den Personenzug zu geben. Zum Zeitpunkt, als der Blockwärter durch Befragen des Alkoholisierten erfuhr, daß dieser bereits den Personenzug fernmündlich rückgemeldet hatte, wäre noch ausreichend Zeit gewesen, den Fdl des Bf K. zum Zurückhalten des D-Zuges zu veranlassen.

Daß dieser Beamte, der bei pflichtgemäßem Handeln jede Gefährdung verhindern hätte können, sofort vom Dienst abgezogen wurde, wird jedem Einsichtigen selbstverständlich erscheinen.

Auch der alkoholisierte Blockwärter wurde nach dem Ereignis vom Dienst abgezogen und der bahnärztlichen Untersuchung sowie der Abnahme einer Blutprobe zugeführt. Er gab zu, am Nachmittag vor seinem Dienstantritt mehrere Flaschen Bier getrunken zu haben und unausgeruht zum Dienst erschienen zu sein.

Fdl und alkoholisierter Blockwärter sehen einem Dienststrafverfahren entgegen.

Am 16. Jänner um 8.23 Uhr wurde ein D-Zug beim haltzeigenden Deckungssignal des Bf St. angehalten. Der Tfz-Führer (Zugführer am Zugschluß) begab sich, da sich der Signalfernsprecher nicht aufsperren ließ, zum 150 m entfernten Stellwerk, um nach der Ursache des Anhaltens zu fragen. Er traf dort den Stellwerkswärter — um 8.27 Uhr — schlafend an und weckte ihn. Erst dann konnte der Zug die Fahrt mit 9 Minuten Verspätung fortsetzen.

Der Stellwerkswärter wurde zwecks Klärung des Sachverhaltes vom Dienst abgelöst; er gab bei der Einvernahme an:

Seine Gattin besitze ein Gasthaus, sei aber derzeit krank. Er habe daher in der vergangenen Nacht die Gäste bis gegen 1.00 Uhr selbst bedient und nur zirka 4 Stunden geschlafen. Infolge seiner Übermüdung hörte er die Weckrufe des Fdl am Fernsprecher bzw. am Blockapparat nicht.

Leider handelt es sich hier um keinen Einzelfall. Immer wieder kann festgestellt werden, daß Bedienstete in ihrer Freizeit sogar schwere körperliche Arbeiten verrichten und dann unausgeruht zum Dienst erscheinen. Es soll hier nichts über eine Freizeitbeschäftigung gesagt werden, soweit sie nicht gegen die Bestimmungen der Dienstordnung verstößt. Es muß aber nachdrücklichst daran erinnert werden, daß jeder Bediensteter seinen Dienst ausgeruht antreten muß! **Der Dienst bei den ÖBB ist keine Nebenbeschäftigung!**

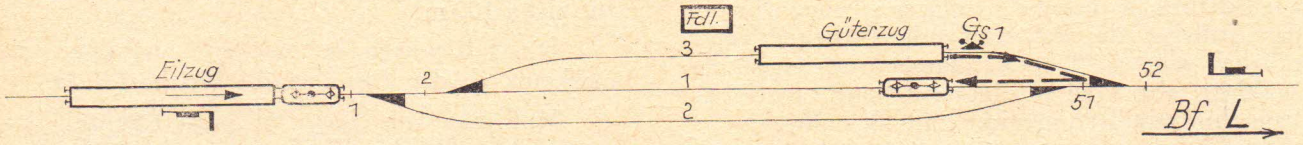
Gerade auf kleinen und mittleren Bf wird es den Bf-Vorständen leicht möglich sein, zu beobachten, ob ihre Untergebenen außer Dienst noch einer sie zu sehr belastenden und ermüdenden Arbeit nachgehen. Hier sofort einzugreifen ist ihre Pflicht. Viele folgenschwere Unfälle traten nur ein, weil Bedienstete ihren Dienst unausgeruht versahen!

Zwangsläufig drängt sich aber auch die Frage auf, ob die Kontrollorgane und Vorstände ihrer Überwachungspflicht immer entsprechend nachkommen oder nicht sträfliche Toleranz üben. Wäre es sonst möglich, daß innerhalb von 3 Tagen zwei derartige Vorkommnisse eintreten, von denen eines sogar in Presse und Rundfunk starken Widerhall fand? Bei gewissenhafter Erfüllung der Kontrollpflicht wären beide Vorkommnisse bestimmt vermeidbar gewesen.

Kampf dem Lärm!

Ausgangspunkt und Leitsatz der Lärmbekämpfung muß die Erkenntnis sein, daß jeder Lärm, der andere schädigt oder auch nur belästigt, grundsätzlich unerlaubt und widerrechtlich ist. (Aus „Nachrichten des Lärmbekämpfungszentrums LBZ".)

17. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen



Im skizzierten Bf werden sämtliche Weichen örtlich bedient, sie sind mit „A" gekennzeichnet und schloßgesperrt. Der auf Gleis 3 befindliche Gleissperrschuh Gs 1 steht mit der Weiche 52 in Abhängigkeit. Weichen und Signale sind voneinander abhängig und zwar mittels eines Zentralschlosses, in dem die Schlüssel zu den Weichen, dem Gleissperrschuh und den Signalen zusammengefaßt sind. Während der Ein- und Ausfahrten von Zügen der Richtung L. müssen der Gleissperrschuh in der aufgelegten Lage und die Weiche 52 in der Grundstellung gesperrt sein.

Ein um 8.41 Uhr auf Gleis 1 eingefahrener Bezirksgüterzug wurde wegen schwerer Zuladung über die Weiche 52 auf Gleis 3 (Magazinsgleis) umgestellt. Während der Zuladung setzte der Fdl die Zugmannschaft in Kenntnis, daß der als letztes Fahrzeug gereihte leere Güterwagen einem bald erwarteten, in gleicher Richtung verkehrenden Eilzug am Zugschluß beizugeben sei. Er ordnete deshalb an, daß das Tfz des Güterzuges auf Gleis 1 durchfahren und auf Gleis 3 die Einfahrt des Eilzuges nach Gleis 1 abwarten solle. Als der Zugführer vorschlug, die Wagenbeigabe mittels Handverschubes durchzuführen, stimmte der Fdl zu. Die Zugbegleiter schoben daraufhin den letzten Wagen auf Gleis 3 in Richtung Weiche 2, konnten ihn dann aber infolge Schwerganges nicht mehr weiter bewegen. Als der Fdl dies bemerkte, ordnete er in Übereinstimmung mit seinem ursprünglichen Plan die Überstellung des Tfz mit den Worten an: „Macht es mit dem Tfz, da geht's schneller; fahrt noch rasch durch Gleis 1, aber schnell!"

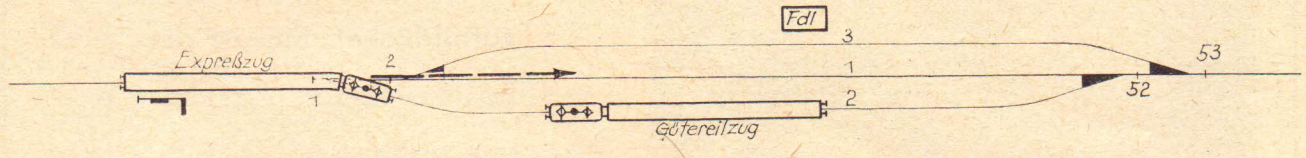
Dann begab er sich in die Fahrdienstleitung, nahm vom Nachbarbf den fälligen Eilzug an, führte die Fahrstraßenprüfung durch und brachte das Einfahrsignal in die Freistellung.

Unterdessen hatte der Verschubleiter den Tfz-Führer vom geplanten Verschub verständigt und war mit dem Tfz über die Weiche 52 gefahren. Nach deren Umstellung fuhr das Tfz in Richtung zum Aufnahmsgebäude.

Als der Fdl auf dem Platz erschien, um den Eilzug zu erwarten, sah er das bereits auf Gleis 1 fahrende Tfz. Er gab sofort Haltsignale, beauftragte den Verschubleiter, nach Gleis 3 zurückzufahren und stellte das Einfahrsignal für den Eilzug auf „Halt" zurück.

Der Tfz-Führer des Eilzuges nahm das Zurückstellen des Einfahrsignals noch wahr und leitete Schnellbremsung ein; das Überfahren des Signals konnte er jedoch nicht mehr verhindern. Die Annäherung erfolgte auf etwa 350 m.

Das Handeln des Fdl muß als verantwortungslos bezeichnet werden. Abgesehen von den einander widersprechenden Aufträgen, überwachte er die Verschubdurchführung nur unzureichend. Einen Auftrag zur Verschubeinstellung unterließ er überhaupt. Schließlich führte er die Fahrstraßenprüfung für die Ausfahrt nur mangelhaft durch und unterließ die Sicherung, da zu diesem Zeitpunkt der Gleissperrschuh abgelegt und die Weiche 52 unversperrt war. Überdies verabsäumte er die Abgabe der gemäß den „Richtlinien" vorgeschriebenen Meldungen.



Dieser Bf besitzt ein elektrisches Mittelstellwerk der Bauart Siemens & Halske. Die Weichenschalter (Weichen 1, 2, 52 und 53) am Mittelstellwerk in der Fahrdienstleitung stehen in der Grundstellung nach hinten und zwar für Fahrten in die Gerade (Durchfahrt auf Geis 1). Bei Stellung in die Ablenkung stehen die Schalter schräg nach vorne zum Bediener.

Um 4.49 Uhr fuhr ein Gütereilzug wegen Abwicklung der Kreuzung mit einem internationalen Expreßzug abweichend vom Zugverzeichnis auf Gleis 2 ein. Nach Stillstand des Zuges wollte der Fdl die Weichen für die bevorstehende Durchfahrt des Expreßzuges in die Gerade stellen. Fälschlich stellte er aber nicht die Weichen 1 und 52 in die Gerade sondern die Weichen 2 und 53 in die Ablenkung, so daß die Schalter dieser Weichen wie auch die der noch von der Einfahrt des Gütereilzuges in die Ablenkung stehenden Weichen (1 und 52), alle in dieselbe Richtung und

zwar schräg nach vorne zum Bediener zeigten. Der Fdl war nun der Meinung, die Weichen stünden jetzt für die Durchfahrt auf Gleis 1, da alle Schalter in dieselbe Richtung wiesen. Obwohl das Umlegen des Fahrstraßensignalschalters nicht möglich war, die Überwachungseinrichtungen der Weichen aber die Ordnungsstellung anzeigten, kam ihm sein Irrtum nicht zum Bewußtsein.

In der Meinung, die Unmöglichkeit des Umlegens des Fahrstraßensignalschalters sei trotzdem auf eine Störung der Überwachung zurückzuführen, stellte er die Weichen 1 und 52 neuerlich um und wieder zurück, wobei die Überwachungseinrichtungen in jeder Lage die Ordnungsstellung anzeigten.

Als sich nach diesem Versuch der Fahrstraßensignalschalter wieder nicht umlegen ließ und sich der Tfz-Führer des unterdessen beim Einfahrsignal zum Stillstand gekommenen Expreßzuges am Signalfernsprecher meldete, erteilte der Fdl kurzerhand die Erlaubnis zur Vorbeifahrt am untauglichen Ein- sowie Ausfahrsignal. Dann begab er sich auf den Platz, um dem Zug Signal 30 zu geben. Der Tfz-Führer des Expreßzuges bemerkte die unrichtige Stellung der Weiche 1 und leitete Schnellbremsung ein. Die Annäherung erfolgte auf zirka 100 m!

Der Fdl wurde auf seinen Fehler erst aufmerksam, als der Zug über die Weiche 1 fuhr.

Muß man von einem Fdl nicht Kenntnis der jeweils erforderlichen Stellung der durch ihn bedienten Weichenschalter verlangen können?

Es muß an Fdl und Stellwerkswärter appelliert werden, bei vermeintlichen Störungen besonders besonnen und überlegt zu handeln!

Am Rande bemerkt:

Der Zugführer des Expreßzuges gab sofort nach Stillstand des Zuges Auftrag zum Zurückschieben über die Weiche 1. Da nur diese Weiche und zwar nach der Spitze befahren werden mußte, blieb das eigenmächtige Handeln ohne Folgen. Es sei darauf verwiesen, daß das Zurückschieben eines Zuges nur mit Zustimmung bzw. über Auftrag des Fdl erfolgen darf.

Auch der

Winter 1965/66

stellt an unser Personal außerordentliche Anforderungen. Daß der Verkehr bisher zum großen Teil klaglos abgewickelt werden konnte, ist dem vorbildlichen Einsatz der Bediensteten zu danken. Sie alle gaben ein vorbildliches Beispiel bester Pflichterfüllung!

18. Etwas für jeden

Am 21. Jänner konnte neuerlich beobachtet werden, daß der Zugführer eines internationalen Expreßzuges, dessen Gepäckwagen am Zugschluß gereiht war, im zweiten Wagen nach dem Zug-Tfz ein Abteil 1. Klasse für sich allein in Anspruch nahm. Dabei hätte er ohne weiteres im ersten Wagen Platz nehmen können, jedoch war dies leider nur ein Wagen 2. Klasse!

Wir erinnern deshalb an unsere Ausführungen im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11/1965.

Bf-Vorstände!

Die Sicherheit und Pünklichkeit des Betriebes erfordert unbedingt die laufende Überprüfung der Dienstleistung jedes einzelnen V-Bediensteten.

„Einsichtvermerke" ohne tatsächlich durchgeführte Prüfung sind zwecklos!

Es darf daher nicht vorkommen, daß bei überprüften Zügen und Kleinwagen im Zugmeldebuch, Fahrstraßenprüfvormerk usw. Eintragungen der Zeit der Annahme, der Rückmeldung, über das Fahren auf dem falschen Gleis, über Kleinwagenfahrten oder das Anordnen der Fahrstraßenprüfung fehlen.

Bf-Vorstände! Bedient Euch bei den Überprüfungen und Kontrollen der DV V 22!

Fdl, Stellwerkswärter!

Die Bestimmungen der DV V 3, Punkt 260 lassen in Bf mit Ausfahrsignalen Ausfahrten aus Gleisen, für die keine Ausfahrsignale vorhanden sind, (z. B. Magazinsgleis) nur zu, wenn hiefür **zwingende** Gründe vorliegen. Solche Fahrten sind auch in den sicherungstechnischen Unterlagen wie Verschlußtafeln, Sperrenplänen usw. nicht vorgesehen.

Die Bestimmungen der DV V 3, Punkt 291 gestatten eine Abweichung von dem im Zugverzeichnis festgesetzten Einfahr-(Ausfahr)-gleis nur in **begründeten** Fällen.

Wenn auch Beschleunigung der Betriebsabwicklung anzustreben ist, so darf sie nicht dazu führen, daß auf die sicherungstechnisch zugelassene Fahrstraße verzichtet wird. Bei der Ausfahrt aus Nebengleisen können Weichen und Gleissperrschuhe oft nur bewacht werden, wodurch für die Ausfahrt des Zuges geringere Sicherheit gegeben ist.

Unter Berücksichtigung dieser Gründe ist daher eine Verallgemeinerung solcher Fahrten nicht statthaft!

Am 7. Jänner um 21.38 Uhr wurde vom Wärter des Blockpostens P 1 am hinteren Führerstand des Tfz des Zuges G 57 Feuerschein entdeckt und der Zug im Bf L. angehalten.

Was war geschehen?

Der Zugführer hatte seine Ledertasche auf der eingeschalteten Kochplatte abgestellt. Da er sich über Ersuchen des Tfz-Führers am vorderen Führerstand des Tfz aufhielt, bemerkte er erst nach dem Anhalten, daß seine Tasche in Brand geraten war.

Wieder ein Fernschreiben, wie es nicht sein soll!

„Samstag, 22. 1. um 9.52 Uhr ersuchte mich Frau K. L., wohnhaft: . . ., ob sie mit ihrer Schwester A. Sch. die Gleisanlagen ohne Benützung der Übergangsbrücke überschreiten dürfen. Da keinerlei Verschub- und Zugfahrten stattfanden, erlaubte ich das Überschreiten des schienengleichen Überganges, fertigte Zug 1413 ab und begab mich in die Fahrdienstleitung. Frau Sch. und noch eine ältere Dame benutzten den schienengleichen Übergang. Frau K. überschritt jedoch 6 m neben dem Übergang die Gleisanlagen, fiel über die Bahnsteigkante des Gleises 1 und stürzte dabei mit dem Kopf auf den Schienenstrang. Frau K. erlitt dabei einen offenen Nasenbeinbruch und wurde vom behandelnden Arzt in das Krankenhaus eingewiesen . . ."

Fernschreiben sind kurz zu fassen. Diese Mahnung sollte im Verkehrs-Unterrichtsblatt schon oft genug veröffentlicht worden sein!

Aus einem Beschwerdebrief:

„Am 18. 10. 1965 fuhr ich abends von R. nach S. Beim Umsteigen in A. hatte ich das Pech, mir an einem Trittbrett das Bein zu verletzen, lief aber trotzdem zu dem bereits wartenden Zug nach S., Abfahrt 20.30 Uhr. In diesem Zug bat ich den Schaffner, mir zu Verbandzeug zu verhelfen. Drei Schaffner waren anwesend, doch alle drei teilten mir mit, daß sich im Zug **kein** Verbandzeug befände und vertrösteten mich, daß wir sowieso bald in S. wären, wo ich zum Roten Kreuz am Bahnhof gehen könne. Und so konnte ich nur ein gebrauchtes Taschentuch auf die Wunde legen. In S. war aber die betreffende Stelle bereits gesperrt.

Autos, Autobusse etc. müssen einen Verbandkasten mitführen; ist dies bei der Bundesbahn nicht Vorschrift?

Die Sache entwickelte sich für mich sehr böse, es kam eine Beinhautentzündung und die Wunde eitert noch immer. Ob der Verlauf anders gewesen wäre, hätte ich im Zug Verbandmaterial gehabt, kann ich natürlich nicht beurteilen. Aber die Tatsache, im Notfall bei der ÖBB nicht mit Hilfsmitteln rechnen zu können, läßt mir keine Ruhe. Oder war es gerade ein Einzelfall bei diesem Zug? . . ."

Inwieweit die Angaben des Beschwerdeführers zutreffen, konnte nicht eindeutig geklärt werden. Tatsache ist jedoch folgendes:

Schon öfters mußte festgestellt werden, daß Zugführer und Schaffner das Verbandpäckchen „Pfiffikus" nicht mit sich führen. Es wird daher an das Schreiben der Betriebsdirektion Zl. 11020-6-63 vom 17. Dezember 1963 erinnert, in dem es heißt:

Mit GD. NBl. 33. Stk. aus 1953, DA. (107), wurde angeordnet, daß jeder Bedienstete der Zugmannschaft mit einem Verbandpäckchen „Pfiffikus" zu beteilen ist, das zur Dienstausrüstung gehört und von jedem einzelnen im Dienst ständig mitzuführen ist.

Es ist vorzusorgen, daß von den Kontrollorganen laufend die Einhaltung dieser Bestimmung überprüft wird.

In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, daß es auch zur Pflicht des Sicherheitsbeamten II bei der Betriebsabteilung gehört, sich bei Dienstreisen von der ordnungsmäßigen Ausrüstung der Zugbegleitmannschaft mit dem Verbandpäckchen zu überzeugen.

Weiters haben insbesondere auch die Sicherheitsbeamten III der Zugbegleiterheimatbf durch entsprechende Kontrollen das Mitführen der Verbandpäckchen durch die Zugführer und Schaffner sicherzustellen.

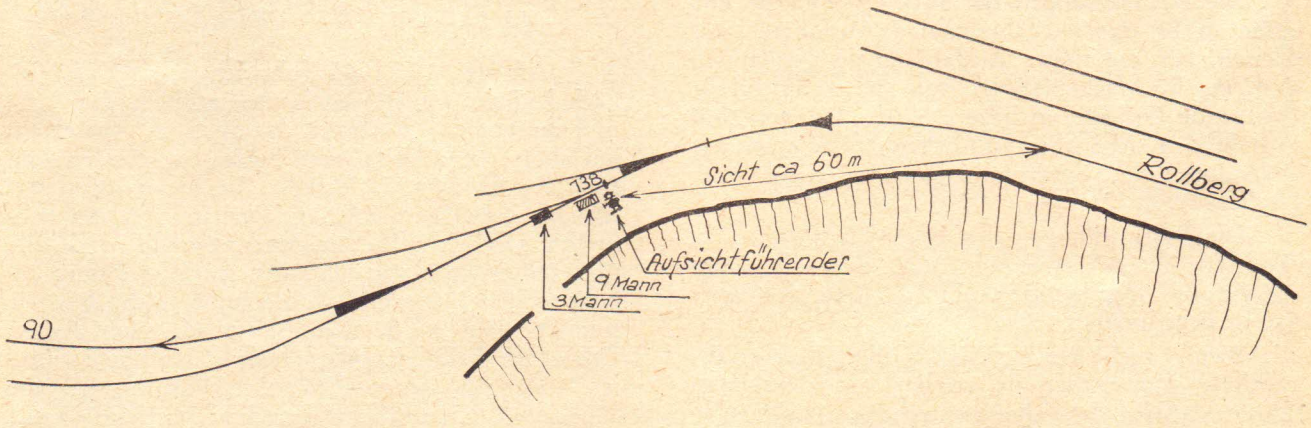
Die Dienststellen wurden hierüber bei der Dion Wien mit Schreiben Zl. 400-630 a-63 vom 16. Jänner 1964, bei der Dion Linz mit Zl. 4226-1-63 vom 23. Dezember 1963, bei der Dion Innsbruck mit Zl. IV-E-366-63 vom 24. Dezember 1963 und bei der Dion Villach mit Zl. 492-18 a-V 13-63 in Kenntnis gesetzt und aufgefordert, derartige Anstände sofort zu behandeln.

---

19. Unfallverhütung

Am 5. Jänner 1966 um 13.53 Uhr — es herrschten bei leichtem Nordwind gute Sichtverhältnisse — wurde im Bf St. der Vorarbeiter F. D. im Bereich des Stellwerkes 4 auf Weiche 138 von einem beim Verschub abrollenden Wagen niedergestoßen und überrollt, wobei er einen dreifachen Bruch des rechten Unterarmes erlitt. Der Wagen streifte gleichzeitig auch einen weiteren Bediensteten der Rotte und fügte ihm eine Platzwunde zu. D. wurde mit der Rettung in das Krankenhaus eingeliefert, der zweite Verletzte konnte nach ärztlicher Versorgung in häusliche Pflege entlassen werden.

Zum Hergang:



Im Bereich der Weiche 138 war eine aus 12 Mann bestehende Rotte mit dem Ausheben des Schotters (Auskoffern) beschäftigt; die Arbeiten hatten um 7.00 Uhr begonnen.

Um etwa 13.45 Uhr wurde der Aufsichtführende, der gleichzeitig Sicherungsposten war, von den Verschubbediensteten verständigt, daß ein Wagen über Weiche 138 nach Gleis 90 abrollen werde. Der Aufsichtführende, der etwa in Höhe der Spitze der genannten Weiche stand, warnte daraufhin nicht sofort, sondern erst bei Annäherung des anrollenden Wagens — die Entfernung betrug nur noch zirka 60 m — die Rotte gemäß DV A 40, Heft 5, Punkt 5.2.10, letzter Absatz, durch Zuruf. Diese Warnung wurde jedoch nur von 9 Bediensteten, die in seiner unmittelbaren Nähe arbeiteten, gehört. Die restlichen drei Bediensteten — etwa 4 m von den 9 Bediensteten entfernt — hörten den Zuruf nicht. Sie bemerkten den Wagen erst auf kürzeste Entfernung, wobei es nur einem Bediensteten gelang, sich rechtzeitig in Sicherheit zu brin-

gen. Vorarbeiter D. konnte sich nur mehr in die Gleismitte werfen, wobei ihm vom Wagen der Unterarmbruch zugefügt wurde.

Der Unfall ist auf Verschulden des Aufsichtführenden zurückzuführen, der die Aufgaben des Sicherungspostens mitübernommen hatte. Es muß ihm unzureichende Einhaltung folgender Bestimmungen vorgehalten werden:

DV A 40 Heft 2, Punkte 2.1.4.1 und 2.5.2.3

DV A 40 Heft 5, Punkte 5.3.3, 5.3.9 und 5.3.10.

Die Bestimmungen besagen:

Der örtlich Aufsichtführende hat unter persönlicher Verantwortung die für die Unfallverhütung erforderlichen Sicherungsmaßnahmen durchzuführen.

Achtungsignale und andere Warnungszeichen sind sofort zu beachten und — falls erforderlich — weiterzugeben. Gespräche lenken die Aufmerksamkeit ab und sind beim Aufenthalt im Bereich der Gleisanlagen auf das unbedingt notwendige Ausmaß einzuschränken.

Der Sicherungsposten darf sich weder durch die Strecke und Vorgänge auf der Arbeitsstelle oder in deren Umgebung, noch durch sonstige Tätigkeiten von seiner Aufgabe ablenken lassen.

Nähern sich Fahrzeuge, dann hat der Sicherungsposten das entsprechende Rottenwarnsignal so rechtzeitig zu geben, daß das Arbeitsgleis ohne Hast geräumt bzw. vom befahrenen Nachbargleis genügend Abstand genommen werden kann.

Der Sicherungsposten hat die Rottenwarnsignale deutlich zu geben und zu beobachten, ob sie befolgt werden. Werden diese nicht oder zu langsam befolgt oder befindet sich ein Hindernis im Gefahrenbereich des Gleises, so hat er bei Gefahr im Verzug mit allen Mitteln zu trachten, herannahende Fahrzeuge anzuhalten.

Der Aufsichtführende (Sicherungsposten) hätte also diesen Bestimmungen zufolge nicht erst auf das Erscheinen des abrollenden Wagens warten sondern sofort nach Verständigung über das Abrollen nach Gleis 90 die Rotte zum Räumen des Gleises veranlassen und sich von der Durchführung seiner Weisung rechtzeitig überzeugen müssen.

Ein begeisterter Eisenbahnfreund schrieb uns:

„Wer Sicherheit, Erholung liebt, der ÖBB den Vorrang gibt."

„Mein Urlaubs-ABC: Benütz' die ÖBB!"

„Der Eisenbahnverkehr verstärkt sich immer mehr, ist sicher, schnell, gesund, umfaßt das Erdenrund."

„Fahre mit der Eisenbahn, Du entrinnst dem Autowahn,
fühlst Dich sicher, kerngesund, freust Dich aus des Herzens Grund!

„Sicher fährst Du mit der Bahn,
nicht verfällst dem Zeitnotwahn,
der bedingt die Straßenschlachten,
kannst im Abteil übernachten,
lesen, schreiben, plaudern, singen,
Seele, Leib in Ordnung bringen,
fühlst Dich glücklich, wie zu Hause,
machst vom Alltag heilsam Pause,
Du sanierst die Bundesbahn,
Vorbild bist für Kind und Ahn'!"

„Zurück zur Eisenbahn; die Straßenschlacht ist Wahn! Wir fordern Sicherheit als Kernproblem der Zeit!"

K. N.
Volksschuldirektor i. R.

Verkehrssicherheit erfordert NÜCHTERNHEIT!

Meidet den Alkohol

Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen — 612