



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

2. Stück

Wien, am 1. Februar 1973

Jahrgang 1973

Inhalt: 7. Aus dem Verkehrsgeschehen  
8. Etwas für jeden  
9. 15 Minuten Verkehrsgeschehen  
10. Kundendienst  
11. Unfallverhütung

## Das ist das Ergebnis

(Zusammenprall eines Eilzuges mit 2 Lastkraftwagen auf einer abgeschränkten EK der Westbahnstrecke; Tötung eines der beiden Kraftfahrzeuglenker; Verletzung des Tffz; Totalschaden an den Kraftfahrzeugen; schwere Beschädigung des Tffz; starke Betriebsbehinderung, Schaden: Zirka S 500.000 !),

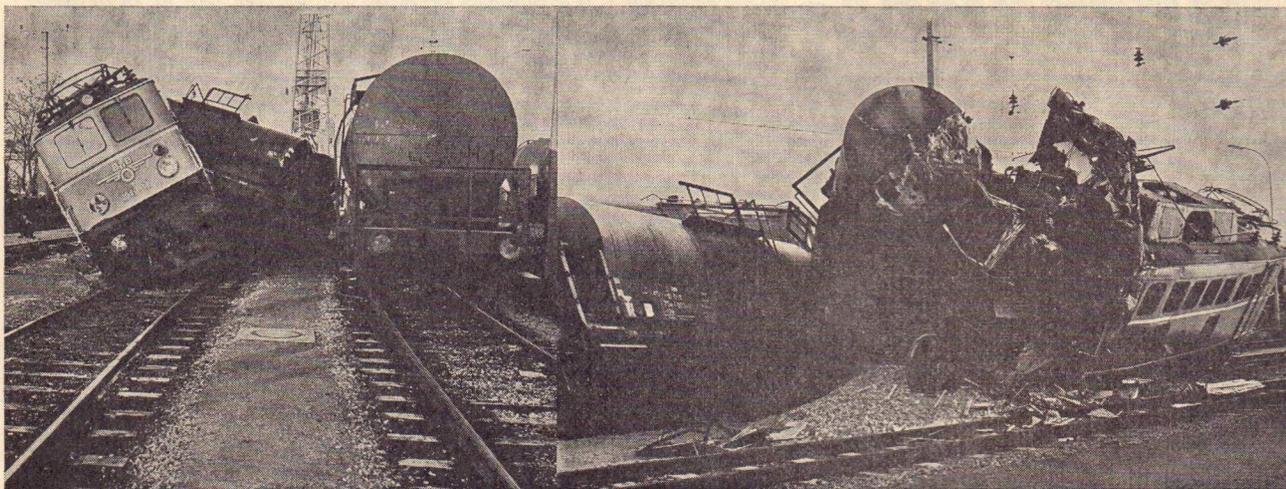


wenn

ein Schranken vorzeitig geöffnet wird !

## 7. Aus dem Verkehrsgeschehen

- a) Zusammenstoß einer einfahrenden Sperrfahrt mit abgestellter Wagengruppe  
(Strecke Landstraße—Wolfsthal)



Am 12. Dezember um 22.55 Uhr stieß im Bf Sch. eine bei untauglichem Einfahrsignal auf Gleis 3 einfahrende Sperrfahrt (Bedienungszug, Vorspann-Tfz 1040.07, Zug-Tfz 2067.62, 437 t, 26 Achsen) mit einer auf diesem Gleis abgestellten, aus 30 leeren Kesselwagen bestehenden Wagengruppe zusammen. Dabei entgleisten die beiden Tfz sowie 8 Kesselwagen, wovon 5 umstürzten. Das E-Tfz und 2 umgestürzte Wagen wurden schwerstens beschädigt. Der im Führerstand des E-Tfz befindliche Tfzf konnte nur mehr tot geborgen werden. Der Zgf und der 2. Tfzf erlitten schwere, ein Verschubaufseher leichte Verletzungen.

Sachschaden: Zirka S 1 Mio !

Der durchgehende Verkehr war bis 15.00 Uhr des 13. Dezember unterbrochen.

Der äußerst bedauerliche Unfall, bei dem ein erst 24-jähriger Tfzf sein Leben verlor, ist auf grobfahrlässiges, verantwortungsloses Verhalten des Fdl im Bf Sch. zurückzuführen. Abgesehen von verschiedenen anderen Verstößen gegen Vorschriftenbestimmungen, unterließ der Fdl vor Zulassung der Einfahrt der Sperrfahrt jegliche Fahrstraßenprüfung und -sicherung. Der Bedienstete, der sofort von seinem Dienstposten abgezogen wurde, wird nach dem eingeleiteten Gerichtsverfahren im Wege eines Dienststrafverfahrens zur Verantwortung gezogen werden. Er hat überdies Schadenersatzleistung gem. DO § 33 zu gewärtigen.

Wir nehmen diesen folgensweren Unfall zum Anlaß, an das Schwerpunktprogramm Jänner—März 1973 zu erinnern, das für Fdl und Stellwerkswärter neuerlich die Fahrstraßenprüfung und -sicherung zum Gegenstand hat.



## b) Abfahrt ohne Abfahrerlaubnis

Bf S. ist Anfangspunkt der eingleisigen Strecke S—R, einer Nebenbahn mit Dieselbetrieb und besitzt als Sicherungsanlage ein Bf-Blockwerk der Bauart S. u. H. 3175 und in den Endstellwerken 1 und 2 der Bauart Sbw 500. Alle Weichen sind ortsbedient und — soweit erforderlich — schloßgesperrt. Die Signalabhängigkeit wird durch Hebelersatzschlösser bewirkt. Die Höchstgeschwindigkeit ausfahrender Züge in Richtung R. beträgt laut Tafel B 1 35 km/h. Gleis 9 a hat eine Länge von 28 m.

Am Ereignistag war die Zugbildung für den Bezirksgüterzug (Abfahrt 8.00 Uhr) auf Gleis 5 um 7.28 Uhr beendet. Das Zug-Tfz, das vom Stellwerk 2 über Gleis 3 nach Gleis 3 a fuhr, konnte jedoch nicht sogleich an den Zug auf Gleis 5 gestellt werden, da ein Kl von Gleis 9 a nach Gleis 7 a zu überstellen war, das ein Arbeitszug (Gleis 7 a nach Gleis 5 a) geräumt hatte. Der Wärter des Stellwerkes 1 begab sich daher zum Aufsperrn und Umstellen der Weiche 22 vor das Stellwerk. Da er wegen der bevorstehenden Einfahrt des Personenzuges 4121 wieder auf das Stellwerk mußte, stellte die Kleinwagenmannschaft die für die Umstellung nach Gleis 7 a notwendigen Weichen selbst um. Anschließend fuhr das Zug-Tfz von Gleis 3 a nach Gleis 5 auf den Bezirksgüterzug, wo der Wagenmeister bei dem 6 Achsen langen Zug sofort die Bremsprobe durchführte.

Der Zgf begab sich knapp vor 8.00 Uhr in die Fahrdienstleitung. Als der Fdl um 8.00 Uhr den Blockapparat betätigte, fragte ihn der Zgf, ob er für seinen Zug freistelle, was dieser bejahte. Auf die Anfrage des Zgf: „Dann können wir fahren“, sagte der Fdl. „Ja, freigestellt habe ich, wir fahren noch recht“, obwohl die planmäßige Abfahrtszeit schon überschritten war. Der Zgf begab sich zum Zug und übergab dem Tfzf Bremszettel und einen A-Befehl. Als der Fdl bemerkte, daß der Wärter des Stellwerkes 1 für den Bezirksgüterzug nicht freistellte, begab er sich auf den Platz und bemerkte den Stellwerkswärter bei Weiche 24/23 und deutete ihm durch Heben der Hand an, für den Zug das Ausfahrtsignal freizustellen. Der Zgf vermeinte durch diese Handbewegung des Fdl, die Abfahrerlaubnis erhalten zu

haben. Da von der Zugspitze wegen des in der Fahrstraße liegenden Bogens durch das Postgebäude und die Fahrleitungsmaste das zirka 150 m entfernte Ausfahrtsignal nicht zu sehen war, glaubte der Zgf, daß durch die sogenannte „Abfahrerlaubnis“ auch das Ausfahrtsignal bereits auf „Frei“ sei. Er erteilte dem Tfzf den Abfahrauftrag „Frei — Abfahrt“, der den Zug sogleich in Bewegung setzte. Der Stellwerkswärter, auf dem Weg zum Umstellen der Weiche 22, bemerkte den Zug erst, als dieser an ihm vorbeifuhr. Tfzf und ein Schaffner sahen beim Befahren der Weiche 23 die unrichtige Stellung der Weiche 22 und das haltzeitige Ausfahrtsignal, worauf der Tfzf sofort eine Schnellbremsung einleitete, jedoch nicht verhindern konnte, daß bei der Fahrt nach dem nur 28 m langen Stumpfgleis, der Zug noch heftig an den in diesem Gleis stehenden Kleinwagen X 601.3020 anfuhr und ihn schwer beschädigte. Schaden zirka S 15.000.

## Schuld an dem Unfall tragen:

Der Wärter des Stellwerkes 1, der es unterlassen hatte, die Weiche 22 nach der Kl-Fahrt in die Grundstellung zu bringen.

Verstoß gegen die Bestimmungen der DV V 3 Pkt. 35 und 85. Sagt doch Pkt. 85 eindeutig: „Nach beendetem Verschub hat der Bediener die Weichen und Gleissperrschuhe in die Grundstellung zu bringen und ggf. zu sperren.“

Der Zgf, der ohne Abfahrerlaubnis sowie bei „Halt“ zeigendem Ausfahrtsignal den Abfahrauftrag erteilte und hierbei den Tfzf bezüglich der Stellung des genannten Hauptsignals bedenkenlos falsch informierte.

Verstoß gegen die Bestimmungen der DV V 3 Pkt. 284, 418, 446, 448 und 470.

Als weiterer Anstand, der mit dem Ereignis nicht in ursächlichem Zusammenhang steht, wurde festgestellt, daß der Fdl den blockmäßigen Auftrag zur Freistellung des Ausfahrtsignals erteilte, wiewohl im Zugmeldebuch weder Annahme noch Abmeldung des Zuges eingetragen waren. Ferner hat er den Zgf bezüglich der Abfahrtszeit zur unrichtigen Führung des Fahrtberichtes veranlaßt.

---

**Bundesbahnbedienstete,**

**beachtet die Unfallverhütungsvorschriften. Kenntnis derselben  
und eigene Vorsicht ist der beste Unfallschutz**

---

## 8. Etwas für jeden

## Umweltschutz

(Aus „Gesundheits- und Umweltschutzplan des Bundesministeriums für Gesundheit und Umweltschutz“)

Die Menschheit beeinträchtigt und verändert seit ihrem Bestand die außermenschliche Natur. Dieser langdauernde Prozeß hat nunmehr Grenzen erreicht, jenseits deren ein Fortbestand des Lebens in gewissen Naturbereichen, z. B. in Oberflächengewässern, nicht mehr möglich wäre. Die sich in den hochzivilisierten Industriestaaten seit langem anbahnende bedrohliche Entwicklung ist der Menschheit in jüngster Vergangenheit schlagartig bewußt geworden.

In Österreich ist die Luft noch klarer, das Wasser noch reiner und die Natur in vielfacher Hinsicht noch unberührter als in manchen vergleichbaren Ländern. Dieses kostbare Erbe bedeutet die Verpflichtung zu intensivsten Anstrengungen, um es auch für kommende Generationen zu erhalten. Das Ziel einer zeitgemäßen Umweltpolitik muß es daher sein, gesundheitsgefährdenden Umweltentwicklungen entgegenzuwirken, bereits manifeste Umweltschäden möglichst zu sanieren, in der Öffentlichkeit auf das Entstehen einer allgemeinen Umweltethik hinzuwirken und im Zusammenwirken mit anderen Staaten eine Beziehung zwischen dem Individuum und seiner Umwelt zu schaffen, die einerseits den Menschen keine unzumutbaren Opfer auferlegt, andererseits

aber doch den pfleglichen Umgang mit den endlichen Gütern der Natur sicherstellt.

## Verminderung der Lärmbelästigung

Es ist ein allgemein anerkanntes Wissensgut, das durch zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen belegt wurde, daß die Belastung des Menschen durch Lärm vielerorts die gesundheitliche Unbedenklichkeit erheblich überschreitet. Es muß zwar zugestanden werden, daß ein gewisses Ausmaß des Industrie-, Gewerbe-, Bau- und Verkehrslärmes mit den es verursachenden wirtschaftlichen Vorgängen unvermeidbar verbunden ist, es steht jedoch zugleich fest, daß alle wirtschaftlich vertretbaren Möglichkeiten und Verfahren zur Verminderung der Lärmemission genutzt werden müssen.

## Tfz-Beschädigungen 1972

Eine Aufstellung über Tfz-Beschädigungen im Jahre 1972 ergab die erschreckende Tatsache, daß bis Anfang Dezember d. J. bei außergewöhnlichen Ereignissen nicht weniger als 40 Tfz beschädigt wurden (Schaden von über S 20.000) und für Wochen bzw. mehrere Monate ausfielen. Die Ereignisse waren größtenteils auf Verschulden von Bediensteten zurückzuführen. Wem die angespannte Tfz-Lage bekannt ist, der kann die Bedeutung dieser enormen Ausfallsquote ermessen.

Hiezu einige schwere Fälle der letzten Zeit:

Tag	Betreff	Tfz	Gesamtschadenshöhe zirka S	Dauer der Ausbesserung bis
28. 10. 1972	Zusammenstoß V-Teil mit Zug 4592 in der H. u. Lst. Bleiburg Stadt	2043.12	1.000.000	Juni 1973
30. 10. 1972	Zusammenstoß Lz G 776 mit Zug 1869 nächst Wald am Schoberpaß	2062.23 1042.503	500.000	April 1973 noch kein Termin
3. 11. 1972	Verschubzusammenstoß im Bf Saalfelden	1145.16	500.000	März 1973

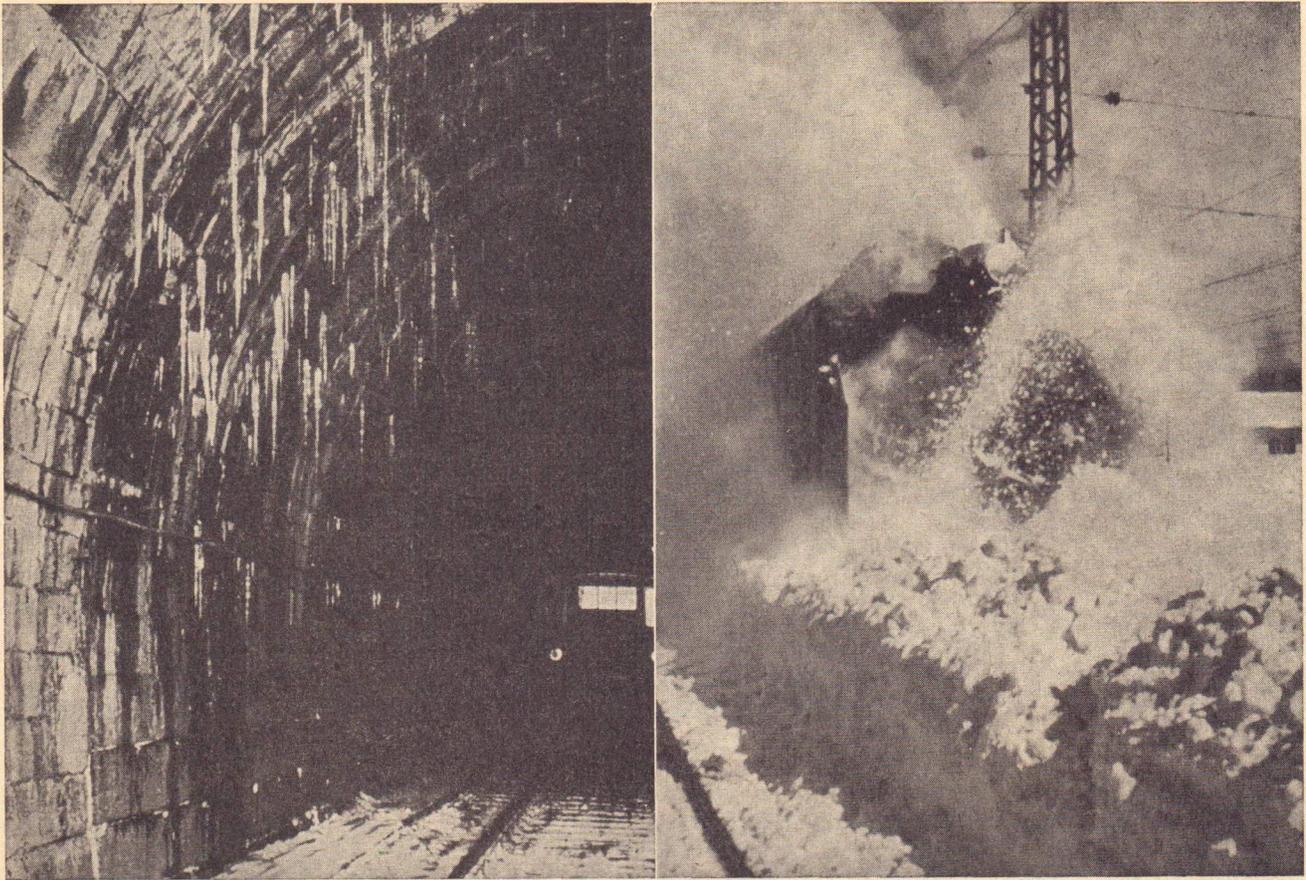
## Winter am Arlberg

(Beitrag von Insp. Lemmerer, GD III/1)

Woran denkt man bei diesen Worten? Meistens wohl an vergangene schöne Urlaubstage, an lange weiße Hänge, an Sonnenschein, einen unwahrscheinlich blauen Himmel, an duftende Nadelwälder, flatternde Fahnen, an das leise Singen und scharfe Schneiden der Skier im Schnee. Manch einer hat aber auch schon einen Wettersturz im Winter

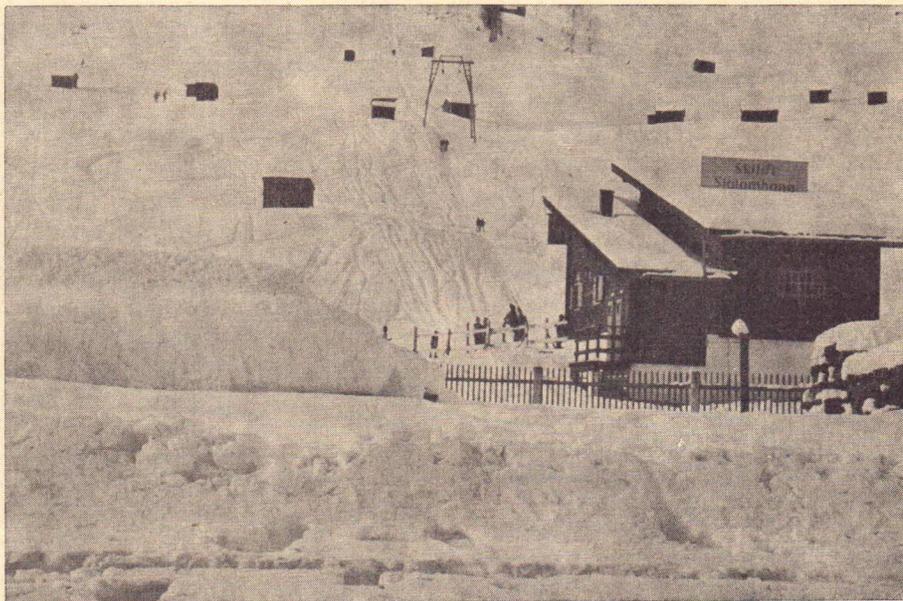
am Arlberg erlebt und damit eine leise Ahnung von der Wildheit eines Hochgebirgswinters bekommen.

Für die Arlbergbahn ist der Winter Hochsaison. Viele Urlaubsgäste fahren mit der Bahn ins winterliche Arlberggebiet, um die Schwierigkeiten zu vermeiden, die eine Reise mit dem Pkw mit sich brächte. Die überbesetzte eingeleisige Strecke ist zu solchen Zeiten an der Spitze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt.



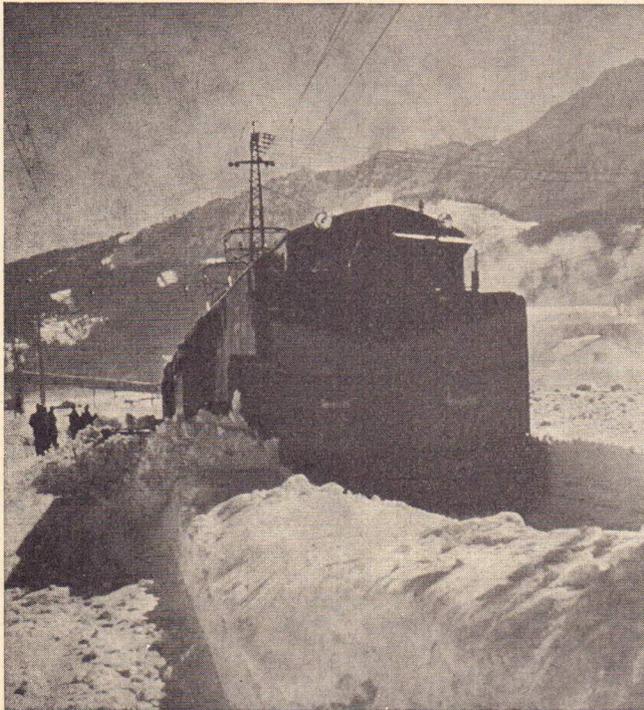
Ein überraschender Wettersturz kann im Winter innerhalb weniger Stunden das Thermometer von  $0^{\circ}\text{C}$  auf  $-20^{\circ}\text{C}$  und darunter sinken lassen.

rend der Durchfahrt durch den Tunnel, der immer einige Grade über  $0^{\circ}\text{C}$  hat, erwärmt; fahren sie aus dem Tunnelportal so sind sie sofort in dichte



Die Tzf ziehen dann in der Nacht lange feurige Zungen aus der Fahrleitung, das Kuppeln wird stark erschwert. Schwierig wird es auch beiderseits des Arlberg隧nels. Die Züge werden wäh-

weiße Wolken gehüllt, so als ob wir hier noch Dampftrieb hätten! Stehen dann die Züge still, so friert das abgetaute Wasser sehr rasch, jede Niete zeichnet sich an der Wagenaußenwand ab.



Sehr oft kommt es dann zum Anfrieren von Bremsklötzen. In den kürzeren Tunnels friert das Sickerwasser zu langen Eisbehängen, die von den Bediensteten des E-Dienstes in kürzeren Abständen abgeschlagen werden müssen.

Wird es wärmer kommt der Schnee. Manchmal rieselt er nur leise herab, aber manchmal kommt er mit einem Sturm, der einem das Wort von den Lippen reißt. 1½ bis 2 m Schnee in 24 Stunden sind hier schon gefallen. Das Wichtigste ist jetzt die Schneeräumung. Weichen kehren: dicht verummmt steht der Mann des Bahnmeisterpostens draußen, schaufelt und kehrt, jedes Geräusch ist wie durch Watte gedämpft, die heranahenden Züge sind kaum zu hören. Wird der Schneefall ärger, so räumt man nur mehr die wichtigsten Weichen, die anderen Weichen und damit auch einige Bf-Gleise muß man zuschneien lassen; sie werden erst geräumt, wenn das Wetter wieder besser geworden ist. Bis zu 3 Klima-Schneepflüge und bis zu 2 Schneeschleudern fahren aus. Die Schneepflüge müssen in immer kürzeren Abständen die Streckengleise durchfahren. In den Bahnhöfen werfen die Pflüge den Schnee von einem Gleis in das nächste, dann räumt ihn die Schneeschleuder endgültig weg. Privatfirmen werden eingesetzt, sie räumen mit großen Radladern die Weichenbereiche. Immer höher türmt sich der Schnee, die Wege um die Bahnhöfe „wachsen“, einzelne Bahnhöfe scheinen in einem Loch zu liegen. Schneehöhen von 4 m und mehr wurden hier schon gemessen!

Zum starken Reise- und Güterverkehr kommt jetzt auch der Autodurchschleusverkehr durch den Arlbergtunnel, bei extremen Verhältnissen sogar bis Landeck oder Bludenz. Was es für die Bf-Bediensteten und die Zugmannschaften heißt, 12 Stun-

den und mehr, die Kleider durchnäßt und teilweise gefroren, oft bis zu den Hüften im Schnee, unter solchen Verhältnissen Spitzenverkehre abzuwickeln, kann wohl nur der ermessen, der das selbst einmal durchgemacht hat!

Zu allen Schwierigkeiten kommt noch die Lawinengefahr hinzu. Über die Vorkehrungen bei Lawinengefahr wurde hier schon berichtet; daß dabei betrieblich starke Erschwernisse auftreten, braucht wohl nicht noch betont zu werden.

Winter am Arlberg — auch so kann dort der Winter aussehen.

#### Zugführer nahm Dieb fest

Am 31. Oktober um 3.20 Uhr beobachtete Zgf Ass. Johann Linser, Heimatbf Wörgl, beim Aufschreiben des Zg 3681 im Bf Kufstein, daß sich ein zirka 20-jähriger an den Ausstellungsvitrinen in der Bf-Halle zu schaffen machte, mit einem Schraubenzieher 2 Vitrinen öffnete, daraus Pull-over und Herrensakkos entnahm und in einen Koffer gab. Da Linser keinen Bf-Bediensteten in der Nähe sah, lief er selbst in die Halle und brachte den Dieb in die Fahrdienstleitung, wo er der Gendarmerie übergeben wurde. Der Zgf hat durch sein entschlossenes Verhalten eine Firma aus Kufstein vor größerem Schaden bewahrt!

#### Maßnahmen bei Schienenbrüchen

(Aus ZOV 37)

Auffindung eines Schienenbruches

1. Wird ein Schienenbruch von einem geprüften Bediensteten des Bau- und Bahnerhaltungs-

dienstes (Bahnwärter, Vorarbeiter, Bahnrichter oder deren fachtechnischen Vorgesetzten) aufgefunden, so hat dieser vor Abgabe der Meldung zu beurteilen, ob die Bruchstelle „befahrbar“ oder „unbefahrbar“ ist.

Als Richtlinien für die Befahrbarkeit bzw. die Höchstgeschwindigkeit dient die Tafel 73/1.

2. Wird ein Schienenbruch von einem nicht in Punkt 1 angeführten Bediensteten aufgefunden, so gilt er als „unbefahrbar“.

3. Jeder Bedienstete, der einen Schienenbruch auffindet oder dem ein Schienenbruch bekannt geworden ist, hat dies unverzüglich der am schnellsten erreichbaren Verkehrsstelle (Bahnhof, Blockposten, Schrankenposten) zu melden.

4. Die Meldungen über Schienenbrüche haben zu lauten:

„Alle Züge anhalten! Unbefahrbarer Schienenbruch im Gleis . . . in km . . . Name und Dienststelle des Sprechers.“

oder

„Alle Züge anhalten! Schienenbruch im Gleis . . . in km . . . mit Geschwindigkeit . . . befahrbar. Name und Dienststelle des Sprechers.“

5. Ist das Gleis unbefahrbar, so hat der Bedienstete, der den Schienenbruch entdeckt hat, sofort die Deckung der unbefahrbaren Gleisstelle zu veranlassen. Ist ihm bekannt, daß ein Zug unterwegs ist, so hat er diesen anzuhalten und den Zugführer vom Sachverhalt zu verständigen. Ist die Bruchstelle befahrbar, so ist nach entsprechender Verständigung des Zugführers die langsame Weiterfahrt zu erlauben. Während des Befahrens ist die Bruchstelle zu beobachten und bei Gefahr das Kreis- und Pfeifsignal „Halt“ zu geben.

6. Der Bedienstete, der einen Schienenbruch auffindet, hat nach Abgabe der Meldung bis zum Eintreffen eines bautechnischen Beamten der Streckenleitung an der Schadenstelle zu verbleiben.

### 3 Zugentgleisungen

1. Am 9. Dezember um 4.20 Uhr entgleiste im Bf W. bei Ausfahrt eines Bezirksgüterzuges der drittletzte Wagen auf der Weiche 65 mit dem hinteren Drehgestell. Der danach gereihte Wagen entgleiste mit allen Achsen, stellte sich quer und wurde zwischen den Gleisen 1 und 2 zirka 100 m weit mitgeschleift. Sachschaden: Zirka S 55.000.

Der Wärter des Stellwerkes 2 hatte, da ein Güterzug schon längere Zeit wegen Platzmangels beim Einfahrsignal stand, bei der Ausfahrt des Bezirksgüterzuges nicht zugewartet, bis dieser die Signal- und Fahrstraßenzugschlußstelle überfahren hatte, sondern vorzeitig das Ausfahrtsignal auf „Halt“ zurückgestellt und dieses verschlossen. Als der Fdl daraufhin die Fahrstraße auflöste, stellte er — ohne auf den ausfahrenden Zug zu achten — die Weiche 65 für die bevorstehende Einfahrt zwischen den Drehgestellen des drittletzten Wagens in die Ablenkung, wobei das vordere Drehgestell nach Gleis 2 und das hintere nach Gleis 1 rollte.

2. Am 9. Dezember um 13.22 Uhr entgleiste im Bf M. auf Weiche 1 bei Einfahrt eines Bezirksgüterzuges der 7. Wagen vom Zugschluß mit beiden Drehgestellen. Der mit zirka 20 km/h einfahrende Zug kam infolge Zugtrennung sofort zum Stillstand.

Der Fdl hatte die Fahrstraße noch vor erfolgter Einfahrt aufgelöst, worauf der Wärter im Stellwerk 1 die Einfahrweiche 1 unter dem einfahrenden Zug umstellte.



## AUCH AUF DEINEN SCHILLING KOMMT ES AN!

Wir wollen helfen, wo Not ist! Wir wollen für Waisen und Unfallopfer sorgen. Einer allein ist zu schwach dazu — gemeinsam können wir es.

Der monatliche Mitgliedsbeitrag beim Waisen- und Unterstützungsverein der ÖBB beträgt nur 1,— S.

Komm zu uns und hilf uns helfen! Dein Vertrauensmann weiß mehr darüber.



3. Am 10. Dezember um 1.58 Uhr entgleiste im Bf A. auf Weiche 2 bei Ausfahrt eines Bezirks-güterzuges das Tzf mit allen Achsen und der 1. Wagen mit einem Drehgestell, wodurch die Gleise 1 und 2 verlegt wurden und der durchgehende Verkehr auf der zweigleisigen, stark befahrenen Hauptbahn bis 11.30 Uhr unterbrochen war. Für 5 Reisezüge, darunter 2 Expreszüge, mußte Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Ein Trans-Europ-Express, 2 weitere Expreszüge und ein D-Zug wurden umgeleitet. Es ergaben sich im Reisezugverkehr Verspätungen bis zu 200 Minuten, im Güterverkehr solche bis zu 500 Minuten.

Der Fdl wollte für die Ausfahrt des o. a. Bezirks-güterzuges die Weichen 1 und 2 in die Gerade stellen, was ihm jedoch — bei Weiche 2 — trotz vieler Versuche nicht gelang. Nach Abkratzen des Eises an der Weiche konnte er diese zwar in die Gerade stellen, jedoch nicht verriegeln. Er fertigte daraufhin, ohne eine Sicherung der Weiche durch Anbringung einer Zungensperre vorzunehmen, den Bezirks-güterzug bei untauglichem Ausfahrtsignal ab.

3 Zugentgleisungen innerhalb von 22 Stunden!

Im 1. Fall wollte der Stellwerkswärter die Einfahrt des beim Einfahrtsignal haltenden Güterzuges beschleunigen, wiewohl dieser Zug ohnedies schon längere Zeit wegen Platzmangels verhalten worden war.

Im 2. Fall lag überhaupt kein Grund zur Eile vor.

Im 3. Fall glaubte der Fdl, auf die vorgeschriebene Sicherung der gegen die Spitze zu befahrenen Weiche verzichten zu können; wie sehr er irrte, beweisen die Folgen!

### Drei Vorbilder

Am 18. November um 13.32 Uhr brachte Fdl Rev. Otto Tomantschger, Bf Rosenbach, unter Mißachtung seiner eigenen Sicherheit einen jugosl. Staatsbürger durch selbstlosen persönlichen Einsatz aus dem Gefahrenbereich des ausfahrenden Zuges Ex 291 „Akropolis“ und rettete damit den Jugoslawen vor dem Überfahrenwerden.

Der Mann war auf das hintere Trittbrett des drittletzten Wagens des aus Gleis 3 (vor dem AG) ausfahrenden Zuges aufgesprungen, dann abgeglitten und neben dem Gleis zu liegen gekommen. Da sich Kleidungsstücke beim vorderen Drehgestell des vorletzten Wagens verfangen, wurde der Mann mitgeschleift. Der das Abgleiten des Jugoslawen beobachtende Fdl sprang sofort hinzu, warf sich zu Boden und erfaßte den Mantelkragen des Mitgeschleiften. Dann gelang es Tomantschger, sich wieder aufzurichten und den Mann aus dem Gefahrenbereich zu ziehen.

Auf Grund der abgeschlossenen Erhebungen konnte festgestellt werden, daß der vom Trittbrett abgeglittene und vom Drehgestell mitgeschleifte Fahrgast zweifellos überfahren worden wäre, wenn nicht Tomantschger sofort gehandelt hätte; es darf

dabei nicht übersehen werden, daß auch für den Bediensteten höchste Lebensgefahr bestand!

Tomantschger, der von seinen Vorgesetzten als sehr umsichtiger und pflichtbewußter Bediensteter beschrieben wird, wurde deshalb dem Herrn Generaldirektor zur Verleihung einer sichtbar zu tragenden Auszeichnung vorgeschlagen.



Am 6. Dezember führte Tzf Rev. Erwin Bernhofer, ZgfLtg. Wiener Neustadt, Zug 5611 von Leobersdorf in Richtung St. Pölten. Um 9.35 Uhr, kurz vor Einfahrt in den Bf Wilhelmsburg, bemerkte er in zirka 150 m Entfernung ein am linken Schienenstrang befindliches 2-jähriges Kind. Er leitete sofort Schnellbremsung ein, mußte aber erkennen, daß der noch mit zirka 40—45 km/h fahrende Zug keinesfalls vor dem Kind zum Stillstand kommen werde. Bernhofer sprang daher kurz entschlossen vom Tzf und lief dem bremsenden Zug vor; es gelang ihm, das entsetzt dem Zug entgegenblickende Kind knapp vor dem Tzf vom Gleis wegzureissen und damit in Sicherheit zu bringen.



Zweifellos wurde das Kind durch das rasche entschlossene Handeln des Tzfs vor dem Überfahrenwerden gerettet. Es wurde deshalb auch Tzf Bernhofer für die Verleihung einer sichtbar zu tragenden Auszeichnung vorgeschlagen.



Der Vorfall fand auch, wie nachstehender Ausschnitt aus einer Zeitung beweist, in der Presse seinen Niederschlag. Im weiteren beabsichtigt ein

deutscher Verlag in einer Photoreportage die Handlungsweise des Tzff entsprechend zu würdigen.

## Lokführer rettete kleinen Buben

Nach der Notbremsung war der Eisenbahner schneller als die Lokomotive

WILHELMSBURG, WIENER NEUSTADT. — Mut und Geistesgegenwart des Lokführers Erwin Bernhofer (46) aus Wiener Neustadt retteten am 6. Dezember dem einhalbjährigen Erich Übelbacher aus St. Georgen das Leben. Ohne den Lokführer wäre der kleine Bub in der Nähe der Traisenbrücke in Kreisbach von den Puffern der Lokomotive getötet worden.

Klein-Erich war bei seiner Großmutter zu Besuch und hatte sich in einem unbeobachteten Augenblick selbständig gemacht. Stolz marschierte er auf die Gleisanlage, sah und hörte nichts von der Gefahr, die ihm drohte.

Lokführer Erwin Bernhofer aus Wiener Neustadt war der Schutzengel des kleinen Buben. Er sah das Kleinkind zwischen den Schienen,

fürte sofort eine Schnellbremsung durch und sprang von der noch immer fahrenden Zugsgarnitur.

Im letzten Augenblick gelang es

dem Eisenbahner, die Lok zu überholen und Erich Übelbacher knapp vor den Puffern vom Gleiskörper zu reißen.

Als am 24. November um 13.07 Uhr der durchgehende Verkehr auf der Westbahnstrecke infolge eines Zusammenpralles auf der EK im km 206,894 im Bf Marchtrenk unterbrochen wurde, befand sich der Fdl-Aufsicht mit der jugendlichen Nachwuchskraft (Einschulung im Verwaltungsdienst) Karl Chobot, Bf Marchtrenk, im Aufnahmgebäude. Während der Fdl sofort ins Stellwerk beordert wurde, blieb Chobot allein im AG zurück. Dem Fdl blieb keine Zeit, Anweisungen zu treffen, was der Jugendliche nun zu tun hätte.

Was Chobot wirklich tat, schrieb uns der Bf-Vorstand: „Unsere Nachwuchskraft bewährte sich bestens. Als ich nach zirka 1 Stunde von der Unfallstelle zum Bf-Gebäude zurückkam, war es eine Genugtuung zu sehen, wie Chobot sich bewährte. Er stand zwischen einer Schar von Menschen, ermöglichte Reisenden zu telefonieren, gab Aus-

künfte, beruhigte und benahm sich so, daß selbst die ungeduldig wartenden und nervösen Fahrgäste Beifall zollten.



Wir sind der Meinung, daß dieses vorbildliche Verhalten unseres jungen Bediensteten wert ist, aufgezeigt zu werden. Dies besonders in einer Zeit, in der der Jugend so wenig Gutes zugetraut wird. Wir möchten daher Karl Chobot zur Belobigung vorschlagen und stellen die Frage, ob diese Tat

würdig wäre, im Verkehrs-Unterrichtsblatt erwähnt zu werden.

Der Bf-Vorstand: Haller“

Die Frage des Bf-Vorstandes ist mit dieser Veröffentlichung beantwortet.

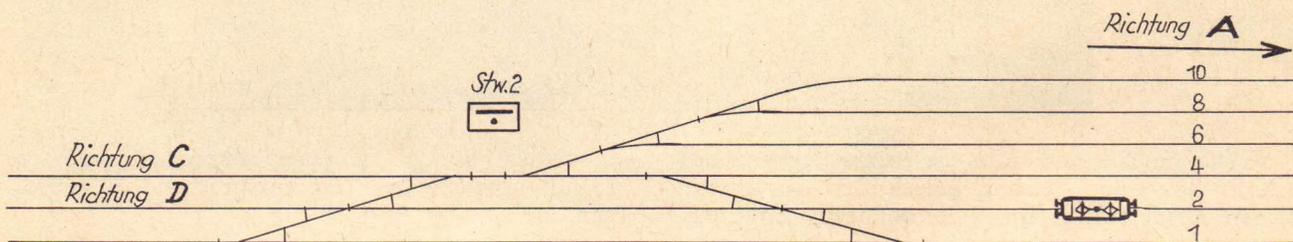
### 9. 15 Minuten Verkehrsgeschehen

(Beitrag eines Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst der BBDion Villach)

Ergebnis: 17 Verstöße gegen die Signal- und Verkehrsvorschrift sowie 2 Verstöße gegen die Dienstordnung.

Ort der Handlung: Ein Verschub in einem Gefälle von 5 ‰ — Richtung Bf A.

teiles ein Auto verladen war. Einen zweiten Hemmschuh meinen Sie, lieber Leser . . . aber, aber, der Verschubleiter ist doch im Hemmschuhlegen ein perfekter Bediensteter, na und wegen des kleinen Gefälles des Bf braucht man sich doch auch



Bf B

An einem wunderschönen Samstag im März sollte sich ein Verschubteil aus Gleis 10 in Richtung C (eingl. Strecke) in Bewegung setzen. Zu diesem Zweck gab ein Verschieber, der sich auf dem 3. Wagen des gezogenen Verschubteils befand — nicht vielleicht der Verschubleiter, der sich zwischen den Gleisen 8 und 10 aufhielt — das Signal „Wegfahren“. Damit die Unfallgefahr größer wird, hatte er Aushängestange und Signalfahne in einer Hand. Daß das Signal „Wegfahren“ ein Hand- und Pfeifsignal ist, dürfte dem Bediensteten nicht mehr in Erinnerung gewesen sein, denn der Signalgeber gab das Signal einmal mit der Hand. Zu seiner Ehre sei jedoch gesagt, daß er es wenigstens mit der Signalfahne gab. Nachdem der Verschubteil in Höhe des Stellwerkes 2 fuhr, wurde dem Stellwerkswärter vom Verschieber zugerufen: „Achte, Zehnte, Achte!“ Der Verschubleiter verweilte noch immer zwischen den Gleisen 8 und 10. Eine Wiederholung dieses mündlich erteilten Verschubauftrages gab es nicht. Glücklicherweise wurde jedoch der Verschubweg auf Gleis 8 gestellt, nur mußte der Verschieber, um den Verschubweg beobachten zu können, ins Nachbargleis treten. Gott sei Dank ging auch das noch gut. Wie wäre es wohl gewesen, wenn da ein Kl oder ein Zug am falschen Gleis aus Richtung D gekommen wäre? Interessant, was der Verschubleiter inzwischen tat, nichts? Gar nichts, glauben Sie, werter Leser? Da irren Sie sich, der war ein arbeitsamer Mensch und legte auf Gleis 8 einen Hemmschuh, obwohl auf einem Wagen des nach Gleis 8 rollenden Verschub-

kein Kopfzerbrechen machen. Wo kämen wir da hin, würden wir jedesmal zwei Hemmschuhe benutzen? Es hat sich hier in vielen Jahren gezeigt, daß auch bei einem Hemmschuh noch nichts geschehen ist. Die Vorschrift, die sieht immer schwarz. Wenn Sie, lieber Leser, jedoch der Meinung sind, daß der Verschubleiter vielleicht die Neigung des Bf gar nicht kannte, muß ich Ihnen sagen, daß die Bf-Do von diesem Verschubleiter schon vor vielen Jahren unterschrieben worden ist.

Der nächste Verschubteil, in dessen Mitte sich ein Gepäckwagen befand, dessen Handbremse als unbrauchbar gekennzeichnet war, sollte nach Gleis 10 abgestoßen werden. Wieder muß der „Prügelmann“ ins Nachbargleis treten, nur um den Verschubweg zu beobachten, dafür als Ausgleich gibt er auch diesmal — so wie beim Abstoßen auf Gleis 8 — das Signal „Abstoßen“ wieder nur mit der Signalfahne. So rollt dieser Verschubteil glücklich auf Gleis 10.

Jetzt ein kurzer Blick vom Verschub weg. Da kommt gerade aus Richtung D auf Gleis 1 ein Lz gefahren. Es handelt sich um eine ausnahmsweise Einfahrt auf besetztes Gleis 2, denn dort stand bereits ein Tzf. Der Tzf der einfahrenden Lokomotive war schriftlich von der Einfahrt auf besetztes Gleis verständigt worden. Der Fdl seinerseits verständigte nach Einlangen der Vollzugsmeldung den Stellwerksbediensteten. Daß man aber bei ausnahmsweiser Einfahrt auf besetztes Gleis die Gefahrenstelle mit einer Haltscheibe zu decken

hat, darauf scheint keiner der Beteiligten gedacht zu haben oder doch? Jedenfalls brachte der Stellwerkswärter, der auf das auf Gleis 2 stehende Tzf sehen konnte, das Einfahrsignal in die Freistellung, ohne den Fdl daran zu erinnern, daß die Haltscheibe fehlte. Dieser wieder sagte es wohl dem Fdl-Außendienst, aber damit gaben sich alle Beteiligten zufrieden. Wozu hat schließlich der Außen-Fdl eine rote Dienstkappe? Erraten, sie wurde an Stelle der Haltscheibe verwendet. Sie meinen, die Stellwerksbediensteten hätten die letzten Unterrichtsblätter nicht gelesen? Mag sein, der zuständige Schulungsbeamte machte die Stellwerksbediensteten aber beim letzten Unterricht auf die Folgen aufmerksam und zitierte eine entsprechende Stelle eines ähnlich geschilderten Falles!

So zum Drüberstreuen: Auf Gleis 1 hetzte ein Wagenmeister zum dritten Mal bei einem Zug auf und ab, weil dieser nach der Beigabe von 10 Wagen überladen war und er daher überall entlüften mußte, ehe er die Bremsprobe durchführen konnte. Da es sich um einen Reisezug handelte, brauchte natürlich niemand mithelfen, der Zug hatte ohnehin erst 10 Minuten Verspätung. Die Reisenden? Sie sind selber schuld, wenn sie noch mit der Bahn fahren! Sie werden auch fragen, lieber Leser, wo war denn die andere Vershubmannschaft, es wurde doch bisher nur von einem Verschieber und einem Vershubleiter gesprochen? Ja wissen Sie, wo sich der Vershubmeister und die beiden noch zur Verfügung stehenden Verschieber aufhielten, kann ich

wirklich nicht sagen, aber wenn Sie wollen, kann ich Ihnen die Uhrzeit bekanntgeben, zu welcher sich das alles abspielte, es war zwischen 11.35 Uhr und 11.50 Uhr!

Aber zurück zu unserem Vershubteil unter der Leitung eines Verschiebers. Dieser fuhr gerade auf Gleis 8 zurück und sollte an einen dort stehenden Vershubteil angekuppelt werden. Da jedoch der Vershubleiter inzwischen in die Unterkunft gegangen war, blieb dem Verschieber auch noch das Ankuppeln vorbehalten. Wie sah es aus? Der Verschieber, der wohl am vordersten Wagen des geschobenen Vershubteiles stand — ohne jedoch das Signal „Herkommen“ zu geben — gab eine Wagenlänge vor Erreichen des stehenden Vershubteiles so etwas wie „Langsam“, sprang dann eine halbe Wagenlänge vorher ab und ging in aufrechter Haltung ins Gleis, um zu kuppeln. Ob der stehende Vershubteil gegen Entrollen gesichert war? Mit dem Ankuppeln auf Gleis 8 war die Vormittagsarbeit auf diesem Bf fertig oder beendet, das klingt besser. Fertig war aber wirklich der Beobachter, nahm sein Taschentuch und weinte bitterlich, denn er hatte mit viel Mühe alle hier Beteiligten zum Verkehrsdienst ausgebildet.

Verstöße gegen die DV V 3, Punkte: 59, 60, 61, 62, 68, 87, 92, 99 a, 113, 261, 295.

Verstöße gegen die DV V 2, Punkte: 9, 17, 46, 47, 85, 87.

Dienstordnung: §§ 18 und 33.

## Leert Esperanta

- ESPERANTO** hat die einfachste und leichteste Grammatik  
(16 Regeln ohne Ausnahme)
- ESPERANTO** hat einen internationalen Wortschatz  
(vereinfacht durch systematische Wortbildung)
- ESPERANTO** kennt keine Ausspracheschwierigkeiten und hat  
eine regelmäßige Betonung
- ESPERANTO** erleichtert das Reisen
- ESPERANTO** trägt zur Völkerverständigung bei



A U S K Ü N F T E E R T E I L T D E R  
ÖSTERREICHISCHE EISENBAHNER-ESPERANTISTEN-VERBAND

BASA-Wien 5405, 11039, 2723  
Linz 1332, 5039

Knittelfeld 546  
Salzburg 380, 1560, 1588

## 10. Kundendienst

### Man schrieb uns:

„... Die ÖBB stehen oft wegen ‚sogenannter Unzukömmlichkeiten‘ im Kreuzfeuer der Presse. Um so mehr ist es mir ein Bedürfnis, Ihnen von einem Erlebnis zu berichten, daß die Eisenbahn von ihrer liebenswertesten Seite zeigt.

Ich wollte am 7. September mit dem Nachmittagspersonenzug von Gmünd nach Heidenreichstein fahren. Als zerstreuter Professor vergaß ich jedoch unterwegs umzusteigen und meine Fahrt endete so im 30 km entfernten Litschau. Ganz verzagt wendete ich mich an den Schaffner, um die nächste Verbindung zu erfragen. Oh Schreck, erst um 19.25 Uhr würde ich nach Heidenreichstein kommen. Um 16.00 Uhr sollte aber mein Vortrag schon beginnen. Ich hörte insgeheim bereits die Schmährufe des Publikums.

In dieser prekären Situation kam ein elegant gekleiderter Herr auf mich zu und lud mich ein, in der Bahnhofkanzlei Platz zu nehmen. Meine Gattin und ich nahmen dankend an. (Es blies ein rauher Waldviertler Nordwind.) Der freundliche Herr war Streckenbetriebskontrollor Ob. Insp. Franz Huber. Einige Telefongespräche, präzise Anordnungen an den netten Bahnhofsvorsteher Hohenbichler und innerhalb kürzester Zeit war

das Wunder geschehen. Beide Herren hatten einen Autofahrer herbeigezaubert, der zufällig nach Heidenreichstein fuhr. Einen Dank für Ihre weit über die Dienstleistung hinausgehende Hilfsbereitschaft lehnten beide Herren mit dem Hinweis auf Selbstverständlichkeit ab.

Dabei war besonders der Herr von der BB-Dion Wien, Hr. Ob. Insp. Huber, durch Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft, Zuvorkommenheit und Bescheidenheit, ein Beispiel für allerbestes österr. Beamtentum alter Schule.

Ich möchte beiden Herrn auf diesem Wege noch einmal meinen Dank aussprechen und den ÖBB zu solchen Bediensteten meine Gratulation entgegenbringen.

Prof. Otto KÖNIG,

Professor am Institut für vergleichende Verhaltensforschung der österr. Akademie der Wissenschaften,

Wien XVI, Savoyenstraße 14“

Es handelte sich richtig um Betriebskontrollor Insp. Kurt Brandhuber sowie Fdl Rev. Alfred Hohenbichler des Bf Litschau, deren kundenfreundliches Verhalten hiemit Würdigung erfährt.

## 11. Unfallverhütung

### Schwerpunktprogramm

Der örtlich Aufsichtsführende hat u. a. gemäß den Bestimmungen des Punktes 2.1.4.1 der DV A 40, Heft 2 unter persönlicher Verantwortung die für die Unfallverhütung erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen durchzuführen. Er hat die notwendigen Weisungen zu erteilen und darauf zu achten, daß alle der Unfallverhütung dienenden Anordnungen befolgt werden; er darf ein der UVV widersprechendes Verhalten nicht dulden.

Die Vorgesetzten und Überwachungsorgane haben in Erfüllung ihrer Aufsichtspflicht in den Monaten Februar und März d. J. das besondere Augenmerk darauf zu richten, daß von den Bediensteten die bei Durchführung bestimmter Arbeiten jeweils vorgeschriebenen Schutzkleider getragen werden.

### Februar 1973:

Schutzhelme — gemäß Pkt. 2.7.7.1, 2.7.7.2 u. 2.7.7.3, Anlage 3 des Heftes 2

Sicherheitsschuhe — gemäß Pkt. 2.7.8.1 u. 2.7.8.2, Anlage 4 des Heftes 2

Warnblusen — gemäß Pkt. 2.7.9.1, Anl. 5 des Heftes 2

Schutzhandschuhe — gemäß Pkt. 4.2.3 des Heftes 4.

Auf die Verwendung geeigneter Schutzausrüstung für den Schutz des Lebens und der Ge-

sundheit wird im Arbeitnehmerschutzgesetz, BGBl. Nr. 234, gültig ab 1. Jänner 1973, besonders Bedacht genommen.

Nach Vorliegen der Durchführungsverordnung werden wir auf die betreffenden Textstellen näher eingehen.

### März 1973:

Ordnung und Sauberkeit auf dem Arbeitsplatz sowie Freisein der Wege.

Überprüfung der

- a) Warnanstriche,
- b) auf die Unfallverhütung bezogene Warn- und Hinweisschilder,
- c) Absperrungen von Gefahrenstellen (z. B. Abgrenzung vor gleisseitigen Ausgängen),
- d) Markierung der Förderwege,
- e) Kennzeichnung (Markierung) des Schwenkbereiches insbesondere bei Flügeltüren.

Nunmehr wurden auch die Dionen Wien, Innsbruck und Villach mit je einem Dia-Vorführ- und Tonbandgerät versorgt.

Die Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst werden ersucht, sich zwecks Festlegung eines Termins zur Vorführung der zur Verfügung stehenden Tonbildschau „Sicherheit kennt keine Grenzen“ mit dem Sozialarbeiter der betreffenden Dion in Verbindung zu setzen.

### Schwere Verletzung eines Oberbaubediensteten

Am Ereignistag war Streckengleis 1 zwischen den Bf Y. und B. gemäß einer VBA wegen gleichzeitigen Einsatzes mehrerer Gleisbaumaschinen (MDZ) gesperrt.

Um 22.10 Uhr hatte eine Arbeitsrotte unter Aufsicht des Bahnmeisters mit der maschinellen Durcharbeitung des Gleises 1 begonnen. Hinter der im gesperrten Gleis als zweites Fahrzeug befindlichen Nacharbeit-Stopfmaschine SM 15 besorgten die Oberbauarbeiter H. und K. — H. am inneren, K. am äußeren Schienenstrang — mit je einem zirka 20—25 kg schweren Handstopfgerät das Stopfen der den Gleisstopfmaschinen nicht stopfbaren Schwellen.

Die 1. und 3. Gleisbaumaschine war mit je einem Sicherungsposten besetzt, deren Aufgabe darin bestand, alle beim MDZ Arbeitenden, durch Abgabe des Rottenwarnsignals 62 „Vorsicht! Auf dem Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge“ mit den auf den Maschinen vorhandenen Preßluftsignalhörnern vor Fahrten am benachbarten Gleis 2 zu warnen. Außerdem waren vor Beginn der Arbeiten alle Beteiligten angewiesen worden, bei Ertönen des Rottenwarnsignals im Arbeitsgleis 1 zu verbleiben bzw. vom benachbarten Gleis 2 genügend Abstand zu halten.

Insbesondere die Oberbauarbeiter H. u. K. waren vom Gleismeister eindringlich angewiesen worden, sich nicht zwischen die beiden Gleise zu begeben, sondern nach der gleisfreien Seite (Außen-seite des Gleises 1) auszutreten, falls ein Verlassen des Arbeitsgleises notwendig sein sollte. Zwischen dem Maschinisten der SM 15 und den Bediensteten H. u. K. bestand die zusätzliche Vereinbarung, ein allfälliges Zurückfahren dieser Maschine durch ein kurzes, sich in Lautstärke sowie Ton vom Klang

der Preßluftsignalhörner unterscheidendes Hup-signal anzuzeigen.

Als H. und K. nach Mitternacht mit ihren Handstopfgeräten auftragsgemäß hinter der SM 15 arbeiteten, forderte sie der Maschinist zum Zeichen, daß er mit der Gleisbaumaschine zur Durchführung von Nacharbeiten zurückfahren werde, durch das vereinbarte kurze Hupen zum Verlassen des Arbeitsgleises auf. Während sich K. sofort nach der Außenseite des Gleises 1 begab, blieb H. zwischen den Gleisen stehen, um die SM 15 vorbeifahren zu lassen. Das Handstopfgerät hatte sich der Bedienstete auf die linke Schulter gelegt.

Kurz danach, das Zurückfahren der SM 15 verzögerte sich ein wenig, wurde von dem auf der 1. Gleisbaumaschine befindlichen Sicherungsposten Signal 62 für einen aus Richtung Y am falschen Gleis sich nähernden Zug gegeben. Da sich zu diesem Zeitpunkt die SM 15 langsam nach rückwärts in Bewegung setzte, hielt es H. für bequemer, die Zugfahrt zwischen den befahrenen Gleisen abzuwarten. Anstatt das Handstopfgerät am Boden abzulegen, blieb er aufrecht stehen, wobei das Gerät mit dem Stopfpickel in den Gefahrenbereich des Gleises 2 ragte. Das Tzf des Güterzuges erfaßte das Gerät und schleuderte damit den Bediensteten zu Boden, wo er schwer verletzt liegen blieb.

H. war auf Grund seiner 6-jährigen Erfahrung als Oberbauarbeiter sowie im Hinblick auf die genaue Kenntnis der Örtlichkeit an seinem Unfall selbst schuldtragend, weil er bei Arbeiten auf einer zweigleisigen Strecke beim Verlassen des gesperrten Arbeitsgleises sich dem befahrenen Nachbargleis zu weit genähert hatte, anstatt weisungsgemäß nach der gleisfreien Seite auszutreten (DV A 40, Heft 2, Anlage 1, Punkte 1.1, 2.2, 2.4 und 2.9).

### Druckfehlerberichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 1/1973 ist auf Seite 5 in der linken Spalte, 3. Zeile, das Wort „eines“ durch „einer“ und in der rechten Spalte, 2. Zeile, das Wort „des“ durch „der“ zu ersetzen. In der Tabelle auf Seite 9 sind die in den Spalten „bis 140 km/h“ und „bis 120 km/h“ enthaltenen Werte 120 km/h und 140 km/h dem Spaltenbau entsprechend einzusetzen.

## Schwerpunktprogramm Jänner — März 1973

Bf-Vorstände:	Beachtung der korrekten Signalgebung beim Verschub
Fdl und Stww.:	Fahrstraßenprüfung und -sicherung
Zub:	Verhalten während der Fahrt: Beheizung und Beleuchtung der Personenwagen
Verschubbedienstete:	Freihalten der Bahnbreite — Verschieberbahnsteig
Tzff:	Einfahrt auf besetztes Gleis oder Stumpfgleis
Streckenbedienstete:	Verständigung der Streckengeher und Führer von Gleismaßgeräten
Kl-Führer:	Beförderung von Kl mit Zügen

58

# schutz vor fussverletzungen



## sicherheitsschuhe