

Ston



Verkehrs-Unterrichtsblatt

2. Stück	Wien, am 1. Februar 1968	Jahrgang 1968
----------	--------------------------	---------------

Inhalt: 7. Immer wieder — kein Spitzenverschieber!

- 8. Mangelhafte Bremsprobe
- 9. Kl im Einfahrgleis eines Triebwagenschnellzuges
- 10. Richtige Fahrstraßenprüfung!
- 11. Einheitliche Kennzeichnung der Wagen
- 12. Wegentfälle bei den ÖBB
- 13. Unfallverhütung

Wichtig ausgeführt

7. Immer wieder — kein Spitzenverschieber!

Zahlreiche Unfälle der letzten Zeit waren darauf zurückzuführen, daß die Bestimmungen des Punktes 64 der DV V 3 nicht eingehalten wurden. Diese lauten: „Bei Vershubteilen, bei denen sich der Tfz-Führer nicht auf dem vordersten Fahrzeug befindet, hat sich ein Vershubbediensteter (Spitzenverschieber) beim vordersten Fahrzeug so aufzuhalten, daß er den Vershubweg überblicken und rechtzeitig die nötigen Signale geben kann.“

Nachstehend die Schilderung dreier Unfälle, die sich innerhalb eines Zeitraumes von nur 5 Tagen ereigneten und bei denen die Ursache u. a. ebenfalls darin lag, daß kein Spitzenverschieber gestellt worden war.

- a) Am 20. Dezember traf ein Bezirksgüterzug im Bf I. ein. Nach Durchführung verschiedener Vershubbewegungen sollte der ganze Zug — 54 Achsen — an eine auf Gleis 4 stehende Gruppe von 22 Wagen geschoben und an diese gekuppelt werden. Der Vershubleiter führte diese Vershubbewegung ohne Stellung eines Spitzenverschiebers durch, wobei er von einem Wagen in der Mitte des Zuges Signal „Herkommen“ gab.

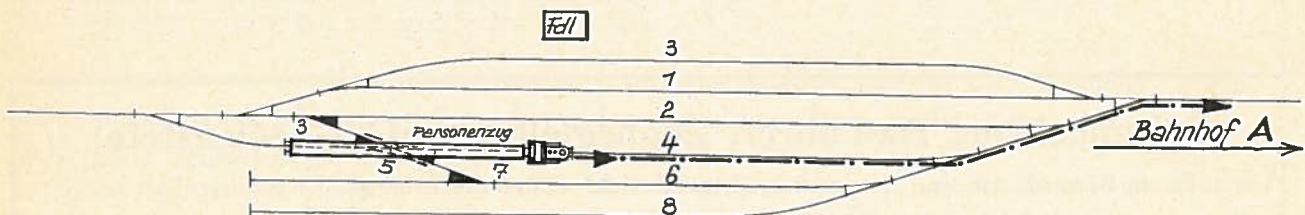
Infolge seines Standortes und der Dunkelheit bemerkte er die Gruppe von 22 Wagen zu spät, so daß es ohne Abgabe des Signals Bahnhof L

„Langsam“ oder „Halt“ zu einem heftigen Anfahren kam. Dabei ritt ein Kesselwagen auf einen zweiten auf und entrollte die Gruppe von 22 Wagen in Richtung Einfahrsignal. Auf der nächsten Weiche entgleisten die beiden Kesselwagen mit allen Achsen und verlegten den Einfahrweichenbereich.

- b) Am 23. Dezember um 4.20 Uhr stieß im Bf S. ein unerlaubt auf Gleis 3 zurückschiebender Vershubteil — 22 Achsen — bei der Grenzmarke der Weiche 32 mit einem auf Gleis 1 verschiebenden Tfz zusammen, wobei dieses mit einer Tenderachse und der erste geschobene Wagen des Vershubteiles mit beiden Achsen entgleisten.

Die Ursache des Vershubzusammenstoßes lag im unerlaubten Zurückschieben des Vershubteiles und in der Nichtstellung eines Spitzenverschiebers.

- c) Am 24. Dezember um 8.05 Uhr entgleiste im Bf L. bei Ausfahrt eines Personenzuges auf Weiche 5 a/b der 3. Personenwagen und stürzte um; der nachgereichte Personenwagen entgleiste mit der vorderen Achse. Verletzt wurde glücklicherweise niemand.



Hergang:

Um 7.33 Uhr war ein Personenzug, vom Bf A. kommend, im skizzierten Zugendbf L. auf Gleis 4 eingefahren. Da Tfz und Wagensatz für einen ausgehenden Personenzug bestimmt waren, fuhr der Verschubleiter mit dem Tfz über die Weiche 5 a/b in Richtung Weiche 3 zum Wasserkran vor. (Es war geplant, nach Wassernahme den Wagensatz auf Gleis 6 zu umfahren.) Da sich das Handrad des Wasserkrans nicht aufdrehen ließ, ordnete der Fdl das Überstellen des Tfz über Gleis 6 nach Gleis 4 an den Wagensatz an, um die Wasserentnahme aus einem neben diesem Gleis in Höhe der Fahrdienstleitung befindlichen Unterflurhydranten zu ermöglichen. Da der hiezu vorgesehene Schlauch zu kurz war, ließ der Verschubleiter den Wagensatz in Richtung Weiche 5 a/b zurückschieben. Er achtete dabei aber nicht auf die Stellung der Weiche 5 a/b, die von der vorangegangenen Fahrt noch von Gleis 2 nach Gleis 6

stand. Der Schaffner am 2. geschobenen Wagen gab wiederholt Signal „Herkommen“, ohne die Stellung der Weiche 5 a/b zu sehen. Beim Zurückschieben wurde deshalb — von am Platz befindlichen Fdl, Verschubleiter und Schaffner unbemerkt — die Weiche 5 a/b aufgeschnitten.

Da es der Fdl vor Ausfahrt des Personenzuges unterließ, die Fahrstraßenprüfung und -sicherung vom Zugschluß aus durchzuführen, kam es bei der Ausfahrt zur oben geschilderten Entgleisung auf der aufgeschnittenen Weiche 5 a/b.

Die 3 Unfälle wären vermieden worden, wenn ein **Spitzenverschieber** gestellt gewesen wäre bzw. sich dieser am vorgeschriebenen Platz aufgehalten hätte!

Wiederholt schon wurde im Verkehrs-Unterrichtsblatt auf Einhaltung dieser Bestimmungen!



Möge sich doch jeder vor Augen halten, wie beeinträchtigt schon die Sicht ist, wenn man sich zwar am vordersten geschobenen Fahrzeug, jedoch nicht an dessen vorderer Seite aufhält; noch

schlechter werden natürlich die Sichtverhältnisse beim Aufenthalt auf weiter hinten gereihten Fahrzeugen. Bei solchem Verhalten wird es niemals möglich sein, den Schubweg zu beobachten!

Wagenmeister, Tfz-Führer, Zugbegleiter und Bf-Bedienstete!

Verstöße im Bremsdienst sind immer betriebsgefährlich! Führt die Bremsprobe gewissenhaft durch!

8. Mangelhafte Bremsprobe

Einem Bezirksgüterzug wurden im Unterwegsbf L. (Befehlsbf) an der Zugspitze 3 Wagen beigegeben. Dabei vergaß der Verschubleiter, der selbst kuppelte, auf das Öffnen der Luftabsperrhähne zwischen dem 3. und 4. Wagen. Er meldete dem Zugführer, der noch mit schriftlichen Arbeiten beschäftigt gewesen war, den Zug verschubdienstlich fertig. Der Zugführer hatte den Schlußschaffner weder von der Wagenbeigabe unterrichtet noch zur Mithilfe an der Bremsprobe beauftragt, sondern führte diese allein durch. Dabei überzeugte er sich lediglich vom Anlegen und Lösen der Bremsklötze beim 1. und 2. beigegebenen Wagen.

Der Tfz-Führer des Zug-Tfz, der die Wagenbeigabe durchgeführt hatte, schenkte der anschließenden Bremsprobe wenig Beachtung und nahm die mündliche Meldung des Zugführers „Brems in Ordnung“ zur Kenntnis, obwohl er bei aufmerksamer Beobachtung der Meßinstrumente erkennen hätte müssen, daß der Lösevorgang unter Berücksichtigung der Länge des Zuges (966 t, 82 Achsen) viel zu kurz war.

Unterdessen erschien der Ablöser des Tfz-Führers, dem das Tfz mit dem Hinweis „Alles in Ordnung“ übergeben wurde. Der abgelöste Bedienstete ersuchte seinen Kollegen lediglich, ihn während der Ausfahrt beim Stellwerk absteigen zu lassen.

Nach Abfahrt des Bezirksgüterzuges hielt der Tfz-Führer den Zug wie besprochen beim Stellwerk an, wo sein Kollege abstieg. Dieser bemerkte während der Weiterfahrt des Zuges einen verbremsten Wagen und betätigte — mit dem Zug mitlaufend — dessen Lösevorrichtung.

Als der Zugführer das haltzeigende Deckungssignal im nächsten Bf sah und wahrnahm, daß keine Bremswirkung eintrat, rief er dem Tfz-Führer vom hinteren Führerstand aus zu, er solle doch bremsen. Der Tfz-Führer antwortete, daß er bereits Bremsung eingeleitet habe, aber aus ungeklärter Ursache keine Bremswirkung erfolge. Der

Zugführer betätigte hierauf die Notbremse, doch blieb auch diese Maßnahme erfolglos.

Der Zug kam schließlich nach Überfahren des haltzeigenden Deckungssignals mit Tfz und 3 Wagen infolge einer Steigung und der Bremswirkung des Tfz sowie der ersten 3 Wagen (117 t vorhandenes Bremsgewicht) zum Stillstand.

Bei der anschließenden Nachschau stellte der Tfz-Führer fest, daß die Luftabsperrhähne zwischen 3. und 4. Wagen geschlossen waren. Er öffnete sie und setzte ohne Durchführung einer Bremsuntersuchung nach Freistellung des Deckungssignals und Erhalt des Abfahrauftrages durch den Zugführer die Fahrt fort.

Die Ursache des Ereignisses lag somit im Nichtöffnen der Luftabsperrhähne nach der Wagenbeigabe und im Unterlassen einer vorschriftsmäßigen vereinfachten Bremsprobe.

Schuldtragend waren somit:

1. Der Verschubleiter [DV V 3, Punkt 91, DV M 26, Punkte 134 und 143 a)].
 2. Der Zugführer, weil er die Bremsprobe nur an den ersten zwei beigegebenen Wagen durchführte und auf die Mithilfe des Schlußschaffners zur Überprüfung der Bremsen am letzten durchgehend gebremsten Fahrzeug verzichtete.
- Weiters unterließ er es, nach dem Überfahren des Deckungssignals eine Bremsuntersuchung, verbunden mit einer vollen Bremsprobe anzuordnen bzw. durchführen zu lassen [DV V 3, Punkte 253 und 418, DV M 26, Punkte 143 a) 3), 165, 166, 167 g), 168 c), 177 a) und b) und 242].
3. Der übergebende Tfz-Führer, weil er der Durchführung der vereinfachten Bremsprobe zu wenig Beachtung geschenkt hatte. Außerdem verleitete er seinen Ablöser, den Zug außerplanmäßig beim Stellwerk anzuhalten.

Wie es nicht sein soll!

Aus einer Fernschrift: „. . . Montag, den 1. 1. 1968, um 14.00 Uhr Zusammenstoß des Zuges 2787 mit PKW bei EK im km 47,007 . . .“

Bf O. . . . Fdl F“

Hiezu unser Kommentar:

1. Es handelte sich um keinen Zusammenstoß, sondern einen Zusammenprall,
2. der Zusammenprall trug sich nicht „bei“, sondern „auf“ der EK zu,
3. die Angabe der Unfallursache fehlt,
4. die Unterschrift mußte „i. A. . . .“ lauten.

Dem Fdl, der das Fernschreiben verfaßte, wäre ein Studium der DV V 26 dringend zu empfehlen!

Schließlich betätigte er die Lösevorrichtung eines Wagens [DV V 3, Punkt 473; DV M 26, Punkte 168 c) und 240].

4. Der übernehmende Tzf-Führer, weil er nach Wahrnehmung der mangelhaften Bremswirkung kein Gefahrensignal abgab, wodurch der Schlußschaffner aufgefordert worden wäre, die Notbremse zu betätigen und der Zug dadurch vermutlich noch vor dem haltzeigenden Deckungssignal zum Stillstand gekommen

wäre. Er setzte auch die Fahrt ohne Durchführung einer Bremsuntersuchung und ohne eine volle Bremsprobe fort, obwohl das Überfahren des Signals durch mangelhafte Bremswirkung verursacht wurde. Schließlich hielt er den Zug — ohne Auftrag hiezu — beim Stellwerk an, um seinen Kollegen absteigen zu lassen (DV V 2, Punkt 102; DV V 3, Punkt 473; DV M 26, Punkte 208, 217 und 242).

9. Kl im Einfahrgleis eines Triebwagenschnellzuges (Beitrag eines Fachbeamten der BBD Innsbruck)

Am 23. November 1967 um 14.25 Uhr stieß im Bf W. ein auf Gleis 3 einfahrender Triebwagenschnellzug mit einem in unmittelbarer Nähe des Stellwerkes 1 stehenden Kraftkleinwagen mit 2 Anhängern frontal zusammen. Der Anprall erfolgte, wie die Auswertung des Geschwindigkeitsmesserstreifens ergab, mit einer Geschwindigkeit von annähernd 18 km/h. Die im Kraftkleinwagen befindlichen Bediensteten wurden durch das Gefahrensignal des Triebfahrzeugführers auf die heranahende Gefahr aufmerksam und konnten sich rechtzeitig in Sicherheit bringen. Der Steuerwagen des Triebwagenschnellzuges sowie die beiden Kl-Anhänger wurden leicht beschädigt. Schadenshöhe zirka S 10.000.

Gedankenlosigkeit und Außerachtlassung grundlegender Vorschriften waren wieder einmal die Ursache für das Zustandekommen dieses Unfalles:

Um 14.00 Uhr kündigte der Fdl des Bf W. dem Stellwerkswärter des Stellwerkes 1 eine Kl-Fahrt mit 2 Anhängern auf dem falschen Gleis zwischen den Bf H. und W. an. Unmittelbar nach dieser Verständigung brachte der Stellwerkswärter das Schild „Kleinwagen“ an und verhinderte durch Anbringen einer Hilfssperre an der Streckengleis-taste (Gleisbildstellwerk mit Drucktasten) unzulässige Fahrten auf das durch den Kl besetzte Gleis. Die späteste Ankunft des Kl im Bf W. war mit 14.20 Uhr festgesetzt. Bereits um 14.15 Uhr stand der Kl beim Einfahrtsignal C und der Kl-Führer setzte sich mit dem Fdl in Verbindung. Die vorerst beabsichtigte direkte Einfahrt in die Bm-Anlage konnte nicht durchgeführt werden, da die zugehörigen Weichen von einem beim Magazin stehenden Bezirksgüterzug besetzt waren. Nach Vereinbarung mit dem Stellwerkswärter gestattete der Fdl die Einfahrt des Kl bis zu dem in unmittelbarer Nähe des Stellwerkes 1 befindlichen Vershubsignal. Dort sollte das Freiwerden der für die Fahrt in die Bm-Anlage erforderlichen Weichen abgewartet werden. Nach Stillstand des Kl beim

Vershubsignal meldete der Stellwerkswärter dem Fdl das vollständige Eintreffen des Kl. Er entfernte anschließend das Schild „Kleinwagen“ und setzte die auf der Streckengleis-taste befindliche Hilfssperre — um ein vorzeitiges Freistellen des Einfahrtsignales zu verhindern — auf die Taste des Einfahrtsignals A.

Auf dem Weg zum Fenster seines Dienstraumes — von dort aus wollte er das Vorziehen des Bezirksgüterzuges betreiben — nahm er gedankenlos die kurz vorher angebrachte Hilfssperre wieder ab. Kurze Zeit später wurde er durch einen telefonischen Anruf des Aufsichtsvershubmeisters mit verschubdienstlichen Anweisungen so abgelenkt, daß er völlig auf den vor seinem Stellwerk stehenden Kleinwagen vergaß. Nach Einlangen der blockmäßigen Anordnung für die Einfahrt des Triebwagenschnellzuges nach Gleis 3 stellte der Stellwerkswärter — ohne sich vom Freisein des Einfahrgleises in seinem Prüfbereich zu überzeugen — das ES A frei.

Erst als er sich neuerdings zum Fenster begab, um die Einfahrt des Zuges zu beobachten, sah er die Besetzung des Gleises 3 und erkannte seine Fehllhandlung. Zugleich sah auch der Tzf-Führer des TS-Zuges das in seinem Fahrweg stehende Hindernis, gab Gefahrensignal und leitete sofort die Schnellbremsung ein. Infolge der aufmerksamen Fahrwegbeobachtung — die Richtungsverhältnisse auf der Ostseite des Bf W. erschweren das Erkennen des gestellten Fahrweges — und folgerichtigen Reaktion des Tzf-Führers erfolgte der Zusammenstoß nur mehr mit verhältnismäßig geringer Geschwindigkeit, so daß schwerere Folgen, vor allem die Verletzung von Personen, verhindert werden konnten.

Die Alleinschuld an diesem Unfall trägt der Stellwerkswärter des Stellwerkes 1. Sein Verhalten — Verstoß gegen die Bestimmungen der Punkte 9, 261, 264 und 274 der Dienstvorschrift V 3, das heißt also, gegen grundlegende Bestimmungen zur Wahrung der Verkehrssicherheit — war grobfahrlässig.

10. Richtige Fahrstraßenprüfung!

Auf der Strecke St. Valentin—Abzw. Kastenreith werden derzeit Elektrifizierungsarbeiten durchgeführt. Dazu sind auch Kl zur Abbeförderung von Aushubmaterial eingesetzt.

Am 15. November um 22.06 Uhr wurde mit Zustimmung des Fdl H. der Abzw. Kastenreith ein Kl mit 3 Anhängern beim Südportal des Kastenreither Tunnels auf dem gesperrten Gleis Küpfern—Abzw. Kastenreith abgestellt. Um 22.35 Uhr führte der Fdl der Abzw. die Fahrstraßenprüfung für den auf dem Gleis Weyer—Abzw. Kastenreith fälligen Zug 2437 durch. Dabei stellte er fest, daß der 44 m von ihm entfernt vor dem Tunnelportal abgestellte Kl nicht mehr vorhanden war. Der Fdl fragte die Bediensteten der Bahnmeisterstelle und diese teilten mit, daß der Kl wahrscheinlich in den Tunnel eingefahren sei.

Fdl H. begnügte sich nicht mit dieser Auskunft, sondern schickte einen Bediensteten in den

Tunnel, um über den Verbleib des Kl **Gewißheit** zu bekommen. Dabei stellte sich heraus, daß der Kl nicht im Tunnel, sondern auf das Gleis Abzw. Kastenreith—Klein Reifling entrollt war. Der auf die Strecke entsandte Stellwerkswärter des Nachbarbf Klein Reifling fand den Kl in der Nähe des Einfahrsignals stehen. Nach Freimachung des Gleises konnte Zug 2437 die Fahrt mit 20 Minuten Verspätung fortsetzen.

Fdl H. hat dadurch ein Beispiel richtiger Fahrstraßenprüfung gegeben. Er hat sich gewissenhaft nach dem Verbleib des Kl erkundigt. Es war ihm dadurch möglich, das Entrollen des Kl festzustellen, das Hindernis zu beseitigen und Zug 2437 vor einem Anfahren an den Kl zu bewahren.

Die Dion Linz hat dem Fdl für sein überlegtes, folgerichtiges und beispielhaftes Handeln die verdiente, belobende Anerkennung ausgesprochen!

Aus einer Dienstanweisung einer Dion

„ . . . Es mußte festgestellt werden und Firmen, die in Bahnhöfen oder auf Bahngrund Automaten aufgestellt haben, klagen immer mehr darüber, daß Personenwaagen, aber auch andere Automaten, sowohl bahneigene (Fahrkartenautomaten) wie firmeneigene immer wieder beschädigt werden“

Wäre es nicht möglich gewesen, diesen Satz im richtigen Deutsch abzufassen? Dies dürfte man wohl von einem Fachbeamten verlangen können!

Die Gruppe von Lesern des Verkehrs-Unterrichtsblattes, die diese Veröffentlichung anregte, kann nunmehr davon überzeugt sein, daß hierorts der Grundsatz „Gleiches Recht für alle“ hochgehalten wird!

11. Einheitliche Kennzeichnung der Wagen

Die UIC (Union Internationale des Chemin de fer = Internationaler Eisenbahnverband) — Sitz in Paris — und die OSShD (Organisazija Sodrusestwa Shelesnysch Dorog = Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen) — Sitz in Warschau — sind im Jahre 1964 für die Güterwagen und im Jahre 1966 für die Reisezugwagen ihrer Mitgliedsverwaltungen übereingekommen, ein einheitliches Kennzeichnungssystem einzuführen.

Zweck der einheitlichen Kennzeichnung ist es, aus den zwölfstelligen Nummern bestimmte wichtige betriebliche Merkmale und Eigenschaften sofort erkennen zu lassen. Dadurch soll der Einsatz der Fahrzeuge erleichtert und auch die Grundlage geschaffen werden, zur Bewirtschaftung, Unterhaltung und Leistungsabrechnung anfallende Arbeiten mittels elektronischer Datenverarbeitungsanlagen ausführen zu können.

Die zwölfstelligen Zahlen kennzeichnen durch die

1. und 2. Ziffer: das Austauschverfahren,
3. und 4. Ziffer: die Eigentums- bzw. einstellende Verwaltung,
5. bis 11. Ziffer: betriebliche Merkmale und die laufende Nummer der Bauartreihe,
12. Ziffer: die Selbstkontrollziffer.

Wir bringen zur Erläuterung eine Zusammenstellung der die Eigentumsmerkmale kennzeichnenden Ziffern (3. und 4. Ziffer der 12stelligen Wagennummer).

Zum Beispiel:

DB = 80, PKP = 51, SNCF = 87 usw.

Die Abkürzungen sowie die Namen der Eigentumsverwaltungen sind in der DV K 10 enthalten.

Verschlüsselung der Eigentumsmerkmale

4. Zahl →		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
der zwölfstelligen Fahrzeugnummer												
3. Zahl ↓		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
		0	—									
UIC-Verwaltung, die dem RIV angehört		1	VR	0								
OSShD-Mitglieder	europäische	2	SZD	ALB	0							
	asiatische	3	KRZ	MTZ	DSVN	KZD						
Verwaltungen, die OSShD-, UIC- und RIV-Mitglieder sind	Privatbahnen	4	0	0	0	GySEV	BHEV					
		5	DR	PKP	BDZ	CFR	CSD	MAV				
UIC- und RIV-Mitglieder und Internationale Schlafwagensellschaft	Privatbahnen und CIWL	6	0	Anzin	SP	BLS	FNM	RjK	CIWL			
		7	BR	RENFE	JZ	CEH	SJ	TCDD	NSB	0		
		8	DB	ÖBB	CFL	FS	NS	SBB-CFF	DSB	SNCF	SNCB B	
UIC-Verwaltungen und RIV-Mitglieder (94 = CP, 97 = CFS und 99 = IRR)		9	0	0	0	0	CP CCFP	0	ISR	CFS	CEL	IRR

Weitere Erläuterungen der zwölfstelligen Wagennummern erfolgen in späteren Verkehrs-Unterrichtsblättern.

12. Wegunfälle bei den ÖBB

Die Unfallrate der Wegunfälle bei den ÖBB beträgt im 1. Halbjahr 1967 4,4, das heißt, von 1000 Bediensteten haben in diesem Zeitraum 4,4 einen Unfall auf dem Wege in oder aus dem Dienst erlitten.

Wie hoch die Unfallrate in den einzelnen Dienstzweigen ist, zeigt nachstehende Darstellung:

Dienstzweige	Unfallrate
GD, Ämter und Zentralstellen	2,3
Verkehrsdienst	2,8
Kommerzieller Dienst	1,5
Bau- und Bahnerhaltungsdienst	5,0
Sicherungs- und Fernmeldedienst	3,8
Elektrobau- und Betriebsdienst	2,8
Zugförderungs- und Betriebswerkstätten-	
dienst	4,3
Hauptwerkstätdendienst	6,7
Vorratslagerdienst	1,3
Kraftwagendienst	4,0

Diese Unfallzahlen geben Anlaß, erneut auf die immer weiter ansteigende Gefährdung im Straßenverkehr hinzuweisen. Um diese Gefahren

möglichst einzuschränken, ist es notwendig, einerseits die Straßenverkehrsvorschriften zu beachten und andererseits die auf der Straße lauernden Gefahren rechtzeitig zu erkennen und zu meiden. Zur Erreichung dieses Zieles gibt es nur wenige, jedoch bewährte Möglichkeiten, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

a) Bei zwanglosen Aussprachen, Diskussionen mit den Bediensteten sowie im Rahmen des Dienstunterrichtes muß immer wieder auf die Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften, Betriebssicherheit der Straßenfahrzeuge usw. besonders aufmerksam gemacht werden.

Damit im Zusammenhang stehend sind konkrete Hinweise auf Gefahren im Straßenverkehr, insbesondere wenn ein Bediensteter der Dienststelle einen Wegunfall erlitten hat, unerlässlich.

b) Die von Kraftfahrzeugorganisationen in Zusammenarbeit mit den Polizeibehörden erstellten und in den Publikationsorganen (Presse, Rundfunk und Fernsehen) verlautbarten monatlichen Schwerpunktprogramme

sind zu beachten. So wird in den Monaten Jänner und Februar u. a. auf den Grundsatz, daß der Abstand zwischen zwei hintereinander fahrenden Fahrzeugen so groß sein muß, daß das nachfolgende Fahrzeug auch dann, wenn das vordere Fahrzeug plötzlich abgebremst wird, rechtzeitig angehalten werden kann, besonders verwiesen, wobei im Winter im Straßenverkehr durch die Witterung (Schnee, Eis, Nebel usw.) hervorgerufenen außergewöhnlichen Verhältnisse nicht außer acht gelassen werden dürfen.

- c) Überprüfung des eigenen Verhaltens im Straßenverkehr und persönliches Bemühen, eine Wiederholung der an sich beobachteten Fehlhandlungen, wie etwa riskante Überholmanöver, gedankenloses Überqueren der Fahrbahn, mangelnde Konzentration im Straßenverkehr nach anstrengender beruflicher Tätigkeit, Nachtdienst usw., möglichst zu vermeiden.
- d) Berücksichtigung des Straßenzustandes zwischen Wohnort und Dienststelle. Unübersichtliche schlecht bege- oder befahrbare Straßenstücke, gefährliche Kreuzungen, den Straßenverkehr behindernde Umleitungen, besonders gut instandgehaltene Fahrbahnen, die zu schneller Fahrweise anregen, sind vielfach Ursachen für den Eintritt eines Wegunfalles.
- e) Aushang von Unfallverhütungsplakaten, die auf die Gefahren im Straßenverkehr aufmerksam machen, sowie Anbringungen individueller Hinweise der Dienststellen an gut sichtbaren Stellen im Dienststellenbereich. Um die Werbewirksamkeit zu erhöhen, sind periodisch die Plakate auszuwechseln und die Hinweise abzuändern. Diesbezügliche Plakate können beim Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, Linke Wienzeile 48—52, 1061 Wien, Basa Wien 11135 formlos angesprochen werden.

Wie notwendig es ist, sich mit Vorstehendem gewissenhaft auseinanderzusetzen, mögen nachstehende Wegunfälle aufzeigen, die sich in kurzem Zeitabstand ereigneten und bei denen 1 V-Bediensteter getötet sowie drei schwer verletzt wurden.

„Mittwoch, 8. November 1967, 6.00 Uhr, wurde der Geschäftsführer des Geschäftsführerbf Regelsbrunn Johann Schwingenschlögel, geb. 16. Mai 1915, auf dem Rückweg mit dem Fahrrad nach Abnahme des Kennzeichens K 101 ‚Ungültigkeitszeichen‘ vom Einfahrsignal bei dichtem Nebel auf der Bundesstraße 9 von einem derzeit noch unbekanntem PKW erfaßt und unbestimmten Grades verletzt. Schwingenschlögel wurde von der Rettung in das Krankenhaus Hainburg eingeliefert. Stellung eines Vertreters ab zirka 14.20 Uhr. Betriebliche Folgen: P 4803 + 20', 4808 + 20'.“

„Samstag, 18. November 1967, 21.35 Uhr, wurden die Bediensteten des Bf Moosbierbaum-H. Leopold Drescher, geb. 3. Juli 1912, Fahrdienstleiter, und Karl Maresch, geb. 8. Juli 1909, Stellwerkswärter, beide in Gemeinlebarn wohnhaft, nach Dienstschluß am Heimweg mit dem Moped vom PKW N 277.278, Lenker Johann Humer aus Gemeinlebarn, überfahren. Maresch wurde getötet, Drescher erlitt Verletzungen unbestimmten Grades und wurde von der Rettung in das Krankenhaus St. Pölten eingeliefert.“

„Sonntag, 26. November 1967, zirka 20.10 Uhr, stürzte der dem Bf Drösing als Verschieber zugeteilte Bedienstete Franz Horak, geb. 5. Mai 1926, Heimatbf Bernhardsthal, am Heimweg mit seinem Moped auf der Bezirksstraße zwischen Ringelsdorf und Niederabsdorf und zog sich dabei Verletzungen schweren Grades zu. Horak wurde von der Rettung in das Krankenhaus Mistelbach eingeliefert.“

V-Bedienstete! An allen Ecken und Enden lauert die Gefahr. Darum: Überprüft stets Euer eigenes Verhalten und glaubt ja nicht — wie man es so oft zu hören bekommt:

„Mir kann eh nix passieren!“

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

Werden auf Bahngrund Kraftfahrzeuge durch Verschulden der Bahn stark beschädigt, so ist es wichtig, sie durch einen Fachbeamten der zuständigen Kraftwagenbetriebsleitung besichtigen zu lassen, um den Umfang der entstandenen Schäden einwandfrei ermitteln und übertriebenen Schadenersatzforderungen entgegentreten zu können.

Unterstützt die Bemühungen des Kraftwagendienstes dadurch, daß Ihr Euch erkundigt, wohin ein beschädigtes Kraftfahrzeug gebracht wurde oder gebracht werden soll, um so die Besichtigung ohne Zeitverlust zu ermöglichen!

13. Unfallverhütung



So wurde der Verletzte aufgefunden!

So kam es zum Unfall!

Am 21. November geriet im Bf G. der Verschieber L. beim Hemmschuhlegen zwischen einen Wagen und eine Verladerampe und wurde dabei schwer verletzt.

Dazu die Unfallverhütungsvorschrift, Heft 3, Punkte 3.3.2 und 3.7.2:

„Das Betreten des Raumes zwischen bewegten Fahrzeugen und Rampen, Gleisabschlüssen, Toren und dgl. ist untersagt.“

„Hemmschuhe sind so rechtzeitig aufzulegen, daß der Hemmschuhleger von anlaufenden Fahrzeugen nicht gefährdet werden kann.“