



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

12. Stück

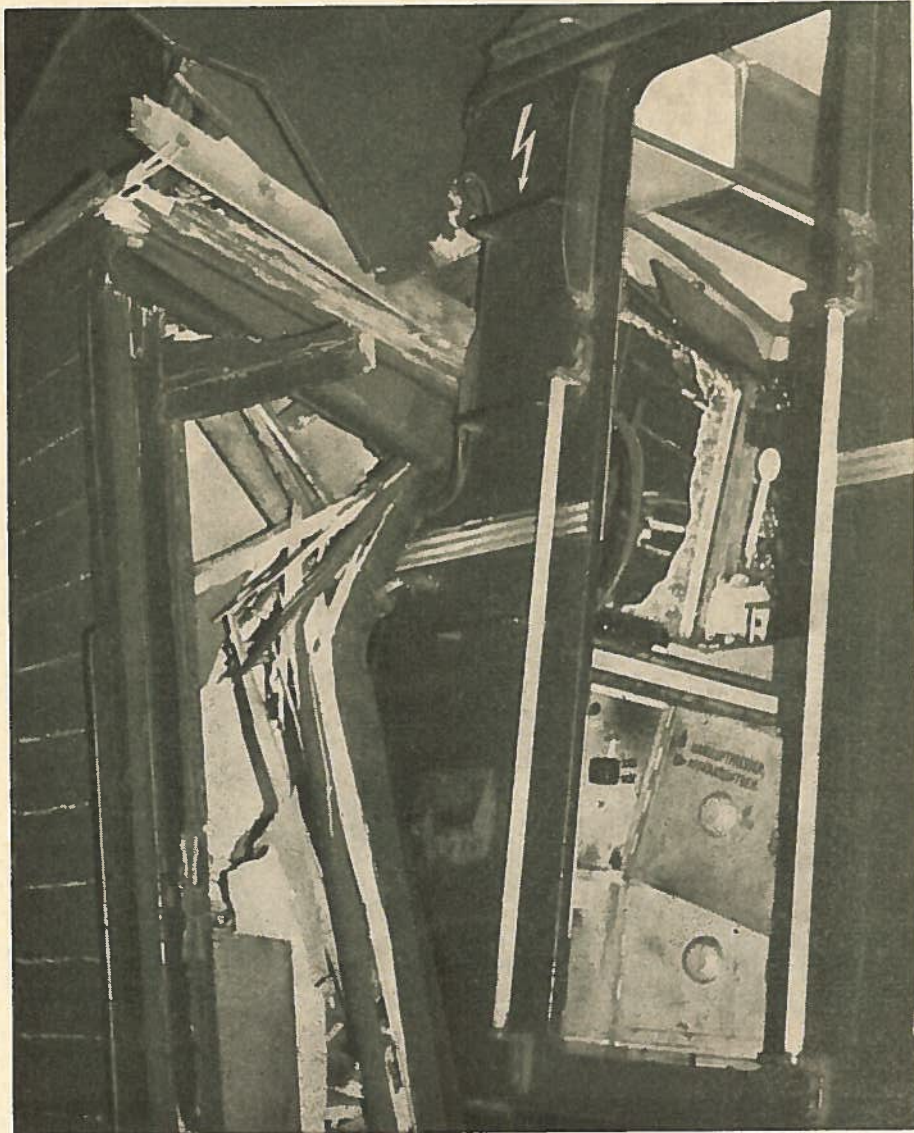
Wien, am 1. Dezember 1968

Jahrgang 1968

Inhalt: 75. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen  
76. Pflichterfüllung im höchsten Maße!  
77. Etwas für jeden  
78. Unfallverhütung

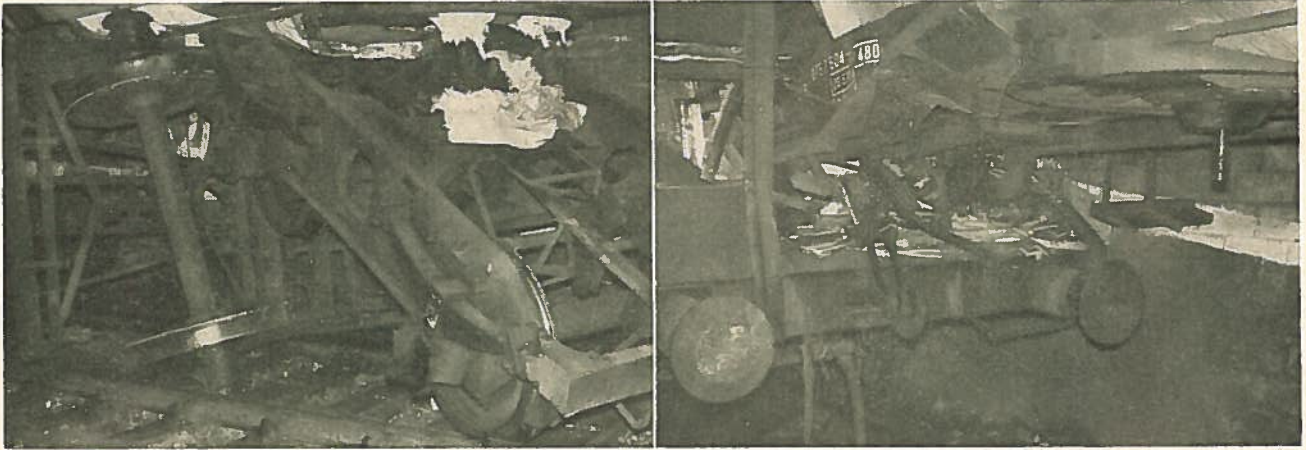
## Das ist das Ergebnis

(Zusammenstoß eines Güterzuges mit einem Personenzug in einem Tunnel; schwere Verletzung eines Zugführers und dreier Fahrgäste, leichte Verletzung von weiteren 14 Fahrgästen und 5 Bediensteten; Entgleisung zweier Tfz und zweier Güterwagen. Sachschaden: zirka S 1,5 Millionen!),



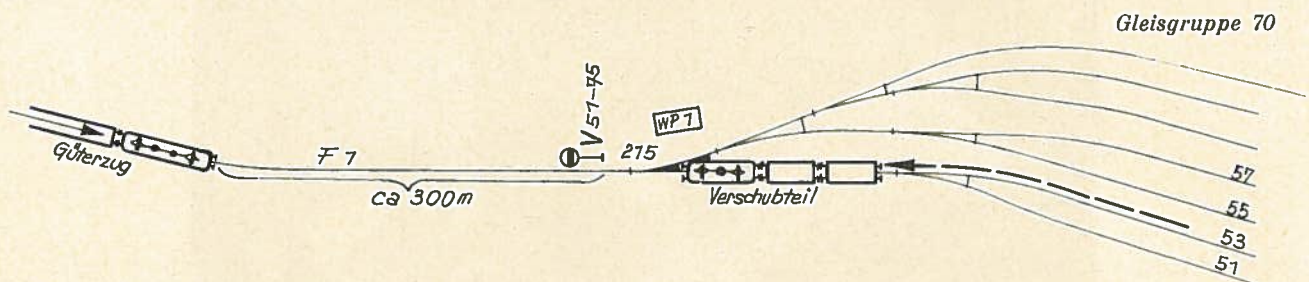
## wenn

ein Fdl beim Fahren auf dem falschen Gleis einen Personenzug vom Nachbarbf annimmt, auf die Annahme vergißt und selbst einen Güterzug ohne Anbieten und Annehmen, ohne Fahrsignal und Abmeldung auf das mit dem Personenzug besetzte Gleis abläßt.



### 75. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

- a) Gefährdung eines einfahrenden Güterzuges  
(Beitrag eines Fachbeamten der BBDion Innsbruck)



Am 19. Oktober 1968 überfuhr im Bf I. ein von einer ständigen Verschlussreserve gezogener Verschubteil einer Verschlussreserve die in der Bf-Do für das Anhalten bei Verschlussignal in Stellung „Verschluss verboten“ näher bezeichnete Stelle (Grenzmarke) und geriet dadurch in die Fahrstraße eines einfahrenden Überstellzuges. Die Weiche 215 wurde in verriegeltem Zustand aufgeschnitten und schwer beschädigt. Wohl konnte ein Zusammenstoß vermieden werden — der Überstellzug wurde vom Weichenwärter etwa 300 m vor der Weiche angehalten — jedoch war die beschädigte Weiche auf die Dauer von zirka 3 Stunden unbefahrbar. Dies führte zu erheblichen Betriebsbehinderungen und Zugverspätungen.

Wie kam es zu diesem schweren Anstand?

Die Sicherung der Fahrstraße für Zugfahrten im Bf I. erfolgt durch schloßgesperrte Weichen. Die Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Einrichtungen werden durch Schlüsselwerke sichergestellt. Das Verschlussignal V 51-75 zeigt in der Grundstellung „Verschluss erlaubt“ und gestattet die Verschubfahrten aus den Gleisen 51-75. Es ist signalabhängig und

befindet sich daher zwangsläufig in der Stellung „Verschluss verboten“, wenn dies für den Flankenschutz bei Zugfahrten erforderlich ist und die betreffenden Hauptsignale sich in Freistellung befinden. Da dieses Verschlussignal außerhalb des Einmündungsbereiches der Richtgleise in das Hauptgleis F 1 steht, ist in der Bf-Do festgelegt, daß die Fahrt eines Verschubteiles bei Stellung „Verschluss verboten“ zeigendem Verschlussignal V 51-75 nur bis zur Grenzmarke des jeweils befahrenen Gleises gestattet ist.

Um zirka 16.00 Uhr ordnete der Wärter des Weichenpostens 1 wegen der bevorstehenden Einfahrt des Überstellzuges die Einstellung des Verschubes an. Nach Vereinbarung zwischen dem planmäßig eingeteilten Verschubleiter und dem Weichenwärter sollte noch die beabsichtigte Verschubbewegung — Beigabe eines Schlußbremswagens an einen Güterzug auf Gleis 53 — durchgeführt und anschließend der Verschub eingestellt werden. Wegen eines dringenden betriebswichtigen Ferngesprächs mit dem Aufsichtsverschubmeister übertrug der planmäßig eingeteilte Verschubleiter die Leitung dieses Teilverschubes berechtigt einem Verschieber, ver-

absäumte jedoch, diesen auch von der angeordneten Einstellung des Verschubes in Kenntnis zu setzen. Nach Beendigung der Verschubarbeiten auf Gleis 53 beauftragte der nunmehrige Verschubleiter den Tfz-Führer zur Fahrt in Richtung Weichenposten 1 und nahm seinen Platz auf dem 2. Wagen des gezogenen Verschubteiles ein.

Verschubleiter und Tfz-Führer erkannten die Stellung „Verschub verboten“ des Verschubsignales und die für diese Fahrt unrichtige Stellung der in der Fahrstraße des einfahrenden Zuges liegenden Weiche 215 zu spät. Die vom Tfz-Führer sofort eingeleitete Schnellbremsung wurde zwar noch wirksam und verminderte auch die Geschwindigkeit des Verschubteiles, jedoch war das Aufschnelden der verriegelten Weiche 215 nicht mehr zu vermeiden.

Dieser Anstand der nur durch das Zusammentreffen günstiger Umstände ohne schwerwiegende Folgen blieb, wurde vom planmäßig eingeteilten Verschubleiter, von dem mit der Durchführung des Teilverschubes beauftragten Verschubbediensteten und vom Tfz-Führer verschuldet.

Gemäß Punkt 71 der DV V 3 ist der Verschubweg, d. s. die beim Verschub befahrenen

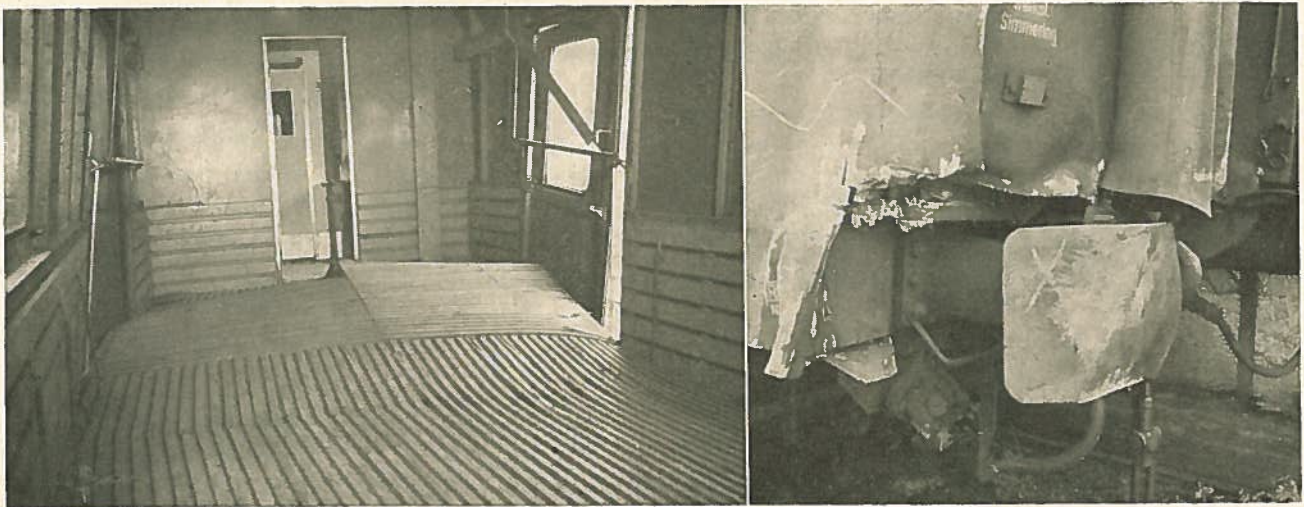
Gleisabschnitte und Weichen samt den für sie gültigen Signalen und Kennzeichen vom Verschubleiter und von den am vordersten Fahrzeug befindlichen Bediensteten (Tfz-Mannschaft bzw. Spitzenverschieber) in gleicher Weise zu beobachten. Daraus ergibt sich für den Verschubleiter die Verpflichtung, seinen Standort so zu wählen, daß er den Verschubweg gut überblicken kann.

Bei Beachtung dieser für den Verschub unerlässlichen Bestimmung wäre es trotz der unterlassenen Verständigung über die Einstellung des Verschubes nicht zu diesem schweren Anstand gekommen.

Die Fehlhandlung des planmäßig eingeteilten Verschubleiters bestand in der mangelhaften Übertragung der Verschubleitung. Er gab den Auftrag zur Einstellung des Verschubes nicht weiter und hat daher sinngemäß gegen die Bestimmungen des Punktes 73 der DV V 3 verstoßen.

Dieser schwere Anstand hat neuerlich gezeigt, wie durch Außerachtlassung von wichtigen Bestimmungen Situationen geschaffen werden, durch die die Betriebssicherheit größtenteils gefährdet wird.

#### b) Verschubentgleisung — S 900.000 Schaden!



Am 2. September 1968 stieß im Bf S. ein abgestoßener Verschubteil (Wagensatz) ungebremst so heftig an den Gleisabschluß des Gleises 7a, daß der 1. Wagen mit einem Drehgestell entgleiste und schwerstens beschädigt wurde. Die beiden nachfolgenden Wagen erfuhren erhebliche, der Gleisabschluß leichte Beschädigung.

Ein in einem Wagen mit Reparaturarbeiten beschäftigter Werkmann erlitt schwere, ein Wagenreiniger leichte Verletzungen.

Laut Bf-Do des Bf S. darf in das Stumpfgleis 7a nur dann abgestoßen werden, wenn der Verschubteil mittels Handbremse zum Stillstand gebracht wird. Den Verschubbediensteten war überdies bekannt, daß der erwähnte Wagensatz während der Verschubdurchführung gereinigt wurde. Es war beabsichtigt, den aus einem BD4-

und zwei B4-Wagen bestehenden Wagensatz zuerst nach Gleis 7a und danach einen daran gekuppelten Verstärkungswagen nach einem Abstellgleis abzustößen, wobei beide Verschubteile mittels Handbremsen angehalten werden sollten.

Der Verschubleiter beauftragte deshalb vor Verschubbeginn einen Verschieber zur Mitfahrt und Bremsbesetzung am Verstärkungswagen und einen zweiten zur gleichen Tätigkeit bei der Wagengruppe für Gleis 7a. Da die Auftragserteilung getrennt erfolgte, kannten die beiden Bediensteten den jeweils an den anderen gegebenen Auftrag nicht.

Vor Beginn des Abstoßens bemerkte der eine Verschieber, daß sich auf dem Verstärkungswagen bereits sein Kollege befand, meinte, dieser werde die Bremsbedienung bei den für Gleis 7a

bestimmten Wagen vornehmen, und führte deshalb den vom Verschiebleiter erhaltenen Auftrag nicht aus.

Der Verschiebleiter leitete die Verschiebung (Abstoßen nach Gleis 7 a) ein, ohne sich vorher von der Bremsbesetzung zu überzeugen. Dadurch rollte die abgestoßene Wagengruppe völlig ungebremst in das Stumpfgleis und prallte mit zirka 20 km/h gegen den Gleisabschluß.

Auch dieser Unfall zeigt, wie verhängnisvoll „Annehmen“, „Meinen“ und „Glauben“ sein können. Nur weil der zum Abbremsen der 3 Wa-

gen eingeteilte Verschieber seinen Kollegen am Verstärkungswagen sah, war er der **Meinung**, der Verschiebleiter hätte seinen Auftrag geändert und blieb deshalb zurück. Der Unfall zeigt aber auch die große Verantwortung eines Verschieblers, der sich keinesfalls darauf verlassen darf, daß seine Aufträge auch befolgt werden. Nur Gewißheit hilft, Unfälle zu vermeiden! (Bezüglich „Unfälle von Wagenreinigungsbediensteten beim Verschub“ siehe auch GD. Z. 11049/1 vom 24. Jänner 1953 und Verkehrs-Unterrichtsblatt 6/1964.)

### c) Nachlässige Dienstleistung führt zu Zuggefährdung

Am Ereignistag war gemäß eines Fernschreibens im Bf B. eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wegen Sanierung einer EK einzuhalten. Die Züge waren über diese Besonderheit mit A-Befehl zu verständigen.

Obwohl dem Fdl des Bf G. der Inhalt des Fernschreibens bekannt war, vergaß er, die Zugmannschaft eines Güterzuges über die vorübergehend eingerichtete La-Stelle mit A-Befehl zu verständigen. Er setzte hievon den Fdl des Befehlsbf W., in dem der Güterzug planmäßig Durchfahrt hatte, in Kenntnis. Über Auftrag dieses Fdl wies dessen Fernschreiber im Anschluß an die Zuganzeige ausdrücklich darauf hin, daß die Zugmannschaft des Güterzuges von der La-Stelle nicht verständigt sei.

Nun wäre es noch zu keiner Zuggefährdung gekommen, wenn der Fdl im Bf B., in dem die La-Stelle bestand, und der Tfz-Führer des Güterzuges richtig gehandelt hätten. Der Fdl hatte — vermutlich infolge eines Hörfehlers (keinen — einen A-Befehl) — im Fernsprechvormerk an-

schließend an die Zuganzeige den Vollzug der Aushändigung des Befehles an die Zugmannschaft vermerkt und deshalb die Durchfahrt für den Güterzug freigegeben. Wiewohl Langsamfahr-signale aufgestellt waren, beachtete der Tfz-Führer des Güterzuges diese nicht und befuhr die La-Stelle mit unverminderter Geschwindigkeit (70 km/h)!

Nur günstigen Umständen ist es zuzuschreiben, daß der Unfall folgenlos blieb.

Der Vorfall beweist, wie wichtig es im Verkehrsdienst ist, bei Entgegennahme betriebswichtiger Ferngespräche und Meldungen alle jene Sorgfalt anzuwenden, die zur Wahrung der Verkehrssicherheit unbedingt erforderlich ist.

Für Tfz-Führer gilt auch im Falle einer nicht erfolgten Verständigung die Verpflichtung gemäß Punkt 446 der DV V 3, wonach die gesamte Zugmannschaft auf alle für die Zugfahrt in Betracht kommenden Signale, Kennzeichen und zusätzlichen Zeichen zu achten und sie — gegebenenfalls unverzüglich — zu befolgen hat.

### d) Unerlaubte Durchfahrt

Während der Annäherung eines Triebwagenpersonenzuges an die planmäßige Anhaltestelle St. tral- der Tfz-Führer keine Anhaltemaßnahmen, wiewohl er den gültigen Buchfahrplan mit den Angaben für diesen Zug auf dem Führerstand aufgeschlagen vor sich liegen hatte. Da auch die Zugbegleitmannschaft nicht auf die Einhaltung des Fahrplanes achtete, fuhr der Zug in der Hst. unerlaubt durch. Erst als ein Fahrgast den Zugführer auf die Nichtbeachtung des vorgesehenen Aufenthaltes aufmerksam machte, bediente letzterer die Notbremseinrichtung, worauf der Zug — allerdings erst 2,5 km nach der Hst. — zum Stillstand kam. Im Zug befanden sich 20 Fahrgäste für die Hst. und in dieser 3 Reisende, die erst mit einem späteren Zug ihre Fahrt antreten konnten.

Die Erhebungen ergaben, daß der Tfz-Führer noch einen im vorangegangenen Fahrplanabschnitt verkehrenden Zug im Gedächtnis hatte, bei dem in der Hst. kein Aufenthalt vorgesehen war. Da es die 1. Dienstleistung des Tfz-Führers

im laufenden Fahrplanabschnitt war, wäre er verpflichtet gewesen, sich umso mehr des Buchfahrplanes zu bedienen!

Seitens der Zugbegleitmannschaft werden wiederholt fast die gleichen Fehler begangen. Zugführer und Schaffner verlassen sich nur zu gerne auf den Tfz-Führer und achten nicht auf eigenem auf Einhaltung der Aufenthalte.

In der Absicht, ihre Nachlässigkeit bei der Streckenbeobachtung zu bemänteln, werden von den Zugführern oft „unaufschiebbare Schreibarbeiten“ vorgeschützt.

Gewissenhafte Beachtung des Buchfahrplanes und Beobachtung der Strecke sind die einzigen Mittel, um unerlaubte Durchfahrten zu vermeiden.

Wir erinnern hier an die Bestimmungen des Punktes 481 der DV V 3, worin es u. a. heißt, daß bei Nichteinhalten eines vorgeschriebenen Aufenthaltes durch die Tfz-Mannschaft der Zug durch die Zugbegleitmannschaft sofort anzuhalten ist.

## 76. **Pflichterfüllung im höchsten Maße!**

Am 17. Juli 1968 um 0.39 Uhr begegneten einander die Züge G 859 und G 54 zwischen den Bf Pöchlarn und Ybbs a. d. Donau in Höhe des im km 103,312 befindlichen Wärterhauses 128. Dabei wurde der darin wohnende Weichenaufseher I Anton Zipko des Bf Krummnußbaum durch einen von diesen Zügen herrührenden außergewöhnlichen Lärm aus dem Schlaf geweckt. Da Zipko eine Unregelmäßigkeit vermutete, stand er sofort auf, kleidete sich an und begab sich auf den Bahnkörper um dort nach der Ursache des vernommenen Lärms zu forschen. Dabei fand er eine zwischen den Gleisen 1 und 2 liegende, von einem Kühlwagen stammende Flügeltür vor, die er wegen eines etwa anrollenden Zuges allein unter Aufbietung aller Kräfte sofort aus dem Gefahrenbereich entfernte. Da der Bedienstete in weiterer Folge in Richtung Ybbs a. d. Donau auf dem Schotterbett verstreut liegende Paketumschließungen sowie den Inhalt von Paketen fand, schloß er richtig auf eine Streifung zweier Züge. Er eilte deshalb zu dem im km 103,297 befindlichen Streckenfernsprecher und verständigte von dort die Fdl der benachbarten Bf. Diese veranlaßten das Anhalten der Züge G 859 und G 54 und verständigten die Zugmannschaften

der fälligen Züge D 259 und G 24 mit V-Befehl über ein zu gewärtigendes Fahrthindernis.

Zipko ging sodann zur Ereignisstelle zurück und sammelte gemeinsam mit dem Wärter des Schrankenpostens 129, den er fernmündlich um Mithilfe ersucht hatte, die aus dem Postbeiwagen des Zuges G 859 gefallenen Pakete bzw. deren Inhalt ein und verwahrte sie gesichert.

Zweifellos hat Zipko seine Pflicht als Eisenbahner weit über das normale Maß hinaus erfüllt. Seinem entschlossenen Verhalten ist es auch zu danken, daß der nächstfällige Zug D 259 nicht auf das Fahrthindernis auffuhr, wobei es zu einer folgenschweren Entgleisung hätte kommen können. Es ist selbstverständlich, daß der Bedienstete belobt und belohnt wird.

Außerdem wurde der Bedienstete für die Verleihung einer sichtbar zu tragenden Auszeichnung vorgeschlagen.

Das Ereignis gibt Anlaß, alle Bediensteten aufzufordern, jene Fälle, bei denen ein Unfall vermieden wurde bzw. Pflichterfüllung über das normale Maß vorliegt, schriftlich direkt der GD, Betriebsdirektion, I/7 — Unfallerbauungsamt bekanntzugeben.

## 77. **Etwas für jeden**

### **Antwort auf einen Beschwerdebrief**

„Sehr geehrter Herr Oberlandesgerichtsrat!

Wir dürfen Ihnen für Ihre Zuschrift vom 19. 9. 1968 vielmals danken und wegen der vom Zugbegleitpersonal des Zuges TS 116 am 16. 9. 1968 unterlassenen Verständigung der Fahrgäste über den Grund des unvorhergesehenen längeren Aufenthaltes dieses Zuges zwischen den Bahnhöfen Treglwang und Wald am Schoberpaß unser aufrichtiges Bedauern zum Ausdruck bringen.

Durch Ihre Mitteilung und durch die in der Folge gepflogenen Erhebungen ist erwiesen, daß das Zugbegleitpersonal eindeutigen dienstlichen Vorschriften, die genau regeln, wann und auf welche Weise die Fahrgäste über Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr zu unterrichten sind, nicht entsprochen hat. Die dafür zuständigen Bediensteten wurden entsprechend zur Verantwortung gezogen. Darüber hinaus wurde der Vorfall zum Anlaß genommen, im Schulungswege erneut auf die einschlägigen Vorschriftenbestimmungen hinzuweisen, damit derartige Unterlassungen in Zukunft möglichst unterbleiben.

Wir bitten höflichst, die entstandenen Unzukömmlichkeiten zu entschuldigen . . . . .

Reg.-Rat Dorrek, Dir.-Rat“

Zu gleichartigen Beschwerden hat auch die Bundesbahndirektion Innsbruck die DA. Z. 4200/6/68 vom 25. September 1968 erlassen, die nachstehend auszugsweise wiedergegeben wird:

„Wiederholte Beschwerden von Reisenden über mangelnde Verständigung bei Verzögerung des Zuglaufes veranlassen uns, nochmals alle Fdl, Zugführer und Reisezugschaffner zu ermahnen, die Anordnungen hinsichtlich Information des Reisepublikums besonders zu beachten.

Immer wieder kann festgestellt werden, daß Reisende im Zuge lange Zeit überhaupt nicht von längeren Aufenthalten unterrichtet werden. Die Lautsprecheransagen allein genügen nicht, da sie oft nicht gehört oder verstanden werden. Der Fdl hat die Schaffner besonders zu beauftragen, einwandfreie und höfliche Verständigung im Zuge durchzuführen. Auch die in Bf wartenden Reisenden sind wiederholt über größere Zugverspätungen oder Zugausfälle, die mit außergewöhnlichen Ereignissen im Zusammenhang stehen, zu verständigen. Erforderlichenfalls haben sich Bahnsteigschaffner und Personenkassiere in diese Unterrichtung einzuschalten.

Es muß allen klar sein, daß Kundendienst — dazu gehört eine einwandfreie Information des Reisepublikums — das beste Werbemittel für die Eisenbahn darstellt.“

**Fdl, Zugführer, Schaffner!****Verständigt die Reisenden**

- über außergewöhnliche Vorkommnisse, die einen Reisezug beeinflussen, mit Angabe des Grundes, der Dauer und allfälliger Ersatzmaßnahmen [DV V 3, Punkt 181 r)];
- über die Teilung von Reisezügen (DV V 3, Punkt 195);
- über Ein- und Ausfahränderungen für Reisezüge (DV V 3, Punkt 292, ZSV 19);
- über Aufenthaltskürzungen bei Reisezügen (DV V 3, Punkte 337 und 485);

über Verspätungen personenbezogener Züge von 10 Minuten und mehr (DV V 3, Punkte 337, 341 und 485, ZSV 19);

über unvorhergesehenes Abstellen von Personenzügen (DV V 3, Punkt 468);

über geänderte Aussteigeseite beim Fahren auf dem falschen Gleis (DV V 3, Punkt 474);

über einen längeren unvorhergesehenen Aufenthalt eines personenbefördernden Zuges auf der Strecke (DV V 3, Punkt 496).

Wie aus Beschwerden hervorgeht, werden diese Verständigungen immer wieder unterlassen oder in völlig unzureichender Weise durchgeführt.

**Positives und Negatives aus der Statistik****Absinken der Trunkenheitsanstände von V-Bediensteten!**

1965	1966	1967	1968 bis 31. Oktober
59	46	39	26

Verminderung bzw. Vermehrung der Verschubzusammenstöße und Verschubentgleisungen in Prozenten gegenüber dem gleichen Zeitraum 1967

	Bundesbahndirektionen				Summe
	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	
1. Viertel 1968	+14,0 %	+37,2 %	+36,4 %	-22,5 %	+19,5 %
2. Viertel 1968	+21,0 %	-13,2 %	-9,1 %	-14,1 %	-1,6 %
1. Hälfte 1968	+17,1 %	+14,2 %	+15,0 %	-18,2 %	+9,7 %

Ob hier wohl die seit Beginn des Jahres 1968 von der Bundesbahndirektion Villach angewendete neuartige Methode der Erfassung von

Unfallquellen bereits ihren ersten Niederschlag gefunden hat? (Siehe Verkehrs-Unterrichtsblatt 9/1968, Punkt 63.)

**Man schrieb uns**

„Österreichisches Komitee für internationalen Studienaustausch“

An den  
Bahnhofsvorstand Wels  
Bahnhof  
4600 Wels

Sehr geehrter Herr Bahnhofsvorstand!

Wir möchten nicht verabsäumen, für Ihre wirklich große Hilfe bei der Abfertigung des Gepäcks unserer jugendlichen Teilnehmer zu danken.

Wie uns seitens der Reiseleiter versichert wurde, haben Sie alles in die Wege geleitet, damit die Gepäckstücke von den anreisenden Kindern sofort nach Einlangen des Sonderzuges zu diesem gebracht wurden.

Im Namen unserer Organisation und auch im Namen unserer Partnergesellschaft, der Anglo-

Austrian Society in London möchten wir Ihnen für Ihre Mithilfe recht herzlich danken.

Mit vorzüglicher Hochachtung

R. L.“

„Sehr geehrte Herren!

Ich möchte Ihre Aufmerksamkeit auf den Schaffner des ‚Balkan-Express‘ lenken, der mir am 23. 8. 1968 im Kurswagen nach Rijeka (Nr. 336) durch besondere Aufmerksamkeit, Hilfsbereitschaft und Höflichkeit auffiel.

Wären alle Schaffner so wie er, würde man ohne mit der Wimper zu zucken auch viel höhere Preise zahlen und sich in der Bahn immer wohl fühlen — als gern gesehener Gast.

Hoffentlich zeigen Sie diesem und an ihm den anderen Schaffnern, daß beispielhaftes Verhalten auch materiellen Nutzen für die ÖBB nach sich zieht!

Hochachtungsvoll

Dr. H. G.“

„An den  
Vorstand des Bf Wels, OÖ.

Sehr geehrter Herr!

Am Sonntag, 8. 9. 1968 fuhr ich mit meiner Familie, Gattin und 4 Kinder, von Steeg-Gosau nach Nürnberg. Von Wels bis Nürnberg hatte ich in Steeg-Gosau für den Donau-Kurier Platzkarten bestellt. Leider war bei der Platzreservierung ein Fehler unterlaufen, den auch ich nicht rechtzeitig entdeckte, wodurch die Plätze nicht im richtigen Wagen reserviert waren. Ich wandte mich daher an die Auskunft im Bf Wels. Dieser Herr dort (er ist unterarmamputiert) hat sich in rührender Weise bemüht, daß wir im Donau-Kurier Platz bekamen. Nach meiner Auffassung ging das weit über seine Pflichterfüllung hinaus, so daß ich mir erlaube, Sie davon in Kenntnis zu setzen. Leider ist es ja so, daß man gegenwärtig wenig Menschen findet, die hilfsbereit und höflich sind. Um so mehr sind wir, meine Familie und ich, dankbar für so ein überaus freundliches Entgegenkommen.

Wir bedanken uns nochmals sehr herzlich und denken bei Erinnerungen vom schönen Urlaub in Österreich auch an den freundlichen Beamten in des Auskunft des Bf Wels.

Mit vorzüglicher Hochachtung

O. E. und Familie.“

#### Egon Schiele — Sohn eines Eisenbahners

Am 31. 10. 1968 fand in Tulln ein Festakt anlässlich des 50. Todestages von Egon Schiele statt. Im Anschluß daran wurde am Aufnahmsgebäude des Bf Tulln — dem Geburtshaus des Künstlers — eine Gedenktafel durch den Landeshauptmann-Stellvertreter enthüllt.

Schiele, dessen Vater von 1887 bis 1905 Bf-Vorstand des Bf Tulln war, wurde am 12. 6. 1890 geboren. Er schuf sich nach Besuch des Realgymnasiums in Klosterneuburg und der Kunstakademie in Wien in weniger als 10 Jahren



eine hervorragende Stellung in der modernen europäischen Malerei und gelangte durch Ausstellungen in Amerika zu Weltgeltung.

Leider verstarb der Künstler viel zu früh, und zwar im 28. Lebensjahr, 3 Tage nach dem Tode seiner Gattin.

#### 78. Unfallverhütung

##### Zu spät!

(Beitrag eines Bf-Vorstandes der BBDion Villach)



Zwei Tote, Mutter und Tochter, sowie weitere 2 Schwerverletzte, forderte dieser Unfall an einer unabgeschrankten EK.

Wo liegt aber die Schuld?

Jedenfalls nicht bei jenen, die ihr Leben lassen mußten. Sie wurden ein Opfer mensch-

lichen Versagens, worüber später das Strafgericht zu urteilen haben wird.

Erschüttert stehen nun die zuerst Herbeigeilten vor dem Schreckensbild, das sich da bietet, offensichtlich abgelenkt von der Gefahr, die ihnen selbst jeden Augenblick droht. Wie schnell ein Zug da sein kann, beweist doch mehr als eindeutig der sicherlich nicht mutwillig herbeigeführte Autounfall mit seinen fürchterlichen Folgen.

Aber der Mensch lernt scheinbar tatsächlich nie aus! Machen wir uns deshalb zum obersten Gebot, in derartigen Situationen alle zu warnen, die es nicht lassen können, sich an einem geschehenen Unfall sattzusehen, ohne dabei auf ihr eigenes Leben Bedacht zu nehmen.

Wie schnell kann etwas geschehen sein und dann — dann ist es vielleicht „zu spät“!

### Schwere Verletzung eines Verschubbediensteten



1 und 3: Lage von Teilen des Pelzstiefels; 2: Lage des Verletzten.  
(Foto der Gendarmerie.)

Der nachstehend geschilderte Unfall ereignete sich bereits vor einem Jahr. Er wird jedoch erst jetzt hier angeführt, um auf die in der kalten Jahreszeit auftretenden Unfallgefahren neuerlich hinzuweisen. Die damals erstellte Presseverlautbarung lautete:

„Heute, 11,35 Uhr, wurde bei Verschubarbeiten im Bf H. der 22jährige Verschubbedienstete H. aus K. von einem Güterwagen überfahren und schwer verletzt. Er erlitt Abtrennung des rechten Unterschenkels und wurde mit der Rettung in das Krankenhaus St. eingeliefert.

Der Verunglückte war beim Versuch, einen anrollenden Güterwagen an einen stehenden zu kuppeln, ausgeglitten und mit dem rechten Fuß auf der Schiene zu liegen gekommen.“

Der diesbezügliche Bericht der Gendarmerie lautete u. a.:

„Im Weichenbereich steckten zwischen der linken Schiene und der Weichenverstärkung auf einer Länge von 1,2 m der Unterschenkelknochen, Reste des rechten Fußes und Teile des Pelzstiefels, in dem sich der Vorfuß befand. Die Eisenschwellen waren zu diesem Zeitpunkt mit Schnee bedeckt . . . . Es gelang H. noch, die

anrollenden Wagen anzukuppeln, dann rutschte er von der schneebedeckten Schwelle ab und stürzte . . . .“

Der Verunglückte gab hierzu an:

„. . . . . Dort nahm ich von dem stehenden Wagen die Schraubenkupplung in die Hand; die 3 Wagen rollten mit Schrittgeschwindigkeit auf mich zu. Ich habe dann den Kupplungsbügel eingehängt. Es erfolgte ein kleiner Anprall, weshalb ich einen Schritt zurück machte. Dabei bin ich mit dem linken Fuß auf der Schwelle ausgerutscht und rücklings zwischen die Schienen gefallen. Ich wollte mich dann mit der Hand an der Kupplung festhalten, bin aber abgerutscht, wobei der rechte Fuß über die eine Schiene hinausragte. Ich gebe zu, daß der Unfall auf mein eigenes Verschulden zurückzuführen ist . . . .“

### Druckfehlerberichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11/1968 ist auf Seite 103 unter Punkt 71 in der linken Spalte im 2. Absatz im Wort „Autodurchschleußverkehr“ das „ß“ durch „s“ zu ersetzen.