

# Verkehrs-Unterrichtsblatt

9. Stück

Wien, am 1. September 1958

Jahrgang 1958

- Inhalt: 34. Probealarm  
35. Wie es zum Tode eines Firmenarbeiters kam  
36. Immer wieder Reinigungsmängel  
37. Die Gleisbremsen  
38. Unglaublich — aber wahr!  
39. Gefährdende Verschiebewegungen

## *Fahrdienstleiter! Stellwerksbedienstete!*

In kurzer Aufeinanderfolge vorgekommene grobe Nachlässigkeiten bei der Fahrwegprüfung haben zu sehr folgeschweren Unfällen und bedenklichen Zuggefährdungen geführt.

Von der gewissenhaften Feststellung, ob der Fahrweg von jedem Hindernis frei ist, hängen Menschenleben ab.

Bedenkt dies stets! Vergeßt nie auf Eure Prüfpflicht!

## *Betriebskontrollore! Vorstände!*

Es ist Eure Aufgabe, die Betriebsbediensteten immer wieder an die große Bedeutung gewissenhafter Pflichterfüllung zu erinnern.

Lässigkeit in der Handhabung der Dienstaufsicht rächt sich stets.

## Schrankenwärter!

## Stellwerkswärter!

Neuerliches starkes Ansteigen der Fälle  
von offenen und unbewachten Schranken!

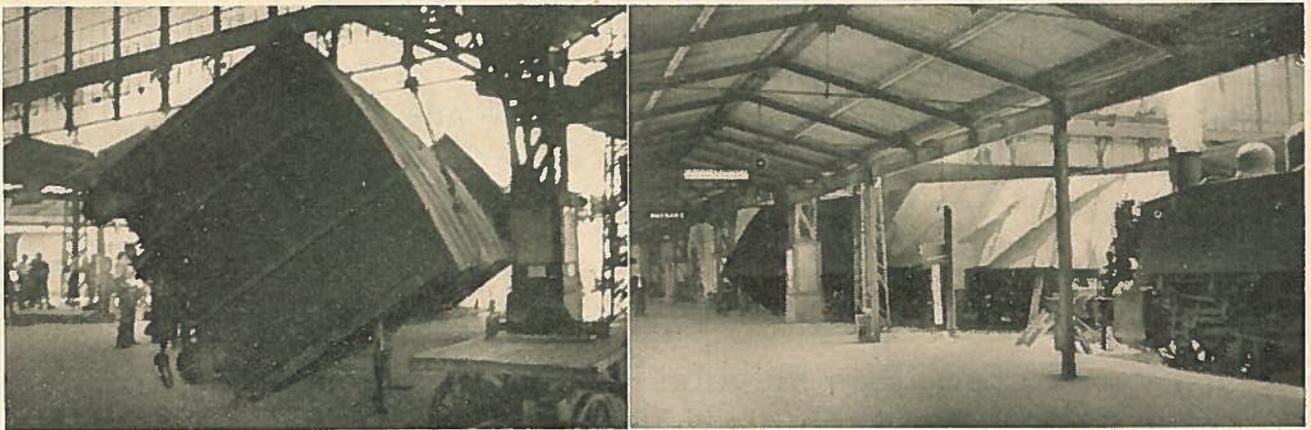
Juni 1958 . . . . . 50 Fälle!

Juli 1958 . . . . . **80** Fälle!

1. Hälfte des Monats August: Bereits  
wieder 40 Fälle!

**Waren denn alle bisherigen Mahnungen vergebens?  
Bedenkt, daß Menschenleben am Spiel stehen!**

Das sind die Folgen,



**wenn**

es der Verschubleiter unterläßt, den ersten geschobenen Wagen einer Vershubabteilung sowie die erforderliche Anzahl von Handbremsen besetzen zu lassen und, ohne selbst eine Handbremse zu betätigen, vorzeitig den Vershubteil in der Meinung verläßt, der Lokomotivführer werde rechtzeitig anhalten;

der Verschieber die geschobene Wagengruppe ohne Auftrag von der Lokomotive abkuppelt, so daß diese ungebremst gegen den Gleisabschluß eines Stumpfgleises rollt und ihn zertrümmert, wobei zwei Wagen auf den Bahnsteig gelangen und dort umstürzen.



Um 16.40 Uhr — es herrscht bereits starke Dämmerung — befragt der Sicherungsposten den an der Arbeitsstelle anwesenden Firmeninhaber, ob mit Rücksicht auf die unzureichende Sicht die Arbeit eingestellt werde. Er bekommt zur Antwort, daß noch etwa 4 bis 5 Schwellen zu bohren seien und diese Arbeit zirka 5 Minuten in Anspruch nehmen werde. Der Sicherungsposten befragt hierauf den örtlich Aufsichtsführenden, ob er die Arbeitseinstellung den benachbarten Fahrdienstleitern melden und das Fernsprechkabel einziehen dürfe. Da er Zustimmung erhält, begibt er sich zu dem 100 Meter von der Arbeitsstelle entfernten Anschaltfernsprecher und meldet den Fahrdienstleitern die Beendigung der Arbeit. Sodann rollen örtlich Aufsichtsführender und Sicherungsposten das Fernsprechkabel auf. Im gleichen Augenblick kommt auf Gleis 2 aus dem Rechtsbogen ein Personenzug. Der Sicherungsposten bemerkt den Zug, der nur mehr etwa 100 Meter von der Arbeitsstelle entfernt ist, und läuft, Rottenwarnsignale gebend, auf die Arbeiter zu. Einer davon, der die Schwellenbohrmaschine bedient, kann nicht mehr rechtzeitig aus dem Gleis treten; er wird vom Zug erfaßt und zerstückelt.

Welche Fehler wurden begangen?

Gemäß Punkt 26 der DV A 40/V ist der Standort des Sicherungspostens so zu wählen, daß jedes herannahende Fahrzeug **rechtzeitig** wahrgenommen werden kann. Diese Bestimmung beachtete der **örtlich Aufsichtsführende** nicht, da er den Sicherungsposten 100 Meter von der Arbeitsstelle in Richtung Bahnhof B entfernt aufstellte, wodurch diesem auf einen auf Gleis 2

herannahenden Zug eine Sicht von nur 250 Meter gegeben war! Dabei bestand ohne weiteres die Möglichkeit, einen anderen Standort in Richtung gegen Bahnhof A zu wählen, da das Fernsprechkabel genügend lang war.

Als der Sicherungsposten vom Firmeninhaber die Mitteilung erhielt, die Arbeit werde in 5 Minuten beendet sein, wartete er die Beendigung einfach nicht ab, sondern meldete mit Duldung des Aufsichtsführenden die Einstellung der Arbeiten und begann mit dem Abbau des Fernsprechkabels. Er verstieß dadurch gegen die Bestimmungen der Punkte 40, 41 und 46 der DV A 40/V, da er die Arbeitsstelle vor Einstellung der Arbeit verließ und ihn ablenkenden Tätigkeiten nachging. Durch die zu frühe Abmeldung der Baustelle erfuhr er auch nicht mehr die Abfahrt des Personenzuges vom Bahnhof A und konnte deshalb die seinem Schutz anvertrauten Arbeiter nicht mehr warnen. Als er den Zug erblickte, war es bereits zu spät!

Der „**örtlich Aufsichtsführende**“ hatte die Verstöße des Sicherungspostens widerspruchslos geduldet und ihm auch die Zustimmung zur Abmeldung der Baustelle gegeben; beim Abbau des Fernsprechkabels half er sogar mit. Er verstieß dadurch ebenfalls gegen die bereits angeführten Punkte sowie die Bestimmungen der Punkte 10 und 12 der DV A 40/V, denen zufolge er unter persönlicher Verantwortung die für den Unfallschutz erforderlichen Sicherungsmaßnahmen durchzuführen gehabt hätte. Seine Aufgabe wäre es somit auch gewesen, die Arbeiten mit den Schwellenbohrmaschinen mit Rücksicht auf die hereinbrechende Dunkelheit einstellen zu lassen.

Beide Bedienstete wurden zu je 4 Monaten strengen Arrest bedingt auf 3 Jahre verurteilt.

## *Pünktlichkeit im Zugverkehr*

**gewährleistet größte Betriebssicherheit  
und bedeutet beste Verkehrswerbung**

### 36. Immer wieder Reinigungsmängel

Aus der Zuschrift einer Reisenden war zu entnehmen, daß in einem von Grund auf renovierten Bahnhof mit starkem Fremdenverkehr die Reinigung der Stiegen und Bahnsteige völlig vernachlässigt wurde. So konnten u. a. **noch nach Wochen** die Spuren von erbrochenem Essen auf einem Stiegenaufgang wahrgenommen werden! Schmutzlachen wurden nicht gewaschen, Obstkerne, Papierabfälle und Zigarettenreste blieben liegen.

Eine Überprüfung des Bahnhofes bestätigte leider die Angaben der Reisenden; dabei sind in diesem Bahnhof zwei Reinigungsfrauen täglich insgesamt 13 Stunden im Dienst!

Für **Bahnhofvorstände** und **Aufsichtsbeamte** mit etwas Ordnungssinn müßte es doch selbstverständlich sein, sich vom Reinigungszustand ihrer Dienststellen zu überzeugen; die vorgeschriebenen Kontrollgänge allein würden hiezu ausreichend Gelegenheit bieten. Grobe Verunreinigungen mehrere Wochen hindurch zu übersehen, ist wohl Beweis genug für äußerst nachlässige Dienstauffassung!

### 39. Gefährdende Verschiebewegungen

Die Mißachtung des Punktes 120 der DV V 3 durch Triebfahrzeugführer führte in zwei Fällen dazu, daß in einem Bahnhof durchfahrende Schnellzüge durch Handsignale angehalten werden mußten.

Punkt 120 besagt, daß in einem Bahnhof, solange ein Hauptsignal für einen Zug auf „Frei“ steht, auf Gleisen, die in den Fahrweg des Zuges einmünden oder ihn schneiden, in der die Zugfahrt gefährdenden Richtung nur dann verschoben werden darf, wenn durch Einrichtungen, die vom Hauptsignal abhängig sind, oder in anderer zuverlässiger Weise eine Gefährdung der Zugfahrt hintangehalten ist.

Im ersten Fall stand auf dem Nachbargleis des Durchfahrgleises ein Güterzug. Unmittelbar vor der Durchfahrt eines Schnellzuges setzte sich dieser Zug in Bewegung, um — wie der Triebfahrzeugführer sagte — lediglich eine Wagenlänge vorzuziehen. Der Fahrdienstleiter, dem die Aufsicht über den Verschub oblag und der für die rechtzeitige Einstellung des Verschubes beim

Erwarten eines Zuges, dessen Fahrt durch den Verschub behindert werden könnte, verantwortlich, wußte von dem Vorhaben des Triebfahrzeugführers nichts und nahm an, daß der Güterzug das auf „Frei“ stehende Ausfahrtsignal fälschlicherweise auf sich bezog. Er handelte daher vollkommen richtig, als er den durchfahrenden Schnellzug anhielt.

Ähnlich war es in einem anderen Fall, wo auf dem Nachbargleis eine Lokomotive stand, die sich — auch wieder ohne Wissen des Fahrdienstleiters — ebenfalls gerade in dem Augenblick in Bewegung setzte, als ein Schnellzug durchfahren sollte. Auch hier wurde der Zug durch Handsignale angehalten.

Jeder Triebfahrzeugführer muß beachten, daß auch die kleinste Bewegung auf dem Nachbargleis während der Durchfahrt eines Zuges — selbst wenn sie so beabsichtigt war, daß dem Zug daraus keine Gefahr droht — vom Fahrdienstleiter, der hievon keine Kenntnis hat, als eine Gefährdung des Durchfahrzuges aufgefaßt werden muß. Solche eigenmächtige Verschiebewegungen sind daher unbedingt zu unterlassen.

### *Eisenbahnern zur Nachahmung empfohlen!*

Ein Geschäftsmann aus L. wollte seine am Bahnhof V. wartende Frau verständigen, daß er infolge eines unvorhergesehenen Zwischenfalles nicht zur vereinbarten Zeit eintreffen könne. Er erbat dazu die Hilfe der Fernsprechvermittlung V. Durch Bemühen der diensttuenden Vermittlungsbeamtin konnte die bereits besorgte Frau vom Sachverhalt rasch unterrichtet werden.

Dieser Dienst am Kunden wurde von dem Geschäftsmann lobend hervorgehoben.

Ein Ehepaar fuhr am 16. August 1958 mit zahlreichem Handgepäck nach G. Einige Zeit nach Ankunft bemerkte die Frau, daß sie ihre Handtasche, die unter anderem den Betrag von S 300,— enthielt, im Zug vergessen hatte. Da der Zug unterdessen auf ein Nebengleis überstellt worden war, eilte die Reisende in die Fahrdienstleitung, um ihren Verlust zu melden. Sie war hocheifrig, als man ihr dort sofort ihre Handtasche, die vom Schaffner gefunden und abgegeben worden war, überreichen konnte.

Die Reisende brachte in einem Schreiben zum Ausdruck, daß die Österreichischen Bundesbahnen stolz sein können, so ehrliche Bedienstete in ihren Reihen zu haben!

*Die Gewinner der Gruppen III, IV und V*

des 20.000-Schilling-Plakatpreisausschreibens der Versicherungsanstalt  
der österreichischen Eisenbahnen!

**Gruppe III**

Geldpreise zu je S 100.—:

Aigner Josef, Zugführer, Stern & Hafferl,  
Mitterdorfer Maria, Pauschalbedienstete, Bhf. Grafenstein,  
Loipold Johann, Bahnhelfer, Bhf. Zell am See,  
Godetz Johann, Zugführer, Bhf. Graz Hbf.,  
Brunnbauer Johann, Fahrdienstleiter, Bhf. St. Anton am Arlberg;

**Buchpreise aus der Büchergilde Gutenberg:**

Steinwender Alfred, Kanzlist, Bhf. Leoben,  
Köhler-Wegerer Karl, Bahnhofvorstand, Bhf. Weizelsdorf,  
Ludescher Erwin, Fahrdienstleiter, Bhf. Hohenems,  
Peihser Johann, Bahnhofgehilfe II, Bhf. Leoben,  
Epple Werner, Beamter, I. S. G.,  
Stoll Erwin, Betriebsbeamter I, Verbindungsstelle der ÖBB, Buchs-St. Gallen,  
Riernössl Karl, Schrankenwärter, Bh. Mst. Gaisbach-Wartberg,  
Brandner Alois, Magazinsdienst, Bhf. Kufstein,  
Blaha Josef, Verwaltungsbeamter II, Materialmagazin Knittelfeld,  
Egger Jakob, Stellwerkswärter, Bhf. St. Johann in Tirol.

**Gruppe IV**

Geldpreise zu je S 100.—:

Schnaitter Franz, Stellwerkswärter, Bhf. Völs,  
Kazianka Nikolaus, Zugführer, Bhf. Villach Hbf.,  
Hochedlinger Gustav, Hilfsarbeiter, E. S. G. Linz,  
Schragner Josef, Bahnhofleiter, Bhf. Ober-Waltersdorf,  
Schweighofer Franz, Werkmann, HW Floridsdorf, Nebenwerk Jedlersdorf;

**Buchpreise aus der Büchergilde Gutenberg:**

Affritsch Johann, Schaffner, Bhf. Villach Hbf.,  
Fischer Paul, Stellwerkswärter, Bhf. Fürtitz,  
Bernhart Eugen, Magazinsarbeiter, Bh. Mst. Dornbirn,  
Lintner Leopold, Stellwerksaufseher, Bhf. Wien Franz-Josefs-Bf.,  
Ambrosch Andreas, Haltestellenwärter, Bh. Mst. Velden am Wörthersee,  
Hammer Josef, Maler, Zgf. Ltg. Graz,  
Krappinger Sebastian, Güterkassier, Bhf. Treibach-Althofen,  
Zauner Johann, Nachtarbeiter, E. S. G. Linz,  
Trattinig-Norbert, technischer Zeichner, Fernmeldestreckenleitung Villach,  
Tschernernjak Gottfried, Verschieber, Bhf. Villach Hbf.

**Gruppe V**

Geldpreise zu je S 100.—:

Amlacher Rudolf, Fahrdienstleiter, Bhf. Kleblach-Lind,  
Laczik Oskar, Revident, Streckenleitung Wien-Süd,  
Püringer Petrus, Kassier, Bhf. Graz Hbf.,  
Bösch Engelbert, Kanzlist, Kraftwerksbauleitung Bludenz,  
Fischer Johann, kaufmännischer Angestellter, E. S. G. Linz;

**Buchpreise aus der Büchergilde Gutenberg:**

Steiger Benjamin, Lagerführer, Bhf. Graz Hbf.,  
Meyer Karl, Oberrevident, Streckenleitung Mürzzuschlag,  
Legenstein Rudolf, Schlosser, Zgf. Ltg. Graz,  
Krutsky Josef, Beamter, Zentrale Rechnungsstelle,  
Walenta Gustav, Kesselschmied, Zgf. Ltg. Graz,  
Obermayer Johann, Oberrevident, V. E. A.,  
Köberl Karl, Kanzlist, Streckenleitung Selzthal,  
Strigel Walter, Fahrdienstleiter, Bhf. Dobermannsdorf,  
Aflenzer Eduard, Bahnhofgehilfe II, G. K. B.,  
Sztasko Stefan, Zugführer, Bhf. Wien Franz-Josefs-Bf.

Der Unfallverhütungsdienst  
der Versicherungsanstalt der österreichischen  
Eisenbahnen.