Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

7. Stück | Wien, am 1. Juli 1962 | Jahrgang 1962

Inhalt: 40. Erläuterungen
41. Entgleisung einer Sperrfahrt
42. Rückstellvorrichtungen der Notbremseinrichtungen (Schluß)
43. Einfahrt eines Bezirksgüterzuges in besetzten Raumabschnitt
44. Eigenmächtiges Handeln verursacht Zugzusammenstoß
45. Kundendienst
46. Unfallverhütung

Bahnmeister Klagenburg
- 6. JULI 1962
Zl. ..... Blg. .....

40. Erläuterungen

Zu Punkt 12 der DV V 2

Es wurde angefragt, wer für die Anbringung des **Zugschlußsignals** bei einem Zug, der aus Trieb- und Steuerwagen besteht, verantwortlich sei. Der Tfz-Führer oder der Schlußschaffner (Zugführer bzw. Fdl)? Antwort: Nach Punkt 12 sind im besonderen verantwortlich

a) für Signale am Tfz (Steuerwagen) der Tfz-Führer

c) für das Signal am Zugschluß der Schlußschaffner; bei Zügen, die mit dem Zugführer allein besetzt sind, dieser, und bei Zügen, die ohne Zugbegleiter fahren, der Fdl.

Verantwortlich für die Anbringung des Zugschlußsignals sind Tfz-Führer demnach

1. bei alleinverkehrenden Triebwagen und
2. wenn bei einem Triebwagenzug als letztes Fahrzeug ein weiteres arbeitendes (dienstbereites) und mit einem Tfz-Führer besetztes Tfz gereiht ist.

In allen übrigen Fällen ist der Schlußschaffner (Zugführer bzw. Fdl) der Verantwortliche. Das unter a) in Klammer gesetzte Wort „Steuerwagen" bezieht sich auf die Verantwortlichkeit hinsichtlich des Zugspitzensignals bei einem als führendes Fahrzeug verwendeten Steuerwagen und darf nicht so ausgelegt werden, daß der Tfz-Führer für die Anbringung des Zugschlußsignals verantwortlich ist, wenn sich der Steuerwagen am Zugschluß befindet.

Zu Punkt 147 der DV V 2

Das Kennzeichen 113 „Objekte mit zu geringem Abstand vom Gleis" hat den Zweck, Unfälle zu verhüten. Ortsfeste Gegenstände, die einen zu geringen Abstand von der Umgrenzung des Lichtraumes haben, müssen durch weißen Anstrich, und solche, die in den lichten Raum hineinragen, durch gleichen Anstrich mit roter Zick-Zack-Linie gekennzeichnet werden.

Der Anstrich des ortsfesten Objektes soll in der Regel von der obersten Grenze des Lichtraumes bis zum Boden reichen.

Zu Punkt 58 der DV V 3

Wem erteilt der Fdl den Auftrag zur Durchführung der erforderlichen Verschubarbeiten? Dem Zugführer eines Güterzuges oder dem ersten Schaffner?

Nach dieser Bestimmung hat der Fdl **den Zugführer** über den Schaltzustand der Fahrleitung, die örtlichen Besonderheiten, soweit sie nicht im Besonderen Anhang festgehalten sind, sowie über die räumliche und zeitliche Ausdehnung des Verschubes zu unterrichten. Dies gilt selbstverständlich auch für die Anordnung der vorzunehmenden Verschubarbeiten. Folglich sind Aufträge nicht dem ersten Schaffner sondern dem Zugführer zu erteilen!

Zu Punkt 60 der DV V 3

Darf ein Zugführer die Verschubleitung bei einem Bezirksgüterzug ab dem Zugausgangsbf einem bestimmten Schaffner für die gesamte vom Zug zu durchfahrende Strecke erteilen?

Nein! Die Verschubleitung darf nicht schon vor Abfahrt für die ganze Dauer einer Zugfahrt an einen bestimmten Bediensteten übertragen werden, da in einem Bf Umstände eintreten können, die die Verschubleitung durch den Zugführer selbst oder einen anderen Bediensteten notwendig machen. Daher: Die Verschubleitung **in jedem Bf gesondert verantwortlich übertragen!**

Zu den Punkten 287 und 470 der DV V 3

Nach Punkt 287 darf der Fdl den Abfahrauftrag oder die Abfahrerlaubnis nur erteilen, wenn er sich unter anderm überzeugt hat, daß

- 5 JULI 1962
Zl. ..... Blg. .....

sich das Ausfahr-(Deckungs-, Gleissperrlicht-)signal in Stellung „Frei" („Fahrt erlaubt") befindet. Von der Freistellung muß sich der Fdl durch Ausblick überzeugen oder sich die Freistellung mittels Signalstellzeichens gegebenenfalls fernmündlich melden lassen.

Es wurde angefragt, wie sich ein Tfz-Führer zu verhalten hat, wenn er z. B. wegen Nebels oder eines Gleisbogens **keine Sicht auf das Ausfahrsignal** hat und vom Fdl den Abfahrauftrag erhält. Muß er ihn unverzüglich befolgen oder muß ihm der Fdl vor Abgabe des Signals 28 mitteilen, daß sich das Ausfahrsignal in der Freistellung befindet?

Antwort: Die Verantwortung für die Freistellung eines Signals vor Erteilung des Abfahrauftrages oder der Abfahrerlaubnis liegt in einem solchen Fall **beim Fdl. Dieser ist nicht verpflichtet,** bei fehlender Sicht auf das Signal dem Tfz-Führer **die Freistellung besonders bekanntzugeben.**

Erhält also der Tfz-Führer den Abfahrauftrag, **so hat er ihn auch unverzüglich zu befolgen.** Damit ist er jedoch nicht seiner im Punkt 446 der DV V 3 festgelegten Verpflichtung enthoben, auf alle für die Zugfahrt in Betracht kommenden Signale zu achten und sie gegebenenfalls unverzüglich zu befolgen.

Anders ist der Sachverhalt, wenn das Tfz vor der Abfertigung eines Zuges über das Hauptsignal **hinaus steht** und der Tfz-Führer **deshalb** die Stellung des Signals **nicht erkennen kann.** Diesfalls ist ihm gemäß Punkt 287 der DV V 3 die Freistellung durch den Fdl, einen Bediensteten der Zugbegleitmannschaft oder durch den V-Bediensteten, der die Abfahrerlaubnis vermittelt, besonders mitzuteilen.

Zu Punkt 454 der DV V 3 und Punkt 174 der DV V 28

Nach Punkt 454 muß ein Durchfahrzug, der vor dem haltzeigenden Einfahrsignal oder der Trapeztafel eines Bf angehalten wurde, im Bf anhalten, wenn nicht Signal 30 „Durchfahrt" gegeben wird.

Frage: Wie ist in **Geschäftsführerbf** vorzugehen?

Der Geschäftsführer ist weder zur Abgabe des Signals 30 berechtigt, noch hat er die zur Abgabe dieses Signals erforderlichen Signalmittel. Ein bei der **Trapeztafel** angehaltener Durchfahrzug hat im Geschäftsführerbf ohne Erhalt des Signals 30 durchzufahren, sofern er nicht vom außerplanmäßigen Anhalten verständigt wurde. Hingegen muß ein beim haltzeigenden **Einfahrsignal** eines solchen Bf zum Stillstand gekommener Durchfahrzug mit Rücksicht auf die Bestimmungen des letzten Absatzes des Punktes 174 der DV V 28 im Bf unbedingt anhalten.

V-Bedienstete!

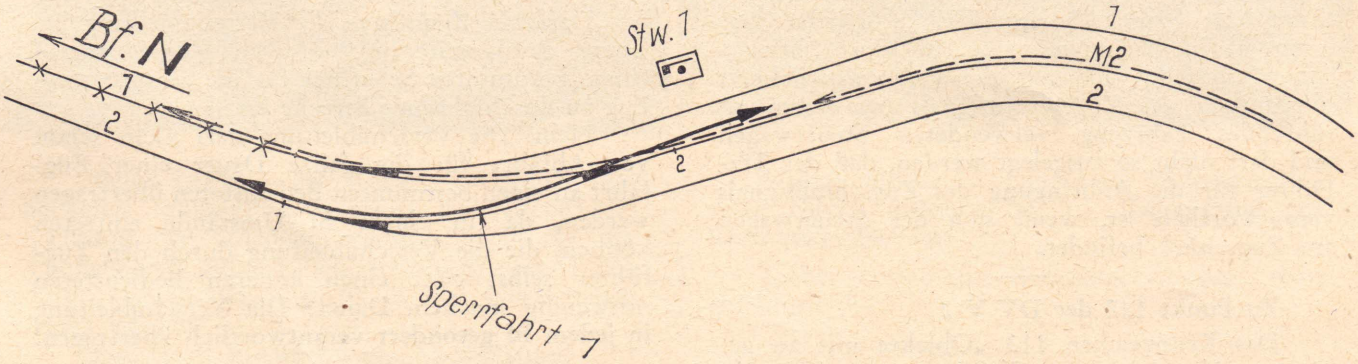
Die Auflage des Verkehrs-Unterrichtsblattes mußte wegen des immer größer werdenden Leserkreises von 3200 Stück im Dezember 1954 laufend erhöht werden und beträgt derzeit 5000 Stück.

Auch die Zahl der Abonnenten nimmt erfreulicherweise zu und hat zur Zeit eine Höhe von fast 250 erreicht.

Wir erinnern daher daran, daß das Verkehrs-Unterrichtsblatt von jedem ÖBB-Bediensteten zum Preis von nur S 1,— gekauft werden kann.

Die Bestellungen sind schriftlich oder fernmündlich an die Tarifverkaufsstelle der ÖBB, Wien I, Nibelungengasse (Klappe 5255) zu richten.

41. **Entgleisung einer Sperrfahrt**



Am 2. April 1962 um 13.23 Uhr beabsichtigte der Fdl des dargestellten Bf nach Sperrung des Streckengleises 1 die Sperrfahrt 1 (6 Wagen geschoben, Zub 1 : 0) aus Gleis M 2 in Richtung N. zwecks Schuttablagerung abzufertigen. Wiewohl die Bf-Blockeinrichtung nicht gestört war, unterließ es der Fdl, für die geplante Ausfahrt aus Gleis M 2 nach Gleis 1 durch den

Wärter des Stellwerkes 1 die Sicherung der Fahrstraße durchführen zu lassen. Der Bedienstete begnügte sich damit, den Stellwerkswärter fernmündlich zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße zu beauftragen. Der Stellwerkswärter nahm keine Fahrstraßenprüfung vor und bemerkte daher nicht, daß die Weiche 2 in unrichtiger Stellung nach Gleis 2 stand; trotzdem meldete er, daß die Fahrstraße geprüft und gesichert sei. Hierauf verständigte der Fdl den am Tfz befindlichen Zugführer der Sperrfahrt von der Untauglichkeit des Ausfahrsignals sowie vom Entfall des Signals 29 a und fertigte den Zug ab.

Erst bei Annäherung der Sperrfahrt an das Stellwerk 1 bemerkte der Wärter, daß die Weiche 2 unrichtig stand und gab Haltsignale. Da die Sperrfahrt bis zum Stillstand am Stellwerk ganz vorbeifuhr, gab der Wärter das Signal „Herkommen". Dabei übersah er, daß bei der Fehlausfahrt die Weiche 1 aufgeschnitten wurde.

Die Zugmannschaft bemerkte die Fehlausfahrt sowie die Haltsignale und hielt den Zug an. Auf das Signal „Herkommen" des Stellwerkswärters wurde die Sperrfahrt sofort nach Gleis M 2 zurückgezogen. Dabei entgleisten der 3. und 4. Wagen auf der aufgeschnittenen Weiche mit allen Achsen.

Zur Schuldfrage:

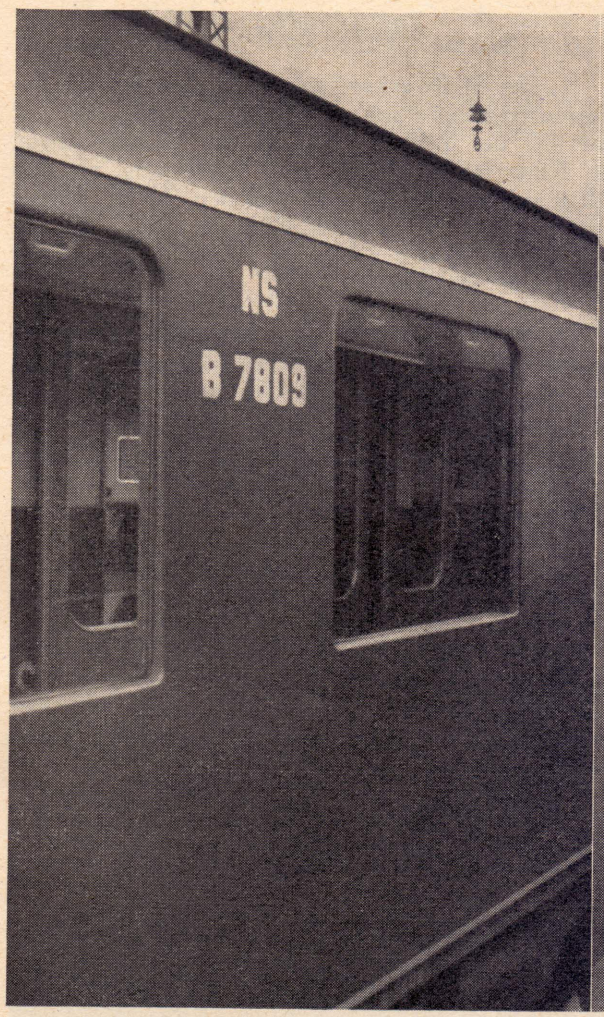
1. Der **Stellwerkswärter** verstieß gegen die Bestimmungen der Punkte 242, 264, b), 267, 270, 272 und 575 der DV V 3, da er die Durchführung der Fahrstraßenprüfung und -sicherung an den Fdl meldete, obwohl die Weichen nicht richtig standen, und er es unterließ, die nicht signalabhängigen Weichen durch Verschließen einer Fahrstraße zu sichern.

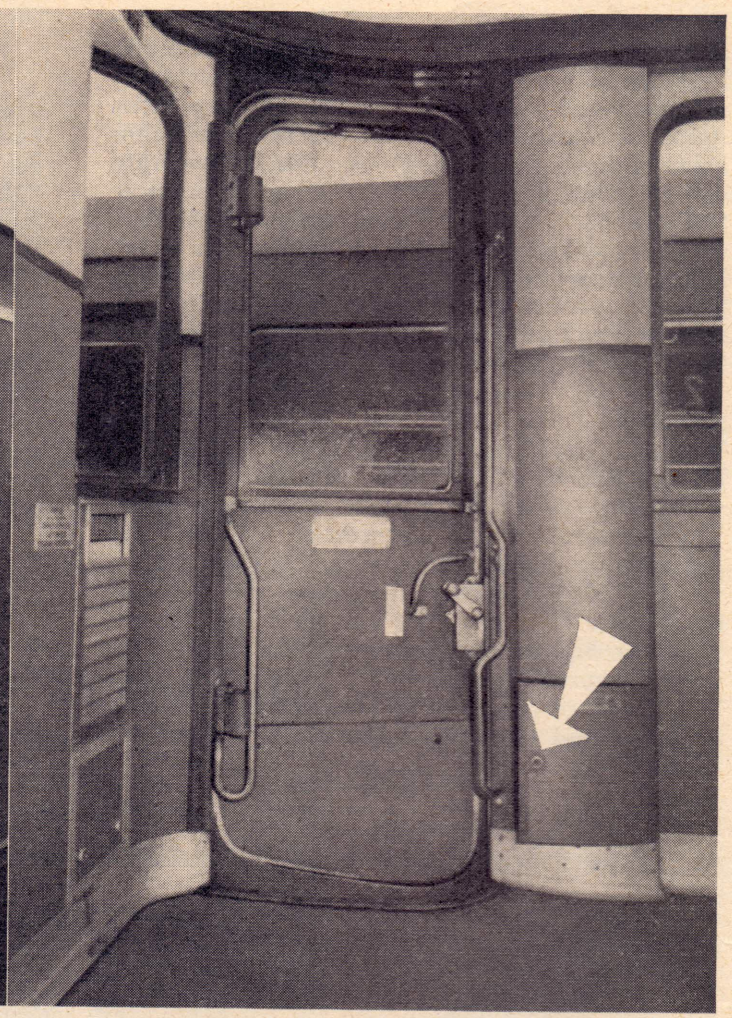
2. Auch dem **Fdl** muß Nichtbeachtung der Punkte 242, 272 und 575 vorgehalten werden. Da die Sicherungsanlage (Bf-Block der Bauart 5007) nicht gestört war, hätte er die Verpflichtung gehabt, die Fahrstraße verschließen zu lassen. Im weiteren duldete er das unvorschriftsmäßige Verhalten

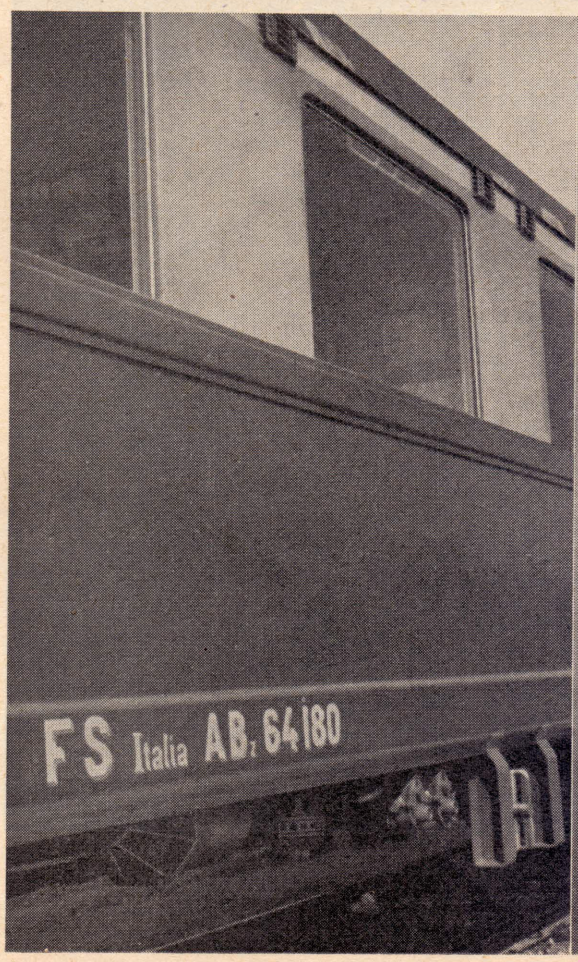
3. des **Zugführers.** Dieser verstieß gegen Punkt 500 der DV V 3, wonach sich auf dem vordersten Wagen eines geschobenen Zuges ein Bediensteter mit den erforderlichen Signalmitteln (Spitzenschaffner) zur Beobachtung der Strecke und Eisenbahnkreuzungen aufzuhalten hat. Der Zugführer durfte demnach nicht am Tfz seinen Platz einnehmen.

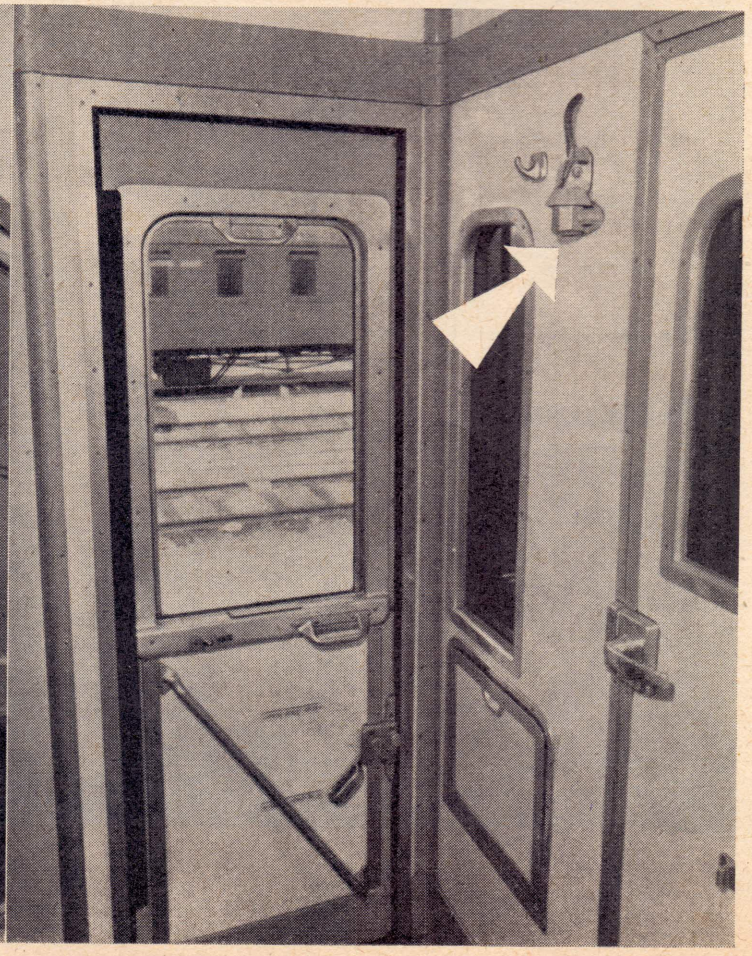
---

42. **Rückstellvorrichtungen der Notbremseinrichtungen** (Schluß)


NS
B 7809



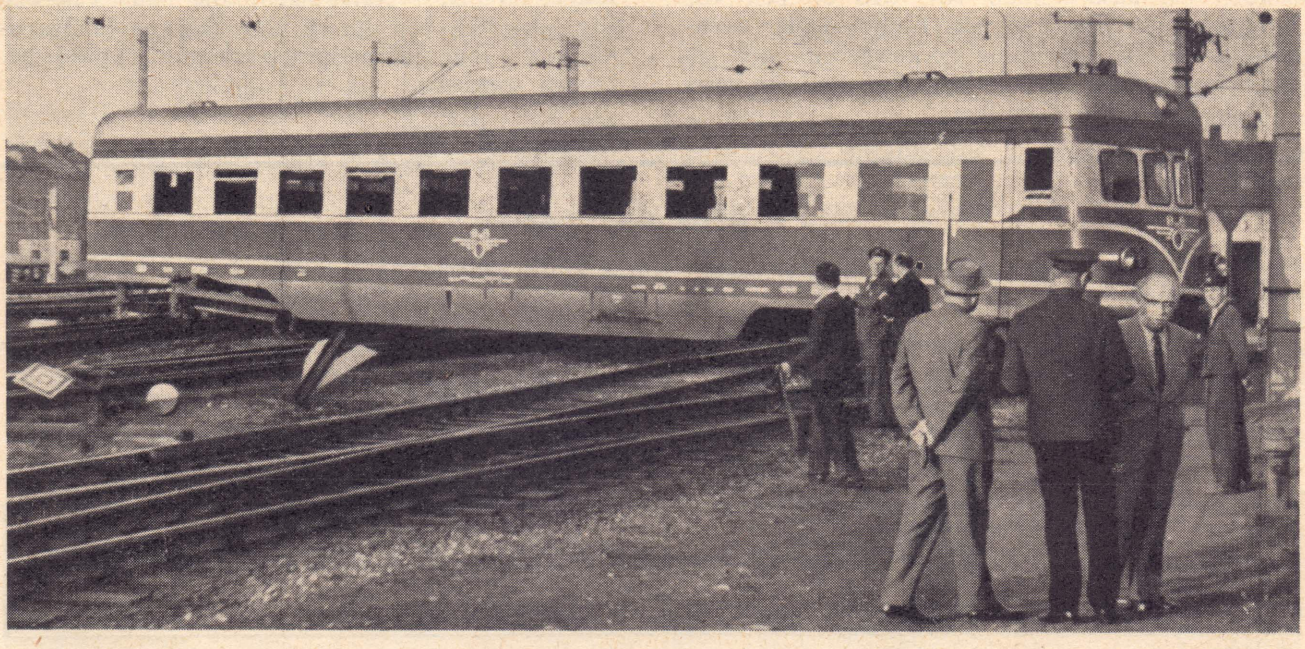

FS Italia AB. 64180



Fdl, Stellwerks-, Weichenwärter und sonstige zum Stellen von Weichen befugte Bedienstete!

Wie oft schon wurde im Verkehrs-Unterrichtsblatt über das verbotene Umstellen von Weichen unter Fahrzeugen geschrieben!

Anscheinend ohne nachhaltigen Erfolg. Es vergeht fast kein Tag, an dem nicht im ÖBB-Bereich eine Entgleisung durch Umstellen von Weichen unter Fahrzeugen verschuldet wird. Es muß dazu aber ausdrücklich betont werden, daß sich diese Vorfälle zum größten Teil **bei Tag und guter Sicht** ereignen, ja sogar oft **örtlich bediente** Weichen unter Fahrzeugen umgestellt werden!



Der Verkehrsdienst verlangt von jedem Bediensteten Konzentration. Eine Sekunde Unaufmerksamkeit kann Menschenleben kosten und hohen Sachschaden verursachen!

43. Einfahrt eines Bezirksgüterzuges in besetzten Raumabschnitt

Am 13. Mai 1962 um 1.30 Uhr fuhr im Bf W. ein Bezirksgüterzug bei blockmäßig gesicherter Fahrstraße und freizeigendem Ausfahrsignal in Richtung Bf M. aus. Bedingt durch eine andere Zugfahrt kam dieser Zug um 1.40 Uhr beim haltzeigenden Einfahrsignal des Nachbarbf M. zum Stillstand.

Dem vom Bf W. ausgefahrenen Bezirksgüterzug sollte im Folgeabstand ein weiterer Zug gleicher Gattung nachfahren. Dieser Zug stand auf Gleis 60, für das kein Ausfahrsignal vorhanden ist. Der Fdl im Befehlsstellwerk des Bf W. beauftragte nun um 1.30 Uhr fernmündlich die Wärter der zwei an der Ausfahrt des Folgezuges beteiligten Stellwerke zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße. Nachdem er von beiden die Vollzugsmeldung erhalten hatte, fertigte er um 1.41 Uhr den 2. Bezirksgüterzug ab.

Während der Zug ausfuhr, erinnerte sich der Fdl, daß für den um 1.30 Uhr abgefahrenen Zug noch keine Rückblockung eingegangen war. Er beauftragte sofort die beteiligten Stellwerkswärter, den Zug anzuhalten, jedoch kam diese Maßnahme zu spät; die Zugspitze (Zub 1 : 0, Zugführer am hinteren Führerstand) hatte nämlich unterdessen bereits beide Stellwerke passiert. Nun verständigte der Fdl seinen Kollegen im Nachbarbf M. vom Sachverhalt, worauf die Einfahrt für den noch beim Einfahrsignal des Bf M. haltenden Bezirksgüterzug freigegeben wurde. Beide Fdl kamen überein, die Fahrleitung nicht abzuschalten, da dies zu zeitraubend und deshalb unzweckmäßig gewesen wäre, weil dann der beim Einfahrsignal des Bf M. stehende Güterzug nicht hätte anfahren können, während der Folgezug weitergerollt wäre.

Als sich der um 1.41 Uhr von M. ausgefahrene Bezirksgüterzug dem Einfahrvorsignal des Nachbarbf auf etwa 200 m genähert hatte, wurde dieses in die Stellung „Hauptsignal frei" gebracht. Kurz darauf bemerkte der Tfz-Führer das Schlußsignal des vor ihm befindlichen Zuges und erkannte im Scheinwerferlicht auch die Umrisse des letzten Wagens, worauf er sofort Schnellbremsung einleitete. Da der erste Zug bereits angefahren war, kam es nicht zum Zusammenstoß, sondern nur zu einer Annäherung auf etwa 50 m.

Der Vorfall beweist die Wichtigkeit der Bestimmungen des Punktes 242 der DV V 3.

Bei Erstellung der Verkehrsvorschrift wurde darauf Bedacht genommen, daß bei einer Ausfahrt ohne Ausfahrsignal auf den Eingang der Rückblockung für einen vorausgefahrenen Zug vergessen werden könnte. Punkt 242 schreibt daher dem Fdl für den Fall einer Ausfahrt aus einem Gleis, für das kein Ausfahrsignal vorhanden ist, ausdrücklich vor, daß er sich vor Zulassung der Fahrt durch Einholen der **fernmündlichen** Rückmeldung vergewissern muß, ob der vorgelegene Raumabschnitt frei und ein etwa vorausgefahrener Zug von einem „Halt zeigenden" Hauptsignal gedeckt ist.

Im Zusammenhang mit dem Vorfall sei noch auf Punkt 260 der DV V 3 hingewiesen, wonach bei einer Ausfahrt ohne Ausfahrsignal der Fahrstraßensicherung größte Bedeutung zukommt. Wie hiebei vorzugehen ist, bestimmen die Punkte 272 bzw. 273 der DV V 3. Weiters ist die Zugmannschaft vor Erteilung des Abfahrauftrages mündlich von der Ausfahrt ohne Ausfahrsignal zu verständigen; die im Fahrweg liegenden Weichen dürfen vom Zug mit höchstens 40 km/h (auf Schmalspurstrecken 20 km/h) befahren werden.

So geht das nicht!

Nachstehend abgebildete Tatschrift (Auszug) wurde einer BBDion nach Einfahrt eines Eilzuges auf besetztes Gleis eingesandt!

Große Tatschrift

(für Ereignisse — ausgenommen persönliche Unfälle — deren Erhebung die **Bundesbahndirektion abschließt)**

Aufgenommen am 18.Mai 1962 in Bf. XXXXXXXXXXXX

1. **Beteiligte Züge** Verschubteile, Kleinwagen usw.	2. **Beteiligte Bedienstete** (Namen der bereits Einvernommenen unterstreichen)

5. **Hergang**
(Wochen- und Kalendertag, Uhrzeit, genaue Ortsangabe, kurze Schilderung des Ereignisses)

! Siehe beiliegende Einvernahmsschriften ! !

Der Ersteller dieser Großen Tatschrift wollte es sich anscheinend sehr bequem machen. Er verwies den Direktionsbeamten unter Punkt 5. „Hergang" auf die Einvernahmsschriften.

Wir aber fragen: Wozu dient die Tatschrift? Punkt 73 der DV V 26 sagt: „Die Ergebnisse der Aufnahme des Tatbestandes sind in einer ‚Tatschrift' (Anlagen 15—19) niederzulegen ....

In die Tatschrift muß alles aufgenommen werden, was der Verfasser oder die am Ereignis Beteiligten als notwendig erkennen."

44. Eigenmächtiges Handeln verursacht Zugzusammenstoß

Am 1. Juni 1962 um 8.05 Uhr fuhr ein Personenzug auf einer Nebenbahn infolge unrichtiger Stellung einer auf der Strecke befindlichen Weiche zwischen den Bf E. und H. in das Gleis einer Anschlußbahn und stieß dort gegen einen mit Gipssteinen beladenen Güterwagen. Vier Reisende und der Tfz-Führer erlitten Verletzungen. Das Tfz wurde an der Brust eingedrückt und mit Gipssteinen überschüttet, wodurch es untauglich wurde. Der angefahrene Güterwagen wurde schwer, ein weiterer leicht beschädigt.

Wie kam es zu diesem Unfall?

Um ein Überholen oder Kreuzen während der Bedienung des Anschlußgleises zu ermöglichen, erteilt der Fdl des Bf E. dem Zugführer des Bedienungszuges laut Bedienungsanweisung fernmündlich den Auftrag zum Räumen des Streckengleises. Nach grenzfreier Aufstellung des Bedienungszuges im Anschlußgleis und Sperrung der Anschlußgleisweiche hat der Zugführer dem Fdl: „Zug .... grenzfrei im Anschlußgleis aufgestellt, Bedienungsschlüssel in meiner Verwahrung" zu melden. Nach Erhalt dieser Meldung läßt der Fdl die Fahrt überholender oder kreuzender Züge zu und erteilt nach Eingang der Rückmeldung für den letzten gefahrenen Zug dem

Zugführer des Bedienungszuges fernmündlich die Bewilligung zur neuerlichen Benutzung des Strekkengleises.

Um 7.40 Uhr des Unfalltages hatte der Zugführer des Bedienungszuges auf Grund des vom Fdl erhaltenen Auftrages die laut Bedienungsanweisung vorgeschriebenen Meldungen erstattet. Den Weichenschlüssel legte er in der Tenderkabine des Tfz, wo er Schreibarbeiten durchführte, **auf den Tisch.** Den ihm zugeteilten vier Schaffnern bewilligte er, während der durch die Fahrt des zu erwartenden Personenzuges bedingten Arbeitspause in einer nahe gelegenen Werkskantine Kaffee zu trinken.

Nun geschah folgendes: Der **Schlußschaffner** nahm beim Weggehen — vom Zugführer unbemerkt — den Weichenschlüssel an sich. Während des Aufenthaltes in der Kantine vermeinte er, ein Rumpeln zu hören und hielt dieses für die Vorbeifahrt des Personenzuges. Er begab sich deshalb — ohne hiezu vom Zugführer beauftragt worden zu sein — zur Anschlußgleisweiche und ließ sie von einem der Schaffner aufsperren und umstellen. Kurz nach dem Umstellen der Weiche näherte sich der Personenzug. Der Tfz-Führer bemerkte infolge eines Gleisbogens die unrichtige Stellung der Weiche erst auf etwa 50 m. Trotz sofort eingeleiteter Vollbremsung konnte er den Zusammenstoß mit dem ersten, 80 m hinter der Weiche stehenden Wagen nicht mehr verhindern.

Welche Lehren können aus diesem Unfall gezogen werden?

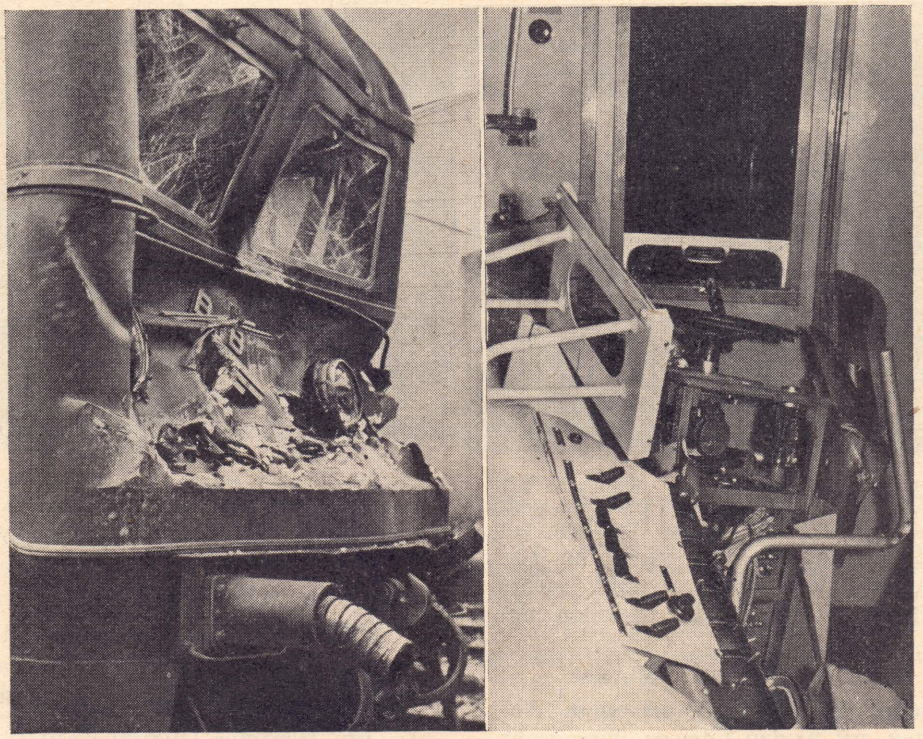
1. „Verwahrung" eines Weichenschlüssels heißt, ihn dem Zugriff anderer zu entziehen! Dieser Grundsatz gilt für jeden Bediensteten, der Weichenschlüssel zu verwahren hat. Hätte der **Zugführer** den Weichenschlüssel z. B. in seine Tasche gesteckt, wäre der Unfall vermieden worden.

2. Eigenmächtige Handlungsweise kann nicht folgenlos bleiben. Der **Schlußschaffner** hatte keinen Auftrag, die Weiche aufzusperren; dennoch setzte er eigenmächtige Handlungen, die völlig unvorschriftsmäßig waren.

Schon wieder unterlassene Fahrstraßenprüfung und -sicherung!

Und das erschreckende Ergebnis:

Zusammenstoß eines einfahrenden Gütereilzuges mit stehendem Überstellzug. Verletzung des Tfz-Führers des Gütereilzuges infolge Eindrückens des Führerstandes der E-Lok. Schwerste Beschädigung von vier Güterwagen, von denen drei umstürzten. Verlegung von drei Bf-Gleisen. 24stündige Betriebsbehinderung!



Schaden S 500.000!

45. Kundendienst

Diesmal nur Erfreuliches!

Aus Zuschriften unserer Kunden:

„Nachdem wir schon mehrere Schulausflüge mit der Bahn durchgeführt haben, ist es uns ein Bedürfnis, uns für das Entgegenkommen des Bahnpersonals herzlichst zu bedanken. Ob bei der Platzreservierung in Wien oder in den Zügen, man ist über die freundliche und zuvorkommende Behandlung erfreut.

Durch die bedeutende Fahrpreisermäßigung ist es möglich, auch armen Kindern die Schönheiten der Heimat zu zeigen.

Nochmals vielen Dank. Schulleitung W."

„Am 24. April 1962 stand ich um 7.45 Uhr im Bf H. auf Bahnsteig 3. Mein Zug sollte jedoch vom Bahnsteig 1 abfahren. Da ich nicht mehr die Jüngste und überdies gehbehindert bin, dachte ich nach, wie ich am besten zu meinem Zug kommen könnte. In diesem Moment näherte sich mein rettender Engel in Gestalt des Fdl W. N. Er fragte mich, wohin ich zu gehen beabsichtige und führte mich dann fürsorglich über die Gleise auf Bahnsteig 1. Damit ersparte er mir das beschwerliche Stiegensteigen. Am Bahnsteig 1 saß ein anscheinend dienstfreier Eisenbahnbeamter, der mir beim Einsteigen behilflich war!

Auf solche Beamte kann die ÖBB stolz sein!"

„Der SONNENZUG ist mit 500 glücklichen Menschen nach einer 3tägigen Rundreise wohlbehalten zurückgekehrt. Das Erlebnis dieser Fahrt wird für die Gäste des SONNENZUGES unvergeßlich sein.

Nun ist es an uns, Ihnen namens der Körperbehinderten für die wohl einmalige Organisation zu danken, die es nicht zuletzt möglich gemacht hat, den SONNENZUG ohne Panne 1325 km durch Österreich zu führen.

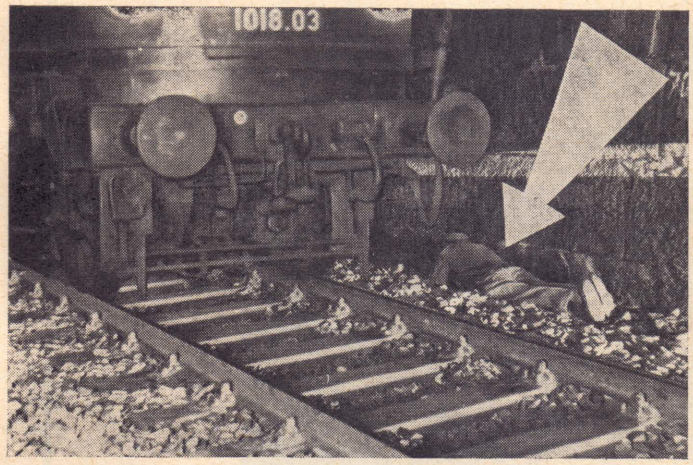
Wir bitten Sie herzlichst, allen Ihren Hilfskräften, die im SONNENZUG mitgefahren sind und auch allen jenen, die in den Stationen und auf der Strecke für eine reibungslose Abfertigung gesorgt haben, unseren besonderen Dank auszusprechen.

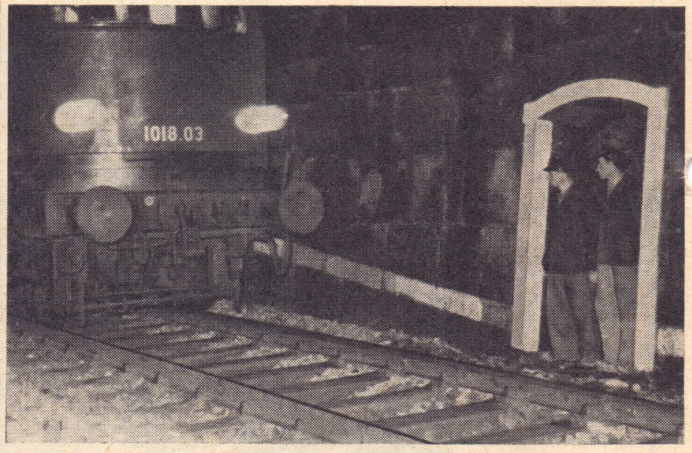
Wir werden dafür sorgen, daß die Verdienste der ÖBB jene Würdigung finden, die ihnen zusteht!"

---

46. Unfallverhütung

In Anlage 1 zur Unfallverhütungsvorschrift A 40, Heft 2 „Merkblatt zum Schutze der Gefahren des Bahnbetriebes" heißt es im Punkt 2.7 unter anderem:





„Beim Ertönen des Rottenwarnsignals ‚Arbeitsgleis räumen!' sind sofort die Nischen (in Richtung der fallenden weißen Striche an der Tunnelwand) aufzusuchen. Baustoffe und Geräte dürfen grundsätzlich nicht in den Nischen gelagert werden."

Dazu auch Punkt 2.9 des Merkblattes:

„Wer zwischen Gleisen mit geringem Abstand von Fahrten auf beiden Gleisen überrascht wird, soll sich mit dem Gesicht nach unten, wer zwischen einem Gleis und nahe dabei verlaufenden Mauern, Rampen, **Tunnelwänden** u. dgl. von einer Fahrt überrascht wird, außerdem mit dem Kopf gegen die Fahrtrichtung zu Boden werfen; die Kleider sind mit den Armen an den Körper zu pressen, damit sie nicht aufgewirbelt und erfaßt werden."

Daher niemals im Tunnel bei Nichterreichen einer Nische **aufrecht** an die Tunnelwand gelehnt stehenbleiben!

Lieber schmutzige Kleidung, als das Leben riskieren!

Druckfehlerberichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 6. Stück aus 1962 ist auf Seite 42 unter Punkt 31. „Erläuterungen" in der 1. Zeile Punkt 248 zu streichen und durch Punkt 284 zu ersetzen.

Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen 617