Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

3. Stück	Wien, am 1. März 1964	Jahrgang 1964

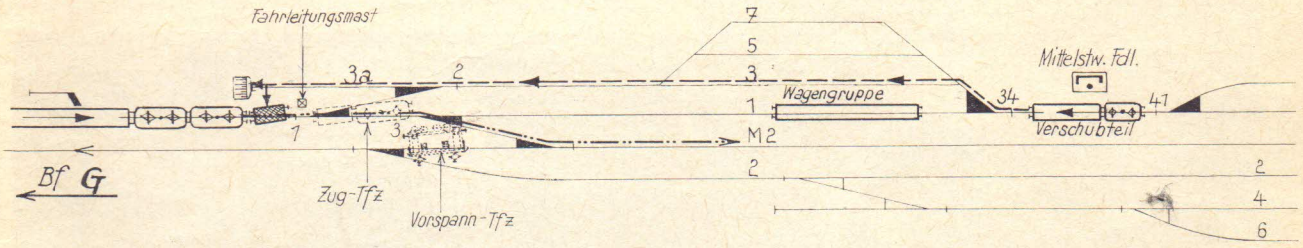
Inhalt: 12. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen
13. Etwas für jeden
14. Zugbeobachtung so oder so
15. Gefahrzettel Nr. 9
16. Erläuterung
17. Unfallverhütung

Streckenleitung Wien FJB
Eingel. - 4. MRZ 1964
Zl. Bla.

12. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Millionenschaden durch Leichtsinn!

Bahnhof P

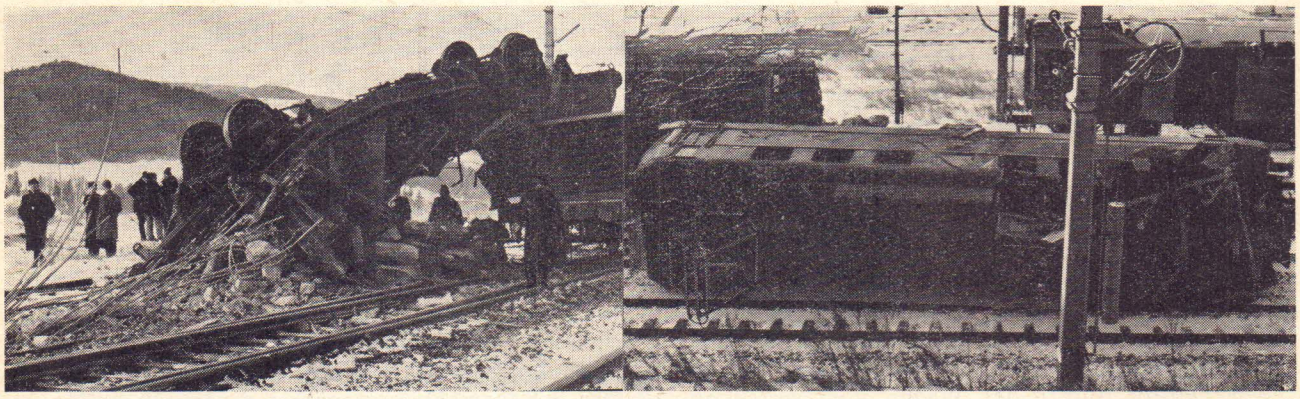


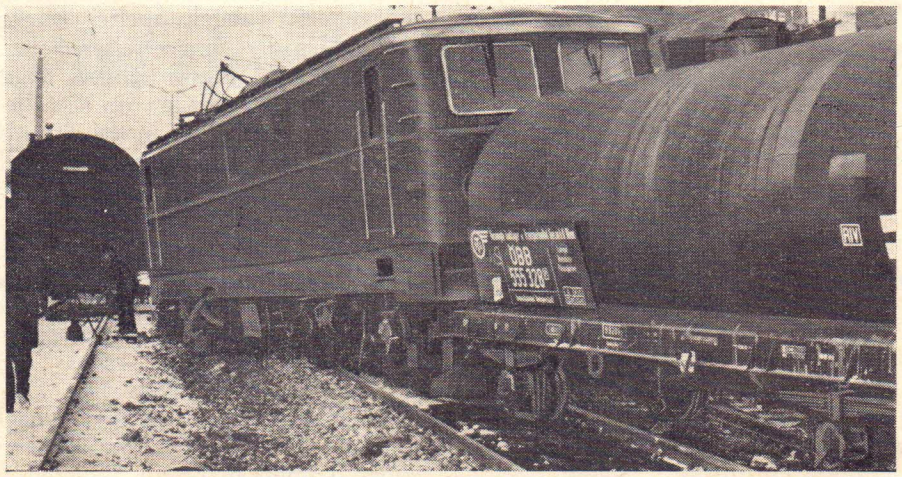
Der im dargestellten Bf P. am 16. Jänner 1964 um 3.25 Uhr auf Gleis 1 eingefahrene Bezirksgüterzug (Tfz + 8 Güterwagen) sollte den 4. mit Papier beladenen Wagen auf Gleis 6 beistellen. Hiezu mußte der Wagen vorübergehend auf Gleis 3 gestellt und mit dem Tfz und den restlichen drei Wagen über Gleis 5 umfahren werden; sodann sollte Überstellung nach Gleis 6 erfolgen.

Der Verschubleiter gab den zwei Schaffnern den Auftrag, den erwähnten Wagen nach Vorziehen über die Weiche 34 abzukuppeln, nach Gleis 3 rollen zu lassen (im Gefälle von 2,5 ‰/10 ‰) und dort mittels Hemmschuhen anzuhalten. Dieser Auftrag des Verschubleiters widersprach den Bestimmungen des Besonderen Anhanges — Tafel B 13 —, wonach das Abstoßen und Abrollen von Wagen in Richtung gegen den Anfangspunkt nur **bedingungsweise** gestattet ist. Auch die Schaffner wußten von dieser Bestimmung, erhoben aber keinen Einwand gegen die angeordnete Verschubdurchführung.

Nach Vorziehen des aus Tfz und 4 Wagen bestehenden Verschubteiles bis zwischen die Weichen 34 und 41 kuppelte ein Schaffner den Wagen ab und gab dem Tfz-Führer Signal „Herkommen". Als der Verschubteil mäßige Geschwindigkeit erreicht hatte, gab dieser Bedienstete Signal „Halt", worauf der abgekuppelte Wagen allein weiterrollte. Da die vom zweiten Schaffner auf Gleis 3 aufgelegten 2 Hemmschuhe abgeschleudert wurden, rollte der Wagen im Gefälle mit zunehmender Geschwindigkeit in das Stumpfgleis 3 a, wo er nach Auffahren auf den Erdkegel umstürzte und auf Gleis 1 fiel. Der wenig später nach Gleis M 2 einfahrende Güterzug fuhr an den am Gleis liegenden Wagen mit einer Geschwindigkeit von etwa 55 km/h an, zertrümmerte ihn und schob ihn vor sich her, wobei ein Fahrleitungsmast umgerissen wurde. Das Vorspann-Tfz des Güterzuges stürzte nach rechts um und wurde schwerstens beschädigt. Das Zug-Tfz sowie der erste Wagen des Güterzuges entgleisten mit allen Achsen. Die Weiche 3 wurde zertrümmert. Personen kamen nicht zu Schaden.

Der Fall zeigt deutlich, wie schwere Folgen ein anscheinend geringfügiger Verstoß gegen Vorschriften nach sich ziehen kann. Der Verschubleiter war der Ansicht, den Wagen ohne Gefahr abrollen lassen zu können; er dachte nicht an die Möglichkeit, daß der Wagen entrollen könnte. Erst nach dem Unfall wurde den schuldtragenden Bediensteten klar, wie überlegt für Bf P. die Vorschreibung im Besonderen Anhang — Tafel B 13 — hinsichtlich des Abstoßens und Abrollens erfolgte. Allerdings mußte diese Erkenntnis sehr teuer erkauft werden!





Wenn hier von Schuldtragenden gesprochen wird, so deshalb, weil sich auch die beiden Schaffner schuldig machten, als sie den Auftrag des Verschubleiters, der den Vorschriften widersprach, ohne Einwand zur Kenntnis nahmen und befolgten. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an Punkt 21 der DV V 3.

Mit besonderer Eindringlichkeit sei auf die betrieblichen Folgen und die Schäden hingewiesen, die die Verfehlung der 3 Bediensteten nach sich zog:

Der durchgehende Verkehr auf der dicht befahrenen zweigleisigen Hauptbahn war von 3.25 Uhr bis 16.14 Uhr unterbrochen. Schienenersatzverkehr mußte eingerichtet werden. Erst ab 16.14 Uhr konnte zwischen Bf P. und den beiden Nachbarbf E. und G. der Betrieb auf einem Gleis wieder aufgenommen werden. Da auch die Bf-Fahrleitung erheblich beschädigt wurde und daher abgeschaltet werden mußte, war Einsatz zweier Dampf-Tfz zur Beförderung der Reisezüge innerhalb des Bf erforderlich. Zur Aufgleisung des umgestürzten E-Tfz mußten 2 Dampfkräne eingesetzt werden. Die Führung von Güterzügen mußte unterbleiben. Abbeförderung der Frachten erfolgte durch Umleitung.

Erst am **17. Jänner 1964** ab 18.10 Uhr konnte auch Gleis 2 wieder befahren werden. Die Arbeiten an der Fahrleitung des Gleises 2 waren am **18. Jänner 1964** um 7.40 Uhr, die an den übrigen Gleisen am **19. Jänner 1964** um 0.40 Uhr beendet!

Sachschaden: Etwa 8,000.000 S.

---

b) 30 m waren entscheidend!

Am 20. Jänner 1964 um 4.25 Uhr nach Liegenbleiben eines Güterzuges auf Gleis 2 beim Blockposten M 4 entschloß sich der Fdl des Nachbarbf B., drei jeweils im Folgeabstand fahrende Züge (1 Güterzug und 2 Personenzüge) auf dem falschen Gleis 1 nach Bf M. abzufertigen.

Der erste auf dem falschen Gleis fahrende Güterzug mußte beim untauglichen Einfahrsignal des Bf M. wegen Einholung der „Fahrterlaubnis" anhalten; dadurch kam der im Folgeabstand nachfahrende erste Personenzug wegen ausständiger Rückmeldung um 4.40 Uhr beim Blockposten M 1 zum Stillstand. Als sich zur gleichen Zeit der zweite Personenzug dem Blockposten M 2 näherte, gab der Blockwärter — ohne eine Rückmeldung für den vorausgefahrenen Personenzug vom Blockposten M 1 erhalten zu haben — am Standort des untauglichen Blocksignals das Signal 29 a „Vorbeifahrt erlaubt".

Erst nach Vorbeifahrt des Personenzuges am Blockposten M 2 kam dem Blockwärter, als er einen Blick in das Zugmeldebuch warf, seine schwere Verfehlung zum Bewußtsein. Er rief sofort beim Blockposten M 1 an und beauftragte den dortigen Blockwärter, dem Personenzug entgegenzulaufen und ihn anzuhalten. Dieser kam dem Auftrag nach und lief dem anrollenden Zug etwa 100 m entgegen. Es gelang, den Personenzug **30 m** vor dem letzten Wagen des vor dem Blocksignal haltenden Personenzuges zum Stillstand zu bringen!

Es ist sicher, daß hier nicht Unkenntnis der Vorschrift vorliegt, wohl aber äußerst nachlässige Dienstleistung. Der Blockwärter des Blockpostens M 2 gab das Signal 29 a für den anrollenden Personenzug, ohne die Rückmeldung für den vorausgefahrenen Zug abzuwarten.

Es war nur einem glücklichen Umstand zu danken, daß der Bedienstete seinen Fehler sofort erkannte und er noch das Anhalten des Zuges veranlassen konnte. Sonst wäre ein folgenschwerer Zusammenstoß unvermeidlich gewesen.

---

c) Trunkenheitsanstand

Ein Güterzug war um 12.07 Uhr im Zugendbf M. angekommen. Die Zugbegleitmannschaft hatte anschließend bis zum Dienstbeginn bei einem anderen Güterzug verkürzte Ruhezeit bis 17.23 Uhr. Während sich der Zugführer zur Ruhe begab, gingen die drei Schaffner in ein Gasthaus. Dort bestellten sie ein Mittagessen, zu dem einer der drei Bediensteten 1 Flasche Bier trank. Nach dem Essen ließ ein Schaffner aus Anlaß seines Namenstages 1 Liter Wein auftragen. Anschließend wurde Tee mit Rum bestellt. Zwei der Schaffner tranken je 3 Tassen, der dritte nur eine. Dieser forderte schließlich seine beiden Kollegen auf, mit ihm zum Bf zu kommen, und verließ — als ihm kein Gehör geschenkt wurde — das Gasthaus. Die beiden Zurückgebliebenen bezahlten anschließend ihre Zeche, wobei sie noch je einen Kognak konsumierten.

Zum Dienstbeginn um 17.23 Uhr meldete sich nur der eine Schaffner beim Zugführer. Da die beiden anderen nicht erschienen, erstattete der Zugführer beim Fdl Meldung. Erst um 17.48 Uhr — 1 Minute vor Abfahrt des Güterzuges —

kamen die beiden Bediensteten im betrunkenen Zustand zum Zug. Sie wurden zum Dienst nicht zugelassen und vom Fdl aufgefordert, zwecks ärztlicher Untersuchung in M. zu bleiben. Als dieser Aufforderung nicht Folge geleistet wurde, wies der Fdl den Zugführer an, die beiden außer Dienst im Gepäckwagen mitfahren zu lassen.

Während der Fahrt beschimpfte und bespuckte einer der beiden Alkoholisierten den Zugführer; der zweite kaufte sich in einem Unterwegsbf trotz ausdrücklichen Verbotes durch den Zugführer ein Flasche Bier, trank sie aus und warf die leere Flasche aus dem Zug.

Bei der im Unterwegsbf K. auf Veranlassung des Fdl von M. durchgeführten ärztlichen Untersuchung wurde bei beiden Schaffnern starke Alkoholisierung festgestellt. Die abgenommenen Blutproben ergaben Werte von 2,05 und 2,55 ‰ Alkoholgehalt!

Es ist zu bedenken, daß das Unfallrisiko schon bei 0,3 ‰ Blutalkohol auf das Fünffache steigt! Bei 1 bis 1,5 ‰ ist das Risiko bereits dreizehnmal größer als beim Nüchternen!

Wir erkennen daraus, daß selbst geringe Mengen Alkohol — schon ein Achtel Wein — Gefahren schaffen.

Niemand von uns ist trinkfest. Wohl aber glauben sehr viele, es zu sein. Auch der angeblich Trinkfeste unterliegt der Wirkung des Alkohols.

Der Alkohol verfälscht das Urteil über die eigene Leistungsfähigkeit. Jeder, der im ausführenden Verkehrsdienst steht und dennoch Alkohol zu sich nimmt oder den Dienst nicht nüchtern sowie unausgeruht antritt, handelt verantwortungslos. Er gefährdet sich selbst und auch andere.

Es ist nötig, das Thema „Alkohol" im Dienstunterricht immer wieder zu behandeln. Die Vorschriften hierüber sind eindeutig und lassen kein Kompromiß zu.

Pkt. 18 der DV V 3 besagt unter anderem: „Jeder V-Bedienstete muß seinen Dienst ausgeruht und nüchtern antreten . . . ."

---

13. **Etwas für jeden**

Bei in Anwesenheit eines GD-Organs durchgeführten Bf-Überprüfungen wurden Stellwerksbedienstete über den Vorgang bei der Fahrstraßenprüfung und -sicherung befragt. Einige der Befragten konnten weder die Grenzen des ihnen zugewiesenen Prüfbereiches angeben, noch waren ihnen die Bestimmungen des Punktes 264 der DV V 3 ausreichend bekannt. Auch über die Aufbewahrungsstelle der Hilfssperren und ihre Verwendung sowie über die Sicherung nichtsignalabhängiger Einrichtungen bei Zugfahrten war mangelhafte Kenntnis festzustellen.

Solche Wissenslücken sind betriebsgefährdend!

Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst!

Nehmt im Dienstunterricht Gelegenheit, alle in Betracht kommenden Bediensteten laufend auch in dieser Hinsicht zu unterrichten und zu belehren!

Einige Zug- und Verschubzusammenstöße in letzter Zeit waren wieder auf mangelhafte Verständigung zwischen Fdl und Verschubleiter zurückzuführen.

So beauftragte der Fdl einen schon im Bf anwesenden Zugführer, nach Eintreffen eines für Arbeitszugfahrten bestimmten Tfz damit verschiedene Verschubarbeiten durchzuführen. Der Zugführer begann sofort nach Ankunft des Tfz ohne weitere Rückfrage beim Fdl mit dem Verschub, wobei es zum Zusammenstoß mit einem anderen einfahrenden Tfz kam.

Soweit hiefür nicht andere Bedienstete bestimmt sind, obliegt nach Punkt 58 der DV V 3 dem Fdl die zweckmäßige Anordnung und Überwachung des Verschubdienstes.

Dazu gehört, daß er nach Anordnung der Verschubarbeiten auch den Zeitpunkt zu deren Beginn bekanntgibt. Er hat z. B. nach der Anordnung des Verschubes dem Verschubleiter mitzuteilen, daß die Arbeit sofort oder erst nach Ein- oder Ausfahrt bzw. Durchfahrt des Zuges Nr. . . . begonnen werden darf. Es genügt nicht, nur die Verschubarbeit anzuordnen und den Zeitpunkt des Beginnes dem Verschubleiter zu überlassen.

Es ist selbstverständlich, daß ein Verschubleiter mit Verschubarbeiten nicht beginnen darf, bevor er sich nicht von deren Zulässigkeit überzeugt hat.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß beim Verschubdienst — wie in vielen anderen Fällen — alles von der richtigen, **einwandfreien Verständigung** zwischen Aufsicht, Verschubleiter und Verschubbediensteten abhängt. Nur bei klarer Verständigung können die eingangs geschilderten Unfälle vermieden werden!

Dienststellenvorstände!

Auch Fernsprechvermittlern und Auskunftsbediensteten muß Gelegenheit geboten sein, die Verkehrs-Unterrichtsblätter zu lesen. Sie haben die Kenntnisnahme gleichfalls mit ihrer Unterschrift zu bestätigen!

14. Zugbeobachtung so oder so

Am 9. Jänner 1964 um 19.15 Uhr fuhr im Bf M. ein Gütereilzug durch. Der Wärter im Stellwerk 1 auf der Einfahrseite beobachtete an einem Wagen in der Zugmitte Funkensprühen, verständigte sofort seinen Kollegen im Stellwerk 2 und forderte ihn auf, den Zug anzuhalten; den Fdl wollte der Bedienstete erst anschließend verständigen, da sich das Zug-Tfz bereits in Höhe des Aufnahmsgebäudes befand.

Der Fdl dieses Bf beobachtete den Zug sehr aufmerksam; er sah plötzlich bei einem Wagen Flammenentwicklung an einem Lager. Er überlegte rasch, daß ein Auftrag zum Anhalten des Zuges an Stellwerk 2 im Hinblick auf die kurze Entfernung keinen Zweck haben würde. Daher entschloß er sich, die Fahrleitung abzuschalten, was im gegebenen Fall das einzig Richtige war.

Auch der Wärter im Stellwerk 2 handelte richtig und gab nach Erhalt der Verständigung durch seinen Kollegen dem durchfahrenden Zug Haltsignale, die vom Tfz-Führer sofort befolgt wurden; dieser nahm gleichzeitig auch den Stromausfall wahr. Der Zug kam außerhalb des Bf zum Stillstand. Bei der Untersuchung des Wagens wurde ein Achsstummelbruch festgestellt. Eine Weiterfahrt des Zuges hätte eine Entgleisung zur Folge gehabt. Das vorbildliche Verhalten der drei Bf-Bediensteten verhinderte einen folgenschweren Unfall.

Ein weiteres Beispiel zeigt ebenfalls richtiges Verhalten von Str-Bediensteten.

Der Wärter des Blockpostens E 3 nahm am 29. Jänner 1964 um 2.09 Uhr bei Vorbeifahrt eines Güterzuges von seinem Platz am Turm lediglich Funkensprühen an einem Wagen wahr. Wiewohl er nicht sehen konnte, daß der Wagen infolge Bruches des Hauptblattes einer Tragfeder mit einer Achse entgleist war, meldete er dem Wärter der benachbarten Hst K. seine Wahrnehmung und forderte ihn auf, den Zug anzuhalten. Diesem Auftrag wurde auch nachgekommen.

Leider ist das Verhalten der Bediensteten nicht immer so vorbildlich wie in den beiden geschilderten Fällen. Nur zu oft wird die Zugbeobachtung äußerst lässig durchgeführt. Man kann selbst Fdl beobachten, die erst **während** der Vorbeifahrt eines Zuges am Platz erscheinen; der säumige Bedienstete kann dann oft nur mehr das Vorhandensein des Zugschlußsignals beobachten. Aber auch Block-, Stellwerks- und Schrankenwärter befinden sich häufig nicht an jenem Standort, von wo aus sie den vorbeifahrenden Zug genau beobachten können und wo sie von der Zugmannschaft erwartet werden.

Es kommt leider wiederholt vor, daß bei wahrgenommenen Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen sofort abgegebene Meldungen an vorgelegene Stellen von deren Bediensteten nicht oder nur unzulänglich beachtet werden.

Erst nach längerem Lauf werden die Züge angehalten und nur glücklichen Umständen ist es zu verdanken, wenn es zu keinen Entgleisungen kommt.

Ein Ereignis dieser Art trat ein, als der Wärter im Stellwerk 2 des Bf S. im letzten Zugdrittel eines durchfahrenden Güterzuges bei einer Wagenachse Rauch bemerkte, seine Beobachtung auf der FS-Linie dem Wärter des vorgelegenen Blockpostens S 1 und anschließend seinem Fdl meldete. Der Fdl traf aber keine Anhaltemaßnahmen, da er der Meinung war, daß der vom Stellwerkswärter verständigte Blockwärter dies sicher selbst durchführen oder veranlassen würde.

Inzwischen bemerkte auch der Wärter des zwischen Bf S. und dem Blockposten S 1 liegenden Schrankenpostens, der von der Beobachtung nicht verständigt war, die Unregelmäßigkeit und meldete sie gleichfalls dem Blockwärter vor.

Anstatt nun — nach zweimaligem Erhalt der Meldung über einen vermuteten Heißläufer — den Zug anzuhalten, begnügte sich der Bedienstete mit der neuerlichen Beobachtung des Zuges, da er der Meinung war, den Zug nur über besonderen Auftrag anhalten zu dürfen.

Nach Feststellung der Unregelmäßigkeit (Heißläufer) versuchte er nun, den Fdl des vorgelegenen Bf H. zu verständigen; dies gelang vorerst nicht, da sich der Fdl bereits am Platz befand. Als der Fdl schließlich vom Heißläufer erfuhr, war die Zugspitze beim Aufnahmsgebäude vorbeigefahren; seine Haltsignale wurden nicht mehr aufgenommen.

Nun erst erging Auftrag an den Wärter des Blockpostens H 1, den Güterzug sofort anzuhalten. Nach Stillstand des Zuges wurde ein Achsstummelbruch — ohne Entgleisung festgestellt.

In diesem Fall lag Nichtbeachtung der eindeutigen Bestimmungen der DV V 3 sowie ZSV 14 und DV B 25 vor; er beweist, daß sich noch immer viele Bf- und Str-Bedienstete scheuen, trotz Wahrnehmung von Unregelmäßigkeiten einen Zug sofort anzuhalten. Fast könnte man meinen, diese Bediensteten seien der Ansicht „Es wird schon nichts passieren". Wie trügerisch solche Hoffnung ist, hat sich schon leider oft gezeigt; schwere Zugentgleisungen, Streifungen von Zügen mit entgleisten Wagen usw. waren die Folge.

Wir machen aber auch darauf aufmerksam, daß die Beobachtung des Zuges nicht allein den Bf- und Str-Bediensteten, sondern auch der gesamten Zugmannschaft obliegt, die von ihrem Platz im Zug aus während der Fahrt auf Unregelmäßigkeiten zu achten hat (DV V 3, Punkt 476).

Sind alle Bediensteten, denen die Durchführung einer Zugfahrt anvertraut ist, wachsam, dann können bei einem Zug selbst plötzlich auftretende Gefahren durch rasches und richtiges Handeln in fast allen Fällen abgewendet werden.

15. Gefahrzettel Nr. 9

Achtung!

Gefahrzettel Nr. 9

Vorsichtig verschieben!

Rotes Dreieck mit schwarzem Ausrufzeichen.
(Bis 30. Juni 1963 mit dem Text: „Vorsichtig verschieben")

a) Anlage I zur CIM:
Behälterwagen mit Stoffen der:
Klasse I d: verdichtete oder verflüssigte Gase,
Wagen mit Stoffen der:
Klasse II : bestimmte selbstentzündliche Stoffe,
Klasse III a: bestimmte entzündbare flüssige Stoffe;

b) PIM — 101:
Ferner: Zerbrechliche Gegenstände sowie Gegenstände, bei deren Beförderung wegen ihrer Beschaffenheit besondere Vorsicht geboten ist.

A. **Bezeichnung im Frachtbrief:**

zu a) Gegenstand in **Kursivschrift rot** unterstrichen mit dem Zusatz:

I d, Ziffer . . . . . , RID
II , Ziffer . . . . . , RID
III a, Ziffer . . . . . , RID

zu b) Keine besondere Bezeichnung (handelsübliche Benennung).

B. **Kennzeichnung der Wagen:** An beiden Seiten Bezettelung mit Gefahrzettel Nr. 9.

Hat der Absender die Zettel nicht angebracht, so sind sie vom Versandbf (Grenzabfertigung) anzubringen.

C. Beim **Verschub** beachten:

Für diese Wagen gilt ganz besonders Pkt. 57 der DV V 3: Jeder Verschub muß vorsichtig und mit möglichster Schonung der Fahrzeuge und Ladung durchgeführt werden.

Abstoßen oder Abrollen: V 3, Pkt. 99 b) Ist zulässig, wenn die Wagen mit **Handbremse** angehalten **oder,** wenn keine vorhanden ist, **mit zwei Hemmschuhen***) aufgefangen werden. Die Wagen dürfen keinem Anprall anlaufender Fahrzeuge ausgesetzt werden.

*) Gilt nicht für die Wagen, die mit Fahrzeugen, vollen Kabeltrommeln, schweren Walzen oder Säureballons beladen sind — diese Wagen dürfen **nur** mit **Handbremse** angehalten werden.

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 5200 Stück.

Auch die Zahl der Abonnenten nimmt erfreulicherweise zu und hat zur Zeit eine Höhe von 350 erreicht.

Wir erinnern daher daran, daß das Verkehrs-Unterrichtsblatt von jedem ÖBB-Bediensteten zum Preise 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.

16. Erläuterung

Zu Punkt 425 der DV V 3

Die Bestimmungen des Punktes 425, 4. Absatz, besagen unter anderem, daß die Bremsprobe bei Zügen, die mit dem Zugführer allein besetzt gefahren werden, von einem Wagenmeister durchzuführen ist. Diese Bestimmung wird zum Teil falsch ausgelegt.

Die Bremsprobe ist dann durch einen Wagenmeister durchzuführen, wenn Laständerung erfolgt. Vereinfachte Bremsproben jedoch, wie sie in unvorhergesehenen Fällen in Unterwegsbf, z. B. nach Teilen eines Zuges wegen Freimachens einer EK und darauffolgendem Schließen oder nach Beigabe eines dienstbereiten Tfz als Vorspann-Tfz bzw. Auswechseln eines geplatzten Bremsschlauches oder Abstellen eines Heißläufers notwendig werden, sind jedoch nach den Bestimmungen der DV M 26, Punkt 172, b) vom Zugführer durchzuführen, wenn kein Wagenmeister vorhanden ist.

---

17. Unfallverhütung

Verschieber St. kam beim zweimaligen Versuch, auf einen bereits rasch fahrenden Verschubteil aufzuspringen, zu Sturz und geriet unter die Räder eines Wagens. Er erlitt Abtrennung des linken Fußes unterhalb des Knies.

Der Wärter des im Bild dargestellten Stellwerkes 2 hatte den Unfallhergang beobachtet. Er schilderte:

„Verschieber St. hatte mit dem Verschub-Tfz einen Verschubteil nach Gleis 2 geschoben und dort einen Wagensatz angekuppelt; anschließend fuhr der Verschubteil wieder in Richtung zum Stellwerk 2. Zirka 70 m von der Grenzmarke der Weiche 53 entfernt sah ich St., wie er neben dem Verschubteil mitlief (dieser hatte zu diesem Zeitpunkt bereits eine Geschwindigkeit von etwa 15 km/h). St. versuchte aufzuspringen, jedoch gelang ihm dies nicht. Er lief noch ein Stück mit und versuchte erneut auf einen der Wagen zu gelangen. Ich sah nun, wie er über die Grenzmarke stolperte, fiel und dann unter einen Wagen geriet . . . .“

Da der Verschubteil bereits mit etwa 15 km/h rollte, hätte St. unter keinen Umständen den Versuch wagen dürfen, aufzuspringen! Er handelte sehr leichtsinnig!

Nach DV A 40, Heft 2, Anlage 1, Punkt 1.9, ist das Auf- oder Abspringen verboten, solange Fahrzeuge in Bewegung sind. Für die Bediensteten beim Verschub und bei Zügen ist jedoch in der DV A 40, Heft 3, Punkte 3.5.1 bis 3.5.3, vorgeschrieben:

„Auf- und Abspringen ist verboten, solange Fahrzeuge **rascher als mit Schrittgeschwindigkeit** rollen. Bei Schnee und Glatteis ist erhöhte Vorsicht notwendig.

Vor dem Auf- oder Abspringen ist auf Maste, Wasserkrane, Lademaße, Weichen, Leitungen, Tore, Gruben und sonstige Hindernisse sowie auf Fahrten im Nachbargleis zu achten.

Zugbegleiter sollen grundsätzlich noch vor Anfahren des Zuges aufsteigen.“

Verschubbedienstete, übt stets Vorsicht beim Verschub, damit das zur Beförderung übergebene Gut dem Empfänger in unbeschädigtem Zustand ausgefolgt werden kann. Bedienstete, die durch Unachtsamkeit starke Verschubstöße verschulden, werden zur Verantwortung gezogen.

Gesundheit ist das größte Gut!

Vernünftige Vorsicht darf niemals mit Feigheit verwechselt werden!

Die meisten Unfälle sind auf Unvorsichtigkeit zurückzuführen!

Daher:

Eigene Vorsicht ist der beste Unfallschutz!

Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen — 169