Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

5. Stück | Wien, am 1. Mai 1961 | Jahrgang 1961

Bahnmeister Eggenburg
Eingl. 19. MAI 1961
Zl. ..... Blg. .....

Inhalt: 18. Der Teufel schläft nicht!
19. Sendungen mit Lademaßüberschreitung
20. Zum Thema „Reinlichkeit"
21. Unfallverhütung

18. Der Teufel schläft nicht!

In letzter Zeit ereigneten sich in geradezu alarmierender Häufung schwere Verfehlungen gegen die zur Wahrung der Sicherheit im Bahnbetrieb bestehenden Vorschriften. Dabei war es oft nur einem glücklichen Zufall oder der Wachsamkeit Beteiligter zu verdanken, wenn schwerste Folgen ausblieben.

Geht man den Ursachen nach, dann muß man feststellen, daß verantwortungslose Bequemlichkeit, „Meinen" und „Glauben", selbstverschuldete Übermüdung vor Dienstantritt und Empfänglichkeit für Ablenkungen jeder Art im Vordergrund stehen.

Der aus vieljähriger Erfahrung geborene Spruch „Der Teufel schläft nicht!" ist für den Eisenbahner nicht nur Redensart; er ist für die meisten stete Mahnung, jeder Nachlässigkeit abhold zu sein.

Der Verkehrsbedienstete muß sich stets geistig wach und unter Kontrolle halten.

Den wenigsten Unfällen liegt unverzeihliche Unkenntnis der Vorschriften zugrunde. Fast jeder Bedienstete, der die Vorschriften nicht befolgt, ist sich dessen instinktiv bewußt; trotzdem setzt er sich bedenkenlos darüber hinweg, wiewohl er die Folgen leicht zu erkennen vermöchte. Was treibt ihn dazu? Er möge ehrlich sein und sich darüber Rechenschaft geben, welche Umstände sein Tun beeinflussen. Er möge sich stets vor Augen halten, daß er einen Dienst zu verrichten hat, der ihm schwere Verantwortung aufbürdet, daß das Leben und die Gesundheit anderer, sein eigenes Sein, auf dem Spiele stehen.

Wieder sollen mehrere aus dem Leben gegriffene Beispiele zeigen, wie gefehlt wird.

Sehr sorglos haben wohl Zugführer und Schaffner gehandelt, als sie

am 15. März 1961

beim Verschub gegen ein Gefälle von 10 ‰ zwei vorübergehend abgestellte Wagen so mangelhaft sicherten, daß sie bis in den nächsten Bahnhof entrollen konnten.

Der Gefällsbruch war beiden wohlbekannt; sie hätten daher mit erhöhter Vorsicht verschieben sollen. Doch hatten sie diesmal noch Glück! Trotz 10 unabgeschrankter und einem abgeschrankten Wegübergang kam es zu keinem Zusammenprall und da auch die Strecke bis zum Nachbarbahnhof frei war, blieb der Anstand folgenlos. Doch was wird sein, wenn die beiden so weitermachen?

Zwei Tage später,

am 17. März 1961,

fuhr in einem Bahnhof ein Verschubteil aus einem Gleis nach dem Nebengleis, schnitt dabei eine Weiche auf und kam in den Fahrweg eines einfahrenden Personenzuges. Allein der Aufmerksamkeit

Streckenleitung Wien FIB
Eingl. 18. MAI 1961
Zl. ..... Blg. .....

des Triebfahrzeugführers dieses Zuges verdanken es die schuldhaft Beteiligten, daß ihre Unaufmerksamkeit, ihr „Meinen“ und „Glauben“ nicht allerschwerste Folgen nach sich zog. Es gelang dem Triebfahrzeugführer, den Personenzug gerade noch eine Lokomotivlänge vor dem Verschubteil zum Stillstand zu bringen.

Warum war der gefährdende Verschub nicht vor Freigabe der Einfahrt eingestellt worden? Der Zugführer, der ohne zwingenden Grund die Verschubleitung einem Schaffner übertragen hatte, teilte diesem weder den vom Fahrdienstleiter erhaltenen Auftrag zur Verschubeinstellung mit, noch gab er ihm Weisungen über sein weiteres Verhalten.

Ohne besonderen Auftrag gab dann ein anderer Schaffner die Signale zur gefährdenden Verschubbewegung, die, vom Triebfahrzeugführer befolgt, zum Aufschneiden einer Weiche führten, ehe die Bewegung wieder zum Stillstand kam.

Wie werden sich die Beteiligten künftig verhalten? Wird ihnen der Vorfall eine Lehre sein?

Vier Tage später,

am 21. März 1961,

fuhr ein auf dem falschen Gleis verkehrender Lokomotivzug in eine Arbeiterrotte. Die Folgen: 2 Tote, 2 Schwerverletzte.

Der örtlich Aufsichtsführende — einer der Schwerverletzten — gestattete dem Sicherungsposten, noch vor Eintreffen des Ablösers nach Hause zu gehen. Er übernahm es selbst, für die Sicherung der Arbeiter zu sorgen. Gerade um diese Zeit wurde am Anschaltfernsprecher die Ankündigung eines Lokomotivzuges entgegengenommen. Wer sie annahm, war bisher nicht feststellbar. Sei es wie immer — es unterblieb die Warnung der Arbeiter.

Wie konnte dies geschehen?

Der Verantwortliche, auf dem zeitlebens die Schuld am Tode und schwerer Verletzung von Menschen lastet, wird die Antwort wohl wissen.

Es war ein Anschaltfernsprecher, ein Typhon und ein Sicherungsposten vorhanden. Die Arbeiterrotte war den Nachbarbahnhöfen bekannt. Hätte sich der Aufsichtsführende, als er die Aufgaben des Sicherungspostens, ohne daß dafür eine Notwendigkeit gegeben war, mit übernahm, bei den benachbarten Bahnhöfen am Anschaltfernsprecher über den Zugverkehr informiert, wäre es bestimmt nicht zu dem tragischen Unfall gekommen.

Aufsichtsführende und Sicherungsposten mögen stets eingedenk sein, **wie schwer die Verantwortung ist,** die auf ihnen lastet.

Einen Tag später,

am 22. März 1961,

wurde ein Eilzug in einen von Güterwagen besetzten Raumabschnitt eingelassen. Nur geistesgegenwärtiges Handeln Unbeteiligter verhütete einen schweren Unfall.

Diesmal verabsäumte es die Zugmannschaft, vor der Weiterfahrt nach Bedienung eines Streckenanschlusses, den Zug vollständig zu kuppeln und die unerläßliche Bremsprobe vorzunehmen. Dadurch blieben 5 Wagen auf der Strecke zurück.

Wiewohl unvollständig angekommen, wurde dieser Zug vom Fahrdienstleiter des folgenden Bahnhofes rückgemeldet und der angebotene Eilzug angenommen.

Das Verhängnis hätte unweigerlich seinen Lauf genommen, wäre nicht vom zufällig in der Fahrdienstleitung anwesenden, erkrankten Bahnhofvorstand, die bedrohliche Lage erkannt und von ihm ein Gendarmeriebeamter telephonisch gebeten worden, den nahenden Eilzug um jeden Preis aufzuhalten. Das Bemühen war im letzten Augenblick erfolgreich.

In diesem Fall hat sich Einer auf den Anderen verlassen und ist vom Letzten der Zugpartie über den Zugführer, den Lokomotivführer, bis zum Fahrdienstleiter gewissenlos gehandelt worden.

Bald darauf

am 5. April 1961,

stieß eine Verschublokomotive an eine unbemannte Lokomotive, die dadurch auf die freie Strecke entrollte. **Glücklicherweise** war kein Zug unterwegs und es kam die Lokomotive von selbst zum Stillstand.

Wie konnte dies geschehen? Der Triebfahrzeugführer der Verschublokomotive **glaubte** ein Signal zur Durchfahrt auf einem Gleis erhalten zu haben. Obwohl die angebliche Signalgebung mehr als zweifelhaft war, ließ er alle Vorsicht außer Acht und fuhr mit erhöhter Geschwindigkeit gegen eine in der Bahnhofmitte stehende Lokomotive, deren Bemannung knapp vor dem Anprall absprang. Da sich beim Anprall der Regler etwas öffnete, wurde die Lokomotive führerlos in Gang gesetzt.

Wo ist das Verhalten des Triebfahrzeugführers der Verschublokomotive einzustufen, der nicht auf ordnungsgemäße Verschubsignalabgabe achtet, sondern blind drauf los fährt?

Am selben Tage,

am 5. April 1961,

fuhr ein Eilzug auf einen im Bahnhof stehenden Güterzug auf. 28 Verletzte und erheblicher Sachschaden waren die Folgen.

Maßlose Pflichtverletzung und Bequemlichkeit führten zu dem Unfall. So unterließ der verantwortliche Fahrdienstleiter die Kennzeichnung der Gleisbesetzung durch den Güterzug sowie die Fahrwegprüfung und überließ ferner die nur ihm zustehende Freistellung des Einfahrsignals für den Eilzug dem Stellwerkswärter.

Was wiegt dagegen die Rechtfertigung des Fahrdienstleiters, durch seine Tätigkeit bei der Personenkassa abgelenkt gewesen zu sein, wo er doch wissen mußte, daß den der Betriebssicherheit dienenden Handlungen stets der Vorrang zu geben ist.

Wie in vielen ähnlichen Fällen drängt sich hier die Frage auf, ob nicht neben dem Fahrdienstleiter und dem Stellwerkswärter unsichtbar noch ein Mitschuldiger steht? Die schlampige Dienstleistung dieses Fahrdienstleiters war bestimmt keine einmalige Erscheinung. Wie oft war sie schon vom Bahnhofvorstand mitangesehen und toleriert worden?

Es ist Pflicht der Vorgesetzten, ihre Untergebenen zu einer die Sicherheit gewährleistenden Arbeit zu erziehen!

Bereits am nächsten Tag,

am 6. April 1961,

gelingt es dem Triebfahrzeugführer eines Personenzuges, diesen durch Schnellbremsung gerade noch vor einer Straßenübersetzung anzuhalten, auf der sich gerade ein vollbesetzter Autobus und andere Straßenfahrzeuge befinden, weil der Schrankenbediener nicht den Schranken geschlossen hatte.

Wie konnte sich dieser Bedienstete so ablenken lassen, daß er auf das Schrankenschließen vergaß? Sein Vergessen hätte Tote, Verletzte und unsägliches Leid zur Folge haben können, wäre nicht ein anderer Eisenbahner ganz auf seinem Posten gewesen.

Und wieder einen Tag später,

am 7. April 1961,

überfuhr der Triebfahrzeugführer eines Güterzuges ein haltzeigendes Einfahrsignal und stieß frontal mit einem eben ausfahrenden, den Fahrweg querenden Güterzug zusammen. Ein verletzter Zugbegleiter, zwei schwerbeschädigte Lokomotiven und zehn beschädigte Wagen, längere Verkehrsunterbrechung, Schienenersatzverkehr und Umleitungen von internationalen Zügen über Auslandstrecken waren die Folge. Der Schaden und die Unkosten betragen weit über **1 Million Schilling!**

In diesem Falle haben alle zur Beobachtung und Mitbeobachtung der Signale verpflichteten Bediensteten versagt. Der hauptverantwortliche Triebfahrzeugführer führte als Entschuldigung dienstliche und persönliche Sorgen ins Treffen, der Zugführer, er sei durch die Unterrichtung eines mitfahrenden Einschülers abgelenkt worden, ein am vorderen Führerstand befindlicher Schaffner hatte wegen Übermüdung geschlafen.

Was immer auch die tieferen Ursachen der geschilderten Anstände gewesen sein mögen, die Bilanz eines Monats zeigt eine erschreckende Häufung schwerster Anstände, die die Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes aufrütteln sollte. Diese mögen **eine** Lehre daraus ziehen: Sie dürfen ihren Dienst, möge er noch so einfache Verrichtungen verlangen, auf keinen Fall vernachlässigen, sie müssen ihn ausgeruht antreten und verantwortungsvoll versehen. Ein Bediensteter, der zum Nachtdienst geht und bis zuletzt am Fernsehapparat sitzt, belastet sein Denkvermögen und schmälert seine Ruhezeit. In eine Fahrdienstleitung gehört kein eingeschalteter Rundfunkapparat; er lenkt ab, ob man will oder nicht; Gartenarbeit ermüdet; vor dem Nachtdienst getan, kann sie schweres Unglück heraufbeschwören.

Belastet Euch vor dem Dienst weder körperlich noch geistig, damit Ihr seinen harten Anforderungen genügen könnt und Eure Reaktionsfähigkeit ungemindert bleibt. Seid im Dienst wachsam, überlegt Euch vor jeder Handlung, ob sie richtig ist. Bedenkt, daß Euch das Leben und Wohlergehen anderer, Euer eigenes und hohe Werte anvertraut sind. Rechtfertigt das in Euch gesetzte Vertrauen!

---

19. Sendungen mit Lademaßüberschreitung

Die Dienstvorschrift 458 „DV für die Behandlung von Sendungen mit Überschreitung der zulässigen Breiten- und Höhenmaße (LÜV)“ ist nur mehr in wenigen Stücken vorhanden.

Um den Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes bis zur Neuauflage dieser Vorschrift ein Hilfsmittel in die Hand zu geben, werden nachstehend die wichtigsten der bei Beförderung von Sendungen mit Lademaßüberschreitungen (LÜ-Sendungen) zu beachtenden Bestimmungen angeführt:

§ 1. Allgemeines

(1) Überschreitet eine auf offenem Güterwagen verladene Sendung ausnahmsweise die zulässigen Breiten- oder Höhenmaße der auf dem Beförderungsweg maßgebenden Lademaße, so ist zur Beförderung die Genehmigung jener Bundesbahndirektion einzuholen, in deren Bereich die Sendung aufgegeben wird.

§ 2. Beförderungsantrag

(1) Der Absender hat rechtzeitig bei der zuständigen Bundesbahndirektion einen Beförderungsantrag zu stellen.

(2) Der Absender hat dem Antrag beizufügen:

Längenschnitt oder Längsansicht,
Grundriß oder Draufsicht und
Querschnitte.

Die Zeichnungen müssen vorspringende Teile und ihre Lage erkennen lassen und die nötigen Maße enthalten. Die Lage des Schwerpunktes der Sendung ist anzugeben.

§ 3. Prüfung der Beförderungsmöglichkeit, Beförderungsgenehmigung

(1) Die Bundesbahndirektion, bei der der Beförderungsantrag einlangt, stellt die in Betracht kommende Beförderungsart fest.

(2) Hiezu zählt

Beförderung

a) in gewöhnlichem Güterzug ohne besondere betriebliche Maßnahmen,
b) in gewöhnlichem Güterzug, aber ohne Begegnung mit Zügen, die ebenfalls LÜ-Sendungen führen,
c) in gewöhnlichem Güterzug mit Sperrung der (des) Nachbargleise(s),
d) mit Sondergüterzug mit oder ohne Sperrung der (des) Nachbargleise(s).

(3) Von der Genehmigung zur Beförderung einer LÜ-Sendung werden die am Beförderungsweg beteiligten Bundesbahndirektionen, der Versandbahnhof und die beteiligten technischen Stellen verständigt.

(4) In besonderen Fällen kann Begleitung der Sendung durch Bahnbeamte auf Kosten des Absenders verlangt werden. Je nach Erfordernis wird hiezu ein Beamter des Bau- oder Zugförderungsdienstes bestimmt.

(5) Beförderungsgenehmigungen werden in der Regel für 3 Monate erteilt, wenn nicht besondere Gründe eine andere Frist bedingen. Bei späterer Versendung ist der Antrag zu erneuern.

§ 4. Bedingungen für die Verladung

(1) Die Sendung ist so zu lagern, daß ihr Schwerpunkt möglichst in der Wagenmitte liegt; sie soll auf dem Wagen so verteilt sein, daß die Räder, namentlich die der Endachsen, gleichmäßig belastet werden.

(2) Eine Sendung, die die zulässigen Breitenmaße überschreitet, muß so sorgfältig verladen und befestigt werden, daß nicht durch Stöße und Erschütterungen während der Fahrt die Überschreitung vergrößert und die Betriebssicherheit gefährdet wird.

(3) Die Stellen, wo die zulässigen Breiten- und Höhenmaße überschritten werden, müssen kenntlich gemacht sein (z. B. durch weißen Anstrich); außerdem muß der Absender auf beiden Längsseiten des Wagens je ein 60×90 cm großes Schild in weißer Farbe mit blauem Rand anbringen. Die Beschriftung des Schildes hat zu lauten: „Achtung, außergewöhnliche Sendung!" Darunter sind die Transportnummern in der Reihenfolge der am Transport beteiligten Verwaltungen anzuschreiben (schwarze Buchstaben).

§ 5. Annahme der Sendung und Prüfung der Verladeweise

(1) Ein Bahnhof darf eine Sendung, die die zulässigen Breiten- und Höhenmaße überschreitet, nur dann annehmen, wenn die Bundesbahndirektion die Beförderung genehmigt hat. **Vor** der Annahme muß ein Wagenmeister feststellen, ob die Sendung in der vorgeschriebenen Weise auf dem Wagen verladen und ordnungsgemäß befestigt ist. In besonderen Fällen läßt die Bundesbahndirektion dies durch einen technischen Beamten prüfen.

(2) Der Bedienstete, der die Verladung geprüft hat, vermerkt dies auf dem Frachtbrief („Verladung geprüft. Unterschrift, Datum, Uhrzeit").

(3) Entspricht die Verladeweise nicht der in der Genehmigungsverfügung vorgeschriebenen, so ist die Sendung zurückzuweisen und der Absender aufzufordern, die Ladung zu richten.

(4) Dem Frachtbrief muß ein 52×74 mm großer Zettel in blauer Farbe mit denselben Aufschriften wie auf den Schildern an den Längsseiten des Wagens und eine Skizze mit Maßangaben beigegeben werden. Daraus muß auch hervorgehen, wie die Sendung am Wagen zu lagern ist.

(5) Der Frachtbrief muß den Vermerk des Absenders tragen: „Durch besondere Vereinbarung zugelassen. Beförderungsgenehmigung der Bundesbahndirektion . . . . . vom . . . . . Zahl . . . . .". Als Absender darf nur die Person oder Firma angegeben sein, der die Beförderung genehmigt wurde.

§ 6. Beförderung

(1) Die beteiligten Bundesbahndirektionen kündigen eine LÜ-Sendung den betroffenen Dienststellen unter Anführung der erforderlichen betrieblichen Maßnahmen an und geben rechtzeitig den Beförderungsplan (Instradierung) bekannt; weiters haben sie für Vormeldung zu sorgen. Erst nach Einlangen der schriftlichen oder fernschriftlichen Instradierung darf der Wagen abbefördert werden.

(2) Die Wagenmeister in Unterwegsbahnhöfen, in denen längerer Aufenthalt vorgesehen ist, sind nach Eingang der Vormeldung anzuweisen, die Verladung nach der dem Frachtbrief beigegebenen Verladeskizze auf ihren einwandfreien betriebssicheren Zustand zu überprüfen.

(3) Muß das Gut unterwegs zurecht oder umgeladen werden, so ist der Absender hiezu aufzufordern. In dringenden Fällen kann es durch die Bahn unter Aufsicht eines technischen Beamten auf Kosten und Gefahr des Absenders geschehen.

(4) Muß der Wagen aus irgend einem Grunde ausgesetzt oder kann aus einem anderen Grunde der vorgeschriebene Beförderungsplan nicht eingehalten werden, so ist die Bundesbahndirektion auf kürzestem Wege zu verständigen. Sie stellt erforderlichenfalls einen neuen Beförderungsplan auf.

§ 7. Einstellen der Wagen in den Zug

(1) Die Bundesbahndirektion ordnet in der Genehmigungsverfügung an, wo der Wagen im Zug einzureihen ist. In der Regel ist er am Schluß des Zuges zu reihen, jedoch soll stets noch ein anderer Wagen als Schlußwagen folgen, um zu gewährleisten, daß an den Grenzmarken der lichte Raum frei ist.

(2) Ist der Wagen mit Lademaßüberschreitung in einem Sondergüterzug nach § 3 (2) d) zu befördern, so bestimmt die Bundesbahndirektion, ob und wieviele andere Wagen beigegeben werden dürfen und an welcher Stelle diese Wagen zu reihen sind.

Darüber hinaus haben die Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes bei Beförderung einer LÜ-Sendung zu beachten:

Magazinsgleise und Gleise, an denen sich Lademaße, Gleisbrückenwaagen mit Laderampen befinden, dürfen in der Regel nicht befahren werden. Dieses Verbot gilt auch für überdachte Bahnsteiggleise.

Fahrzeuge mit LÜ-Sendungen sind vorsichtig zu verschieben; sie dürfen nicht abgerollt oder abgestoßen werden.

Auf benachbarten Gleisen müssen Fahrzeuge, wenn nicht anders angeordnet, mindestens eine Wagenlänge von der Grenzmarke entfernt aufgestellt sein.

Auf elektrisch betriebenen Strecken sorgt der Fahrdienstleiter für das Abschalten der Fahrleitung, wenn die Beförderung unter Abschaltung derselben angeordnet ist.

Die Zugbegleitmannschaft hat die LÜ-Sendung besonders aufmerksam zu beobachten. Solche Sendungen sind vom Versandbahnhof bis zum nächsten Befehlsbahnhof und von Befehlsbahnhof zu Befehlsbahnhof vorzumelden. Die Zugmannschaften sind vom Mitführen einer LÜ-Sendung mit „Allgemeinem Befehl" zu verständigen; den Zwischenbahnhöfen wird die Beförderung einer LÜ-Sendung in der Zuganzeige bekanntgegeben. An der Merktafel ist auf LÜ-Sendungen hinzuweisen.

Ist die Beförderung einer LÜ-Sendung angeordnet und hat ein Bahnhof die Ankündigung oder die Instradierung nicht, so ist der Bahnhofvorstand bzw. Fahrdienstleiter für deren Urgenz bei der Bundesbahndirektion verantwortlich. Falls bei schon rollenden Sendungen zu wenig Zeit für die Beschaffung dieser Unterlagen bleibt, sind die zu beachtenden betrieblichen Maßnahmen sowie der Beförderungsplan bei der zuständigen Zugleitung zu erfragen. Sollten trotzdem während eines Transportes Unklarheiten auftreten, ist die LÜ-Sendung zurückzuhalten, gegebenenfalls abzustellen und die zuständige Zugleitung zu verständigen.

Die angeordneten Beförderungsmaßnahmen sind genauestens einzuhalten. Darf auf einem Streckenabschnitt nur das richtige Gleis befahren und muß in diesem Abschnitt unvorhergesehen Falschfahren abgewickelt werden, so ist die LÜ-Sendung im Übergangsbahnhof zum Falschfahren zurückzuhalten und sind nähere Weisungen bei der Zugleitung einzuholen. Sinngemäß ist auch vorzugehen, wenn laut Anordnung das falsche Gleis zu befahren wäre und dies nicht möglicht ist.

Welche Folgen Nichtbeachtung auch nur einer einzigen der vorgeschriebenen Beförderungsmaßnahmen nach sich ziehen kann, beweist folgender Vorfall:

Nach Ankunft einer LÜ-Sendung im Grenzbahnhof B. wird festgestellt, daß das auf einem Tiefladewagen verladene Gut schwer beschädigt ist. Die Erhebungen ergeben, daß die Sendung an einem Tunnelportal gestreift hatte, wobei ein Teilstück des Gutes abgerissen worden war.

Sachschaden S 250.000,—!

Ursache: Der die LÜ-Sendung befördernde Zug hatte zwischen den Bahnhöfen A. und L. das richtige anstatt — wie in der Ankündigung vorgeschrieben — das falsche Gleis befahren.

Schuldtragende:

Bahnhof A. war nicht im Besitz der die LÜ-Sendung betreffenden Ankündigung. Der diensthabende Fahrdienstleiter verabsäumte es, sich auf Grund des eingegangenen Beförderungsplanes sofort um die Herbeischaffung der angekündigten betrieblichen Sonderverfügungen zu kümmern. Erst nach Abfahrt des Zuges mit der LÜ-Sendung vom vorletzten Befehlsbahnhof rief er den Fahrdienstleiter dieses Bahnhofes an und bat ihn, ihm den Inhalt der Anküdigung vorzulesen.

Dem Fahrdienstleiter des Bahnhofes A. muß daher der Vorwurf gemacht werden, sich nicht rechtzeitig um Bekanntgabe der Beförderungsmaßnahmen bei der Zugleitung oder dem zuständigen Fachbeamten der Betriebsabteilung bemüht zu haben.

Der Fahrdienstleiter des befragten Befehlsbahnhofes las den Inhalt der Ankündigung nur zur Hälfte vor; doch gerade die zweite Hälfte beinhaltete jene wichtige Anordnung, wonach der Zug mit der LÜ-Sendung zwischen Bahnhof A. und L. **das falsche Gleis** mit Sperrung des Nachbargleises befahren sollte.

Durch dieses Versäumnis in Unkenntnis über die zu beachtenden Beförderungsmaßnahmen, ließ der Fahrdienstleiter des Bahnhofes A. den Zug nach Sperrung des Nachbargleises am richtigen Gleis weiterfahren.

Der geschilderte Vorfall ist leider nicht der einzige seiner Art. Alle derartigen Vorfälle sind auf Nichtbeachtung der Bestimmungen über LÜ-Sendungen zurückzuführen.

An die Schulungsbeamten sei eingehend appelliert, die vorangeführten Bestimmungen bezüglich Sendungen mit Lademaßüberschreitung genauer Besprechung im Dienstunterricht zu unterziehen.

---

20. Zum Thema „Reinlichkeit"

Reinlichkeit in jeder Lebenslage ist für die meisten Menschen eine Selbstverständlichkeit. Man verlangt also auch bei einem Verkehrsmittel die Einhaltung dieser Grundregel. Soll doch das Verkehrsmittel — besonders bei seiner längeren Benutzung — in gewissem Sinne Ersatz für das gemütliche und reine Heim sein.

An uns Eisenbahnern liegt es, diese selbstverständliche Erwartung unserer Fahrgäste auch vollauf zu erfüllen. Sowohl an uns selbst, als auch an den Fahrbetriebsmitteln und den Bahnanlagen gilt es, bei jeder sich bietenden Gelegenheit Reinlichkeit zu üben. Sind wir aber auch stest darum bemüht?

Ein kleines Beispiel — der Zuschrift eines Reisenden entnommen — beweist leider das Gegenteil:

„Am 3. April 1961 benutzten meine Frau und ich Zug Ex 101 von B. nach V. Leider wurde uns diese Reise zu einem unangenehmen Erlebnis. Der von uns benutzte Wagen war total verschmutzt. Nicht nur, daß die Aschenbecher ungeleert waren, befand sich auch unter den Sitzen Schmutz und Abfall in größeren Mengen. Die Benutzung der Ablage beim Fenster war erst nach Aufbreiten von Papier möglich. Ich möchte aber ausdrücklich betonen, daß die gleichen Mißstände auch in den anderen Abteilen des Wagens festzustellen waren.

Es ist mir unverständlich, warum die Verunreinigungen nicht durch die im Zug mitfahrende Reinigungsfrau beseitigt wurden?"

Diese Zeilen geben Anlaß, an die Verpflichtung der Zugführer und Schaffner zu erinnern, die Tätigkeit der im Zug mitfahrenden Zugdienstfrauen zu überwachen. Leider unterbleibt diese Überwachungstätigkeit nur zu oft. Die Schaffner haben bei der Fahrkartenüberprüfung ausreichend Gelegenheit, Verunreinigungen, überfüllte Aschenbecher usw., festzustellen und die Zugdienstfrauen zur Behebung dieser Mängel zu verhalten.

Für Bahnhofvorstände und Aufsichtsbeamte gibt es allein bei den vorgeschriebenen Kontrollgängen ausreichend Gelegenheit, sich vom Reinigungszustand ihrer Dienststelle und der ihnen anvertrauten Reisezugwagen zu überzeugen!

Eisenbahner!

Nur dann, wenn wir alle um die Reinlichkeit unserer Einrichtungen und Anlagen eifrig und ständig bemüht sind, wird der Erfolg nicht ausbleiben. Er wird vor allem darin bestehen, daß wir der gleichen Sauberkeit gerühmt werden, die für so manches andere westeuropäische Land sprichwörtlich ist.

21. Unfallverhütung

Am 9. Jänner 1961 fuhr ein Güterzug im Bahnhof W. ein. Noch während der Einfahrt öffnete der Gepäckschaffner M. die linksseitige Schiebetür des Gepäckwagens, um nach eventueller Zuladung Ausschau zu halten.

Unterdessen leitete der Triebfahrzeugführer die Bremsung ein. Hiebei rollte die Schiebetür des Gepäckwagens zu und klemmte den Kopf des Schaffners ein. M. erlitt einen Schädelbasisbruch!

Wieso kommt es immer wieder zu Verletzungen von Bediensteten durch zurollende Gepäckwagenschiebetüren?

Es wird sehr oft unterlassen, die Schiebetüren mit selbsttätigen Festhaltevorrichtungen so weit zu öffnen, daß die Vorrichtung auch wirksam werden kann; nur selten wird die Tauglichkeit der Türsicherung geprüft.

Jeder der in einem Gepäckwagen Dienst versieht tut gut daran, wenn er bei Dienstbeginn die einwandfreie Gängigkeit der Schiebetüren und ihre Sicherungen überprüft. Werden Mängel festgestellt, so sind sie sofort dem technischen Wagenaufsichtsbediensteten zu melden, der für rasche Ausbesserung Sorge zu tragen hat.

Im übrigen wird an die Bestimmungen der Anlage 1, Punkt 2 e) der DV V 3 erinnert, wonach es verboten ist, sich während des Aufenthaltes auf bewegten Fahrzeugen in die Öffnungen **nicht festgelegter** Türen zu stellen oder sich aus ihnen hinauszulehnen.

Bundesbahnbedienstete,

beachtet die Unfallverhütungsvorschriften. Kenntnis derselben und eigene Vorsicht ist der beste Unfallschutz

---

Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen 602