



Verkehrs-Unterrichtsblatt

3. Stück

Wien, am 1. März 1972

Jahrgang 1972

Inhalt: 11. Aus dem Verkehrsgeschehen
12. Etwas für jeden
13. Kundendienst
14. Unfallverhütung

Bahnhof Vöcklamarkt

Eing. - 4 MRZ. 1972

Zl. Bell. 119

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Ordnung in Reisezügen

Die in letzter Zeit in Reisezügen vorgekommenen Raubüberfälle, Raubversuche, Sittlichkeitsdelikte und Diebstähle, aber auch Androhungen von Bombenanschlägen veranlassen die Österreichischen Bundesbahnen, alle nur möglichen Anstrengungen zu unternehmen, um der Ausweitung derartiger das Image der Bahn schädigenden Vorfälle wirksam entgegenzutreten.

Unbeschadet einer verstärkten Begleitung der Reisezüge durch Organe der Sicherheitsbehörden, muß es u. a. auch Aufgabe der Zugbegleitmannschaft als Eisenbahnaufsichtsorgane sein, während der Fahrt für die innere Sicherheit im Zug Sorge zu tragen.

Es ist bekannt, daß die Fahrgäste in der Person des Zugführers oder Schaffners das zuständige Organ für Ordnung und Sicherheit sehen; je öfter diese Bediensteten gesehen werden, um so sicherer fühlen sich besonders Alleinreisende. Asozialen Elementen wird dadurch weniger Möglichkeit gegeben, ihre Absichten auszuführen.

Die Zugbegleiter haben daher insbesondere während der Nachtstunden die ihnen zugewiesenen Wagen öfters durchzugehen und dabei ganz allgemein das Verhalten der Reisenden zu beobachten bzw. auf zurückgelassene Gepäckstücke oder Gegenstände zu achten.

Verdächtige Personen, insbesondere in solchen Wagen, in denen sich alleinreisende oder schlafende Fahrgäste aufhalten, sind unauffällig zu beobachten. Besteht begründeter Verdacht oder tritt ein sonstiges Ereignis ein, das ein Eingreifen von Gendarmerie oder Polizei erforderlich erscheinen läßt, so ist sofort dem Fdl des nächsten Anhaltebahnhofes diesbezügliche Meldung zu erstatten.

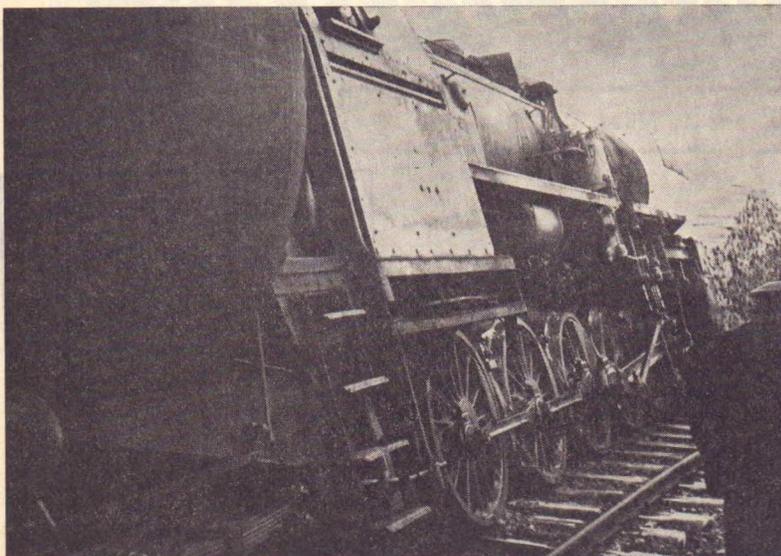
Es darf erwartet werden, daß alle Bediensteten sich dieser für das Ansehen der Österreichischen Bundesbahnen so bedeutungsvollen Aufgabe mit dem gebotenen Verantwortungsbewußtsein widmen und damit gegen die zeitbedingten Vorfälle einen Beitrag zur Sicherheit im Reiseverkehr leisten.

Über Ersuchen der Sicherheitsbehörde und im Zusammenhang mit dem bisher Gesagten verweisen wir auf die Bestimmungen der Punkte 3.2.1.1 und 3.4.2.1 der DV V 26; darin ist u. a. enthalten, daß die Bediensteten bei außergewöhnlichen Ereignissen, wenn möglich mehrere, vor allem bahnfremde Zeugen, die das Ereignis selbst gesehen haben oder zweckdienliche Angaben machen können, festzustellen und deren Personalien vorzumerken haben. Diese Bestimmungen sind selbstverständlich auch bei Vorliegen von Gewaltverbrechen in Reisezügen (Anhang 1 zur DV V 26, Nr. 6) genauestens einzuhalten, wobei Zeugen nicht nur im Tatwagen, sondern auch in angrenzenden Wagen namhaft gemacht werden sollen.

Erläuternd hiezu ist zu sagen, daß bei Verweigerung der Identitätsfeststellung durch die Zugbegleitbediensteten die betreffende Person im nächsten Anhaltebf den Sicherheitsorganen bekanntzugeben ist.

Das ist das Ergebnis

(Entgleisung des Zug-Tfz samt Tender sowie eines Wagens eines einfahrenden Güterzuges, wobei der Oberbau stark beschädigt wurde. Sachschaden zirka S 90.000)



wenn

vor Zulassung einer Zugfahrt keine Fahrstraßenprüfung durchgeführt wird!

11. Aus dem Verkehrsgeschehen

a) Mangelhafte Bremsprobe

Aus gegebenem Anlaß wiederholen wir nachstehend den im Verkehrs-Unterrichtsblatt, 2. Stk. aus 1968, erschienenen Artikel gleichen Titels:

Einem Bezirksgüterzug wurden im Unterwegsbf L. an der Zugspitze 3 Wagen beigegeben. Dabei vergaß der Verschubleiter, der selbst kuppelte, auf das Öffnen der Luftabsperrhähne zwischen dem 3. und 4. Wagen. Er meldete dem Zgf, der noch mit schriftlichen Arbeiten beschäftigt war, den Zug verschubdienstlich fertig. Der Zgf hatte den Schlußschaffner weder von der Wagenbeigabe unterrichtet noch zur Mitwirkung an der Bremsprobe beauftragt, sondern führte diese allein durch. Dabei überzeugte er sich lediglich vom Anliegen und Abfallen der Bremsklötze beim 1. und 2. beigegebenen Wagen.

Der Tfzf des Zug-Tfz, der die Wagenbeigabe durchgeführt hatte, schenkte der anschließenden Bremsprobe wenig Beachtung und nahm die mündliche Meldung des Zgf „Bremse in Ordnung“ zur Kenntnis, obwohl er bei aufmerksamer Beobachtung der Meßinstrumente erkennen hätte müs-

sen, daß der Lösevorgang unter Berücksichtigung der Länge des Zuges (966 t, 82 Achsen) viel zu kurz war.

Unterdessen erschien der Ablöser des Tfzf, dem das Tfz mit dem Hinweis „Alles in Ordnung“ übergeben wurde. Der abgelöste Bedienstete ersuchte seinen Kollegen lediglich, ihn während der Ausfahrt beim Stellwerk absteigen zu lassen.

Nach Abfahrt des Bezirksgüterzuges hielt der Tfzf den Zug wie besprochen beim Stellwerk an, wo sein Kollege abstieg. Dieser bemerkte während der Weiterfahrt des Zuges einen verbremsten Wagen und betätigte — mit dem Zug mitlaufend — dessen Lösevorrichtung.

Als der Zgf im nächsten Bf das haltzeigende Deckungssignal sah und wahrnahm, daß keine Bremswirkung eintrat, rief er dem Tfzf vom hinteren Führerstand aus zu, es solle doch bremsen. Der Tfzf antwortete, daß er bereits Bremsung eingeleitet habe, aber aus unerklärlicher Ursache keine Bremswirkung erfolge. Der Zgf betätigte

hierauf die Notbremse, doch blieb auch diese Maßnahme erfolglos.

Der Zug kam schließlich nach Überfahren des haltzeigenden Deckungssignals mit Tzf und 3 Wagen infolge einer Steigung und der Bremswirkung des Tzf sowie der ersten 3 Wagen (117 t Bremsgewicht) zum Stillstand.

Bei der anschließenden Nachschau stellte der Tzf fest, daß die Luftabsperrhähne zwischen 3. und 4. Wagen geschlossen waren. Er öffnete sie und setzte ohne Durchführung einer Bremsuntersuchung nach Freistellung des Deckungssignals und Erhalt des Abfahrauftrages durch den Zgf die Fahrt fort.

Die Ursache des Ereignisses lag somit im Nichtöffnen der Luftabsperrhähne nach der Wagenbeigabe und im Unterlassen einer vorschriftsmäßigen vereinfachten Bremsprobe.

Schuldtragend waren somit:

1. Der Verschiebler [DV V 3, Pkt. 91; DV M 26, Pkt. 134 und 143 a)].
2. Der Zgf, weil er die Bremsprobe nur an den ersten 2 beigegebenen Wagen durchführte und auf die Mitwirkung des Schlußschaffners zur Überprüfung der Bremsen am letzten durch-

gehend gebremsten Fahrzeug verzichtete. Weiters unterließ er es, nach dem Überfahren des Deckungssignals eine Bremsuntersuchung, verbunden mit einer vollen Bremsprobe anzuordnen bzw. durchführen zu lassen [DV V 3, Pkt. 418 und 458; DV M 26, Pkt. 165, 166, 167 g) 168 c), 177 a) und b) und 242].

3. Der übergebende Tzf, weil er der Durchführung der vereinfachten Bremsprobe zu wenig Beachtung geschenkt hatte. Außerdem verleitete er seinen Ablöser, den Zug außerplanmäßig beim Stellwerk anzuhalten und betätigte schließlich die Lösevorrichtung eines Wagens [DV V 3, Pkt. 473; DV M 26, Pkt. 168 c) und 240].
4. Der übernehmende Tzf, weil er nach Wahrnehmung der mangelhaften Bremswirkung die Fahrt ohne Durchführung einer Bremsuntersuchung und ohne eine volle Bremsprobe fortsetzte, obwohl das Überfahren des Signals wegen mangelhafter Bremswirkung verursacht wurde. Schließlich hielt er den Zug — ohne Auftrag hierzu — beim Stellwerk an, um seinen Kollegen absteigen zu lassen (DV V 3, Pkt. 473; DV M 26, Pkt. 208, 217 und 242).

b) Unvorbereitetes Antreffen eines Klim Fahrgleis

Am 24. 1. um 15.05 Uhr traf ein vom Gleis 4 des Bf L. bei freizeigendem Ausfahrtsignal ausfahrender Lz (Probefahrt) unvorbereitet einen auf Gleis 2 in einem Rechtsbogen in Höhe des Einfahrtsignals Z stehenden Motorbahnwagen an. Der mit zirka 40 km/h fahrende Lz konnte durch sofortige Schnellbremsung des Tzf noch etwa 30 m vor dem Kl angehalten werden, fuhr dann in Richtung Aufnahmegebäude zurück und setzte nach Räumung des Gleises die Fahrt fort.

Der Kl war um 14.47 Uhr mit Zustimmung des Fdl auf Gleis 2 bis in Höhe des ES Z gefahren, wo während einer Zugpause bis 15.35 Uhr Material abgeladen werden sollte. Der Wärter des Stellwerkes 2 hatte von der Kl-Fahrt Kenntnis.

Als der Tzf der um 14.51 Uhr im Bf L. angekommenen Probefahrt nach Untersuchung des Tzf die Fahrt fortsetzen wollte, leitete der Fdl den Lz ein, gab blockmäßigen Auftrag zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Ausfahrt aus Gleis 4 und erteilte danach dem Tzf-Führer den Abfahrauftrag. Weder Fdl noch der Wärter im Stellwerk 2 dachten zu diesem Zeitpunkt an den auf Gleis 2 stehenden Kl! Die Anbringung von Hinweisschildern „Gleis . . . besetzt“ und Hilfssperren hatten beide Bedienstete unterlassen!

Wir haben das folgenlos gebliebene Ereignis deshalb hier geschildert, um auf die Bestimmungen des Punktes 274 der DV V 3 hinzuweisen.

Da der Gleisabschnitt zwischen Verschiebtafel und Einfahrtsignal zum Bf gehört, waren die erwähnten Bestimmungen anzuwenden, die lauten:

„. . . Wird ein Hauptgleis im Bf durch einen Zug, eine Verschiebfahrt . . . oder einen Kl voraussichtlich länger als 15 Min. besetzt, so müssen der Fdl und jeder Bedienstete, dessen Prüfbereich besetzt ist,

- a) Hilfssperren zur Verhinderung von Zugfahrten auf das besetzte Gleis und
- b) das Schild „Gleis . . . besetzt!“ anbringen . . .“.

Hieraus geht eindeutig hervor, daß Fdl und Stellwerkswärter verpflichtet gewesen wären, Hinweisschilder und Hilfssperren anzubringen. Glaube niemand, auf diese Gedächtnisstützen verzichten zu können. Dieser Vorfall beweist eindeutig ihre Notwendigkeit; waren doch zwischen der Abfahrt des Kl und der Ausfahrt des Lz nur 18 Minuten verstrichen!

c) Zusammenstoß eines Lz mit Wagengruppe

Am 26. 1. um 3.10 Uhr stieß im Bf L. ein auf Gleis 21 einfahrender Lz mit einer dort stehenden Gruppe von Kesselwagen zusammen, wobei 3 mit Heizöl beladene Wagen mit dem vorderen Drehgestell entgleisten und das Tzf beschädigt wurde.

Der Fdl des Bf L. hatte seinen Kollegen im Nachbarbf St. ersucht, den von dort ausgehenden Lz von der Einfahrt auf besetztes Gleis im Bf L. zu verständigen. Der Fdl in St. beauftragte hierauf den Wärter im Weichenposten 1, den Tzf des Lz

mündlich von der Einfahrt auf besetztes Gleis im Bf L. zu verständigen, was dieser auch widerspruchlos tat. Anschließend gab der Fdl in St. die Vollzugsmeldung an seinen Kollegen im Bf L. Dieser wieder benachrichtigte den Wärter im Stellwerk 1, daß der Lz auf besetztes Gleis einfahren werde und hievon verständigt sei. Der Stellwerkswärter brachte nach blockmäßiger Freigabe das Einfahrtsignal in Freistellung, ohne eine Haltscheibe aufgestellt zu haben, wovon sich auch der Fdl nicht vergewissert hatte.

Der Unfall zeigt mit aller Deutlichkeit, mit welcher Leichtfertigkeit manche Bf-Bedienstete ihren Dienst versehen! Wir wollen deshalb hier nur auf die Verfehlungen dieser Bedienstetenkategorie eingehen und die Fehlhandlung des Tzfz zu einem späteren Zeitpunkt erörtern.

Der Fdl im Bf St. war anscheinend zu bequem — anders kann dies nicht bezeichnet werden — einen A-Befehl auszufertigen. Er begnügte sich damit, den Weichenwärter zur **mündlichen** Verständigung des Tzfz über die Einfahrt auf besetztes Gleis zu verhalten. Der Wärter im Weichenposten 1 rechtfertigte sich in der Einvernahme wie folgt: „ . . . Ich betrachtete diese Verständigung des Tzfz als informatives Gespräch . . . Dies war der Grund für mich, nicht auf die schriftliche Befehlsbeigabe

hinzuweisen. Ich sehe daher auch keinen Verstoß gegen die einschlägigen Vorschriftenbestimmungen ein . . .“!

Der Wärter im Stellwerk 1 des Bf L. meinte, er hätte keinen Auftrag zum Aufstellen einer Haltscheibe, sondern lediglich zum Anhalten des einfahrenden Lz mittels Handlaterne bei Weiche 2/3 erhalten. Der Bedienstete war sich nicht bewußt, daß er nach Kenntnis von der Einfahrt auf besetztes Gleis aus eigenem dazu verpflichtet gewesen wäre, eine Haltscheibe aufzustellen.

Der Fdl im Bf L. unterließ es, den Stellwerkswärter zum Aufstellen der Haltscheibe zu beauftragen und wies diesen lediglich an, dem Lz entgegenzugehen und ihn mit Handsignal vor der Weiche 2/3 anzuhalten.

Man sieht, daß hier eine Fülle von Verstößen vorlag! Daß es unter solchen Voraussetzungen zu einem folgenschweren Zusammenstoß kam, nimmt daher nicht wunder.

Zum Abschluß sei noch das Fernschreiben des Unfallbereichsbf zu erwähnen, das nicht nur verspätet (Ereignis 3.10 Uhr — Fernschreiben 6.50 Uhr) abgegeben wurde, sondern auch keinerlei Angaben über die Ursache des Zugzusammenstoßes enthielt.

d) Sachschaden S 450.000!

Unter diesem Titel wurde im Verkehrs-Unterichtsblatt 12/1971 auf Seite 154 die Entgleisung eines Tzfz sowie dreier Wagen am 12. 10. 1971 und die Ursache des Unfalles geschildert. Nunmehr sollen auch die nach dem Ereignis festgestellten weiteren Anstände, die mit der Entgleisung in keinem ursprünglichen Zusammenhang standen, behandelt werden.

Die Weiche 3 war zum Zeitpunkt des Ereignisses ohne Signalkörper, da dieser 2 Tage vorher — am 10. 10. 1971 — nach einer Beschädigung abgenommen worden war. Der an diesem Tag diensthabende Fdl unterließ es, das Fehlen des Signalkörpers in der schriftlichen Dienstübergabe anzuführen und eine Störungsmeldung für den Sicherungsdienst auszufertigen. Anlässlich der Entgleisung am 12. 10. 1971 — er hatte wieder Dienst als

Fdl — verabsäumte es der Bedienstete trotz Abwesenheit des Bf-Vorstandes, von sich aus vom Vermittlungsbf einen geeigneten Bediensteten zur Unterstützung anzufordern.

Der Bf-Vorstand — als Fdl am 11. 10. — beging den gleichen Fehler wie sein Fdl und wies in der Dienstübergabe ebenfalls nicht auf das Fehlen des Weichensignalkörpers hin.

Der Vorstand des Vermittlungsbf, der schließlich über Weisung der Betriebsabteilung zur Unterstützung des Unfallbereichsbf herangezogen wurde, verabsäumte die Voreinvernahme aller beteiligten Bediensteten und führte die Einvernahmen nur unzureichend durch.

Es lagen hier Verstöße gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 15 und 174, der DV V 50, Punkte 26 (1) und 26 (7) sowie der DV V 26 vor.

Den Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst wird empfohlen, die hier geschilderten außerge-

wöhnlichen Ereignisse im Dienstunterricht eingehend zu behandeln.

Bundesbahnbedienstete,

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

12. Etwas für jeden

Beispielhafte Pflichterfüllung!

Sonntag, 6. 2. 1972, um 4.45 Uhr wurde im Bf Enns der diensthabende Fdl Rev. **Franz Atzlesberger**, Bf Linz-Kleinmünchen, von einem alkoholisierten Mann durch einen Faustschlag im Gesicht schwer verletzt. Der Bedienstete erlitt einen Nasenbeinbruch, wurde nach Ablösung um 5.30 Uhr mit der Rettung in das Krankenhaus Enns eingeliefert und nach ambulatorischer Behandlung um 7.30 Uhr in häusliche Pflege entlassen.

Zug 5305 fuhr um 4.44 Uhr im Bf Enns auf Gleis 2 ein. Etwa 15 Fahrgäste erwarteten den Zug, darunter auch der Täter, der beim Fdl kurz vorher eine vollbezahlte Fahrkarte nach Linz Hbf gelöst hatte.

Nach Stillstand des Zuges 5305 gab Atzlesberger die Durchfahrt für Zug 1350 auf Gleis 1 frei und begab sich dann auf den Platz, um Zug 5305 abzufertigen. Dabei bemerkte er den entlang des Zuges torkelnden jungen Mann, forderte ihn zum Einsteigen auf und wollte ihm dabei behilflich sein. Dieser jedoch drehte sich zum Fdl und schlug ihm ins Gesicht. Atzlesberger lief daraufhin in die Fahrdienstleitung und nahm die Einfahrt für Zug 1350 zurück, um die vom Zug 5305 ausgestiegenen Reisenden, die sich nach dem tätlichen Angriff wieder auf Gleis 2 begeben hatten, nicht zu gefährden. Zug 1350 überfuhr das haltzeigende Einfahrtsignal mit Tzf-Länge und setzte die Fahrt mit 2 Min. Verspätung fort. Zug 5305 wurde um 4.50 Uhr mit 4 Minuten Verspätung abgefertigt.



Da nach dem Ereignis kein Ersatz-Fdl am Bf greifbar war, wurde Fdl-Außendienst **Alfred Moser** des Bf St. Valentin mit Zug 1191 nach Bf Enns geführt und übernahm dort um 5.30 Uhr den Dienst von Atzlesberger, **der sich erst dann mit der Rettung in das Krankenhaus einliefern ließ.**

Atzlesberger bewies durch sein Verhalten beispielhafte Pflichterfüllung! Der Bedienstete wird

deshalb auch durch die Dion Linz belobt und belohnt werden.

Erläuterung zu Punkt 553 der DV V 3

Zu einer Anfrage, ob bei Beigabe von Motorturmwagen, Gerüstwagen, Fahrleitungs- und Tunneluntersuchungswagen zu Zügen gemäß DV V 3, Punkt 553 einem Zug auch mehrere solche Kl beigegeben werden können, wird erläutert, daß nur **ein** Motorturmwagen, Gerüstwagen, Fahrleitungs- und Tunneluntersuchungswagen einem Zug beigegeben werden darf. Dies geht auch aus Punkt 553, d) der DV V 3 hervor, wonach der Kl stets als **letztes** Fahrzeug zu reihen ist und das Zugschlußsignal zu tragen hat.

Bf-Vorstände, Fdl, Stellwerkswärter!

Vielfach wird vergessen, die bei Lichtsignalen mögliche und **notwendige** Umschaltung von Tag- auf Nachtschaltung bzw. umgekehrt vorzunehmen. Die Tagschaltung bewirkt stärkeres, die Nachtschaltung schwächeres Leuchten der Lichtsignale. Daraus ergibt sich, daß die jeweilige Umschaltung zu dem im Beleuchtungskalender angeführten Zeitpunkt stattzufinden hat. Wird darauf vergessen, so kann es einerseits bei Dunkelheit zu Blendungen der die Signale beobachtenden Bediensteten kommen, andererseits ist die Leuchtkraft der Signale bei Tag zu gering. Besonders sei noch darauf hingewiesen, daß bei unsichtigem Wetter (z. B. Nebel, Schneetreiben) stets die **Tagschaltung** anzuwenden ist.

Offene Schranken

Wir bringen nachstehend eine Gegenüberstellung der offenen Schranken bei Zugfahrten zwischen den Jahren 1970 und 1971. Daraus ist zu ersehen, daß bei den Dienstposten Schrankenwärter, Blockposten und Fahrdienstleiter eine leichte Abnahme, bei den Stellwerkswärtern hingegen eine Zunahme der offen gelassenen Schranken festgestellt werden kann. Wir nehmen diese Veröffentlichung zum Anlaß, nochmals eindringlich auf die Notwendigkeit rechtzeitigen Schrankenschließens hinzuweisen.

Dion	Gesamt	hievon durch Verschulden								
		Schrankenwärter		Blockposten		Stellwerkswärter		Fahrdienstleiter		technische Störung
		1)	2)	1)	2)	1)	2)	1)	2)	
1970										
Wien	163	72	2	16	1	31	6	7		28
Linz	250	107	3	20	1	23	4	47	1	44
Innsbruck	64	26		5		15	2	2	1	13
Villach	110	38	5	5		27	4	9	2	20
Summe	587	243	10	46	2	96	16	65	4	105
1971										
Wien	197	68	7	20	2	38	8	14		40
Linz	189	69	6	12	2	35	5	28	2	30
Innsbruck	82	31	1	5		20	1	5	1	18
Villach	95	31	2			25	4	9		24
Summe	563	199	16	37	4	118	18	56	3	112

1) nicht oder zu spät geschlossen

2) zu früh geöffnet

Bemerkungen zu DV V 26, Pkt. 3.5.10.

Trotz den fast gleichlautenden Bestimmungen der DV V 26 Ausgabe 1951 bezüglich der Erhebungsschriften mit denen der Ausgabe 1970, werden immer wieder Einvernahmsschriften usw. statt in Urschrift, in Abschrift oder Durchschrift den Dionen für das Geschäftsstück — die Erhebungsschriften — zugesandt. Sagt doch die DV V 26 in Pkt. 3.5.10.:

„Alle Schriftstücke und Unterlagen sind zeitlich geordnet zu einem Geschäftsstück — den ‚Erhebungsschriften‘ — so zusammenzuschließen, daß sie wie ein Buch gelesen werden können. Dieses Geschäftsstück ist sodann, ausgenommen bei abschließender Behandlung durch den UB-Bf, mit einer Zusammenfassung zu versehen, deren Form der Anlage 8 zu entnehmen ist. In den Erhebungsschriften muß der gesamte Schriftwechsel in Urschrift — in Ausnahmefällen in Durchschrift (Ablichtung) — enthalten sein. . . .“

Diese Bestimmungen gelten nicht nur für die Bediensteten des Verkehrsdienstes, sondern auch für alle beteiligten Fachdienste.

Kenntnis der Bf-Do und Streckenkenntnis: Zwei wesentliche Faktoren der Sicherheit des Verkehrsdienstes

(Beitrag des Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst, Oberrevident Karl Jung, Bf Leoben Hbf)

Wenn ich zu diesen zwei wichtigen Faktoren der Sicherheit des Verkehrsdienstes Stellung nehme, so sei dies mit Erfahrungen begründet, die ich während meiner fast achtjährigen Tätigkeit als Schulungsbeamter für den Verkehrsdienst sammelte. Leider waren es nicht immer erfreuliche Tatsachen, aber eben deshalb gehören sie einmal eingehend besprochen und ich möchte hier alle für den Bahnhof- und Zugbegleitdienst Verantwortlichen ansprechen und sie aufhorchen lassen. Zunächst einmal zu der in unseren Verkehrsvorschriften so oft genannten Bahnhofdienststörung (Bf-Do).

Hier bin ich meinem vorgesetzten Betriebskontrollor dankbar, daß er mir Gelegenheit gab, in seine Sammlung der Bf-Do der einzelnen Bf Einsicht zu nehmen, um den Inhalt der Bf-Do in wesentlichen Punkten zu erfahren und mich dann im Dienstunterricht, oder — wie erst kürzlich —

bei den Nachprüfungen zu überzeugen, wie weit sich die einzelnen Bediensteten die für das Verkehrsgeschehen in ihrem Bf geforderten Kenntnisse der Bf-Do angeeignet haben. Da kann man aber manchmal seine Wunder erleben. Im Vershubdienst kennt man die Bestimmungen über die Abbremsung beim Vershub nicht, ja man kennt nicht einmal die Neigung des eigenen Bahnhofes. Was nützt es, die Bestimmungen laut V 3 zu kennen, aber die der Bf-Do nicht zu wissen! Zu wenig bediente Handbremsen oder zu viel abgestoßene Achsen ohne bediente Handbremse können zu Unfällen führen und man fragt sich dann, wieso es zu einem Zusammenstoß gekommen ist, wieso der Vershubteil nicht rechtzeitig abgebremst werden konnte usw. Vergessen wir nicht, daß es in vielen Bf verschärfte Bestimmungen gegenüber der DV V 3 gibt, deren Kenntnis aber nach meiner Meinung noch wichtiger sind als die der Verkehrsvorschrift. In vielen Fällen gelten ortsfeste Vershubsignale für mehrere Gleise und wie weit man bei Verbotstellung eines solchen Signals fahren darf, war ein Problem, das zu Überraschungen führte.

Eine Weiche, die nach der Spitze befahren wird, kann vor einer Zugfahrt nicht verriegelt werden. Welche Maßnahmen hat der Stellwerkswärter oder Fdl zu treffen? Wo sind die einzelnen Hilfssperren anzubringen? Auch da gibt es manchmal Lücken, die bezüglich der Sicherheit der Zugfahrten wirklich nicht auftreten sollten!

Und jetzt eine interessante Antwort eines Kollegen, der mir als williger, fleißiger und gewissenhafter Bediensteter bekannt ist. Er sagte: Herr Schulungsbeamter, ich habe die Bf-Do bei der Auszahlung unterschrieben, bin jetzt 3 Jahre auf dem Bf, aber gesehen habe ich die Bf-Do noch nie und noch nie wurde sie mit mir eingehend besprochen! Ist das die Schuld des Bediensteten allein, werte Kollegen, oder stecken da noch andere Mängel dahinter?

Ich glaube, diese Aussage allein müßte alle Verantwortlichen zu einem gewaltigen Umdenken bewegen! Es geht nicht um die Unterschrift, es geht um die Kenntnisse, ob sie jetzt den Vershub-, den Stellwerks- oder Fahrdienstleiterdienst betreffen. In der Unkenntnis der Bf-Do liegen

oft die Gründe für schwere Unfälle. Vergessen wir auch nicht, daß eine Unterschrift vor Gericht eine ungeheure Bedeutung hat. Es ist daher auf diesem Gebiet viel aufzuholen und es ist bedauerlich, daß man auf solche Dinge erst anlässlich der Nachprüfungen kommen muß. Die Verwaltung und die Personalvertretung haben die theoretischen Einschulungen speziell im Vershubdienst nach bestem Wissen und Gewissen geregelt. Die praktische Einschulung muß mit der Kenntnis der Bf-Do beginnen, das ist aber nicht mehr Sache des Vortragenden während der theoretischen Einschulung! Die Verantwortlichen mögen keine Zeit mehr verlieren, es ist in dieser Beziehung 5 Minuten vor 12.

Die Zugbegleitbediensteten haben sich den Standort und die Bedeutung der ortsfesten Signale einzuprägen, besagt ein wichtiger Punkt der Signalvorschrift. Glaubt man wirklich an manchen Stellen, daß zur Erlangung der Streckenkenntnis, wozu noch gewisse Bf-Ortskenntnisse gehören, eine Nachfahrt geeignet ist? Glaubt man ferner, daß auf einer etwa 100 km langen Strecke, die von Blocksignalen nur so wimmelt, 2 Fahrten zur Einschulung ausreichend sind? Ich möchte in diesem Zusammenhang die Tafel B 6 erwähnen. Es kann doch für einen Schlußschaffner nahe dem Zugschluß nicht gleichgültig sein, ob ein Hauptsignal nach Vorbeifahrt der Zugspitze auf „Halt“ fiel oder ob es vielleicht im letzten Moment auf „Halt“ gestellt wurde, weil eine drohende Gefahr dazu zwang, was aber leider vom Tzfz und Zgf nicht mehr gesehen wurde. Auch hier fallen dem Einschulenden wichtige Aufgaben zu, auch hier geht es nicht um die Unterschrift allein! Wir alle würden den Verkehrsdienst bagatellisieren, würden wir die erwähnten Unzukömmlichkeiten nicht genug ernst nehmen. Es ist, das möchte ich sagen, Alarmstufe eins.

Kurze Einschulung, ja, aber nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit! Bewahren wir unser, in hartem Konkurrenzkampf stehendes Unternehmen vor Schaden, in dem wir alle, egal an welcher Stelle wir im Verkehrsdienst stehen, in Zukunft die eingangs erwähnten Faktoren ernster nehmen als bisher, aber wie gesagt, es ist keine Zeit mehr zu verlieren!

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

Nur **sofortige Meldung** über außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr an die Zugleitungen gibt die Möglichkeit, notwendige Anordnungen raschest zu treffen.

Zugleitungsbeamte!

Gebt solche einlangende Meldungen sofort an die Euch bekannten Stellen weiter. Nur bei ungesäumter Einhaltung des Meldevorganges ist klaglose Betriebsabwicklung und zeitgerechte Verlautbarung in Presse und Rundfunk möglich.

13. Kundendienst

Aus einer Wiener Tageszeitung:

IN BRUCK AN DER MUR hat eine Wienerin ihre kranke Mutter und den betagten Vater, der die Patientin liebevoll pflegt. Zweimal in der Woche fährt die Tochter nach Bruck. Dienstag abend nach dem Büro und Mittwoch früh vor Bürozeit zurück. Und jeden Samstag.

In Bruck kocht sie für drei Tage vor, sieht nach dem Nötigsten und kehrt dann wieder nach Wien zurück, wo sie nicht nur Beruf, sondern auch einen Mann und einen eigenen Haushalt hat...

Vor einigen Wochen nun ging es der Mutter in Bruck gar nicht gut. Der Vater rief

Reise ohne Karte

in Wien an, Bekannte brachten die Wienerin bis Wiener Neustadt mit dem Auto, dann stieg sie in die Eisenbahn um. Der Schaffner kam, schaute sich den Fahrtausweis an und hatte zu beanstanden. Die Wienerin besaß nur Zuschlagskarten, die eigentliche Fahrkarte fehlte. Eigentlich hätte der Beamte sofort Nachgebühr kassieren können. Aber er sah natürlich mit einem Blick, wie zerstreut und abgehärmt sein Fahrgast war.

In Semmering stieg der Schaffner aus, telefonierte mit Neustadt und Bruck und übergab in Bruck die Wienerin dem dortigen Aufsichtsbeamten. Der wußte schon, was los war: In der Eile hatte die Frau in Neustadt die eigentliche Fahrkarte auf dem Schalterbrett liegengelassen. Es wurde nicht nachkassiert. Auch für die Rückfahrt nicht. Der Aufsichtsbeamte, der Nachdienst hatte, schlug der Dame vor, bei der Rückfahrt wieder zu ihm zu kommen, brachte sie dann zum Wienzug und erklärte dem Schaffner die Situation. Wieder keine Nachgebühr.

In Wiener Neustadt entwertete unterdessen ein Schalterbeamter in Vertretung zweier Schaffner Hin- und Rückfahrt auf einer Karte, die niemals seinen Schalter verlassen hatte.

Eine Feiertagsgeschichte zwischen Wien, Neustadt und Bruck. Eine ÖBB-Geschichte, wie man sie gerne schreibt.

Man schrieb uns:

„Erlauben Sie mir, daß ich Ihnen auf diesem Wege nochmals meinen allerherzlichsten Dank ausspreche für Ihr überaus herzliches — und in der letzten Zeit für österreichische Begriffe ganz ungewohntes — Entgegenkommen am 2. Jänner 1972.

Damals kam mein Freund, Dr. Peter Wingate aus London, und durch Ihre Umsicht, Liebenswürdigkeit und Vermittlung war es möglich, ihn aus dem Schnellzug rechtzeitig in Saalfelden wunschgemäß zum Aussteigen zu bringen.

Wollen Sie auch Ihren Mitarbeitern, die sich in gleicher, liebenswürdiger Weise dieser „Aktion“ angeschlossen hatten, meinen allerherzlichsten Dank übermitteln.

Dieser mein Dank kommt aus der vollen Überzeugung, weil sich offizielle, österr. Ämter und Institutionen mit so vorbildlicher Hilfsbereitschaft und Liebenswürdigkeit auf eine ungemain kleine Zahl reduziert haben.

Mit nochmaligem, bestem Dank

Ihr sehr ergebener
Prim. Dr. W.“

Es handelte sich um Fdl Rev. Friedrich Lindner; er hat am 2. Jänner 1972 der Bitte entsprochen und bei Zug 417 die Lautsprecherdurchsage bezüglich des Aussteigens von Dr. Wingate in englischer Sprache durchgeführt. Als dies nichts nützte, war Lindner während des Aufenthaltes mit Dr. W. den Zug durchgegangen und hatte den Gesuchten eruiert.

„... Wenn es schon so ist, daß man sich beschwert, wenn etwas nicht gefällt, so muß man auch Lobenswertes loben.

Am 20. Dezember 1971 war ich unterwegs nach Rom, ziemlich schwerer Koffer. Ihr Schaffner war außergewöhnlich liebenswürdig und hilfsbereit für mich und alle. Herr Wolfram versteht es wirklich, daß ein reisender Mensch das gute Gefühl bekommt, ein Fahrgast zu sein.

Ich denke, das muß man ‚oben‘ wissen. So meint eben

M. H.-R., dzt. Rom, sonst Graz“

Hier war es Schaffner Friedrich Wolfram des Bf Wien Südbf, der sich äußerst hilfsbereit verhielt.

„... Da ich öfters die Strecke Salzburg—Villach—Salzburg mit dem ‚Blauen Enzian‘ fahre, möchte ich die außerordentlich wohltuende Höflichkeit und den korrekten Kundendienst des Schaffners, d. h. Zugführers Erhard Ploner hervorheben. Er verdient es, daß man dies seinen Vorgesetzten ganz nachdrücklich betont.

Achtungsvoll

Ed. M. R., Sprachpädagogin, Salzburg“

„ . . . Am 29. November 1971 stieg im Bf Leibnitz eine Dame aus Zug 4107 und vergaß im Abteil ihre Handtasche mit Geld, Paß, Dokumenten, Brille, Schlüssel usw. Verzweifelt wandte sie sich, als sie ihr Mißgeschick bemerkte, an Ass. **Walter Semlitsch**, Verwaltungsbeamter Bf Leibnitz, der sofort mehrere Telefongespräche führte und dann der Dame mitteilen konnte, daß die Tasche in der H.- u. Lst. Ehrenhausen sichergestellt sei. Doch damit nicht genug: Semlitsch führte die Dame — sie ist bereits 72 Jahre — mit seinem Pkw nach Ehrenhausen und nach Übernahme der Handtasche wieder nach Leibnitz zurück!

Walter Semlitsch und Schaffner **Karl Heinz Christiner**, Bf Graz Hbf, der die Tasche gefunden und abgegeben hatte,

bitte vor den Vorhang!



14. Unfallverhütung

Aus Meldungen der Sicherheitsbeamten III:

26. November 1971, 6.40 Uhr, Villach Hbf:

Schaffner L. G., der um 8.15 Uhr mit Zug 4305 im Dienst in Villach Hbf angekommen war, hätte wiederum mit Zug 4202 (12.46 Uhr) nach Klagenfurt Hbf fahren sollen.

Um 12.22 Uhr ist Schaffner L. unmittelbar vor der auf Gleis 9 von Stellwerk 3 in Richtung Stellwerk 2 fahrenden 1. Vb-Verschubreserve beim Bedienstetenübergang in Höhe Fahrdienstleitung in das Gleis getreten, ohne auf herannahende Fahrzeuge zu achten. Er wurde vom Verschiebtzf 1161.21 erfaßt, 15 m mitgeschleift, überfahren und getötet.

Der Schaffner wollte vom Bahnsteig 1 zu seinem Zug (4202) nach Bahnsteig 2, Gleis 5, gehen. Der Tzf konnte den in das Gleis tretenden Schaffner nicht sehen (toter Winkel). Ein Anhalten des Tzf wäre auf Grund der geringen Entfernung durch Abgabe von Haltsignalen durch den in Fahrtrichtung links am vorderen Verschiebertrittsbrett mitfahrenden Verschieber nicht mehr möglich gewesen.

Ursache: Unachtsames Betreten des schienengleichen Bedienstetenüberganges.

DV A 40, Pkt. 2.5.2.

18. November 1971, Bf Graz Ostbf:

Von der Graz-Ost-Reserve wurde am 18. November 1971 ein mit Eisenschrott (in loser Schüttung) beladener Wagen verschoben. Durch die ruckartige Bewegung beim Verschieben löste sich ein Eisenstück und rutschte gegen die Bordwand des Wagens. Beim Anfahren an eine auf Gleis 4 stehende Wagengruppe stand W. im Gleis, um die Wagen zu kuppeln. Durch den Ruck beim Abbremsen und Anfahren rutschte ein Eisenstück über die Bordwand und fiel W. auf den Kopf, wobei er eine Kopfverletzung erlitt.

Der Bedienstete begab sich selbst ins AUKH Graz und wurde nach erster Behandlung in häusliche Pflege entlassen.

W. trug **keinen** Schutzhelm und wurde diesbezüglich eingehend belehrt.

Ursache: Selbstverschulden! Abrutschen eines Eisenstückes über die Bordwand eines Wagens.

Der Bedienstete wurde zum Schutz der persönlichen Sicherheit im Sinne der DV A 40, Pkt. 2.1.2.6 bzw. 3.6.8 eingehend ermahnt.

Druckfehlerberichtigung

Im Verkehrs-Unterrichtsblatt 2/1972, Seite 23, hat die 3. Zeile zu lauten: K 104, 107, 109, 115 und 116.

DIE BAHN HAT ARBEIT. FÜR SIE. FÜR UNS. FÜR ALLE.

Die Bahn hat viel Arbeit. Auf allen Gebieten. In allen Bereichen. Arbeit beim Gleis- und Oberleitungsbau. Eine abwechslungsreiche Tätigkeit. An der frischen Luft. Schienen verlegen und Schwellen. Neue Wege für neue Züge. Masten aufstellen, Oberleitungen installieren. Die Bahn wird immer moderner und auch kleine Strecken werden elektrifiziert.



Alle Strecken müssen gewartet werden. Wind und Wetter zerstören das Material. Die Bahn braucht Männer, die instandsetzen. Auf freier Strecke. Auf dem Bahnhof. Im Bahnhof. In den Werkstätten. Männer, die da sind; die zupacken, wenn es die Situation erfordert. Auf dem Güterbahnhof. Ein- und ausladen. Tragen und fahren. Beim Rangieren. Im Garagendienst. Überall. Männer, die mit beiden Beinen auf der Erde stehen und eine gesicherte Zukunft. Und für Männer, die weiterkommen wollen. Bei der familienfreundlichen Bahn wartet dieser Platz. Und für Männer, die die Strecke kontrolliert. stehen Aufstiegsmöglichkeiten offen. Zum Beispiel Bahnmeister. Der Mann, der die Strecke kontrolliert. Eine verantwortungsvolle Aufgabe. Die Bahn hat immer Arbeit. Und Bahnarbeit ist vielseitige Arbeit.

ÖBB
DIE BAHN HAT ARBEIT.