

ma

Verkehrs-Unterrichtsblatt

12. Stück

Wien, am 1. Dezember 1956

Jahrgang 1956

- Inhalt: 50. Vorbildliches Verhalten eines Zugführers
 51. Zuerst die Sicherheit!
 52. Erlebtes und Erlauschtes zum Nachdenken
 53. Auskünfte an Reisende über Anschlußzüge
 54. Starkstromunfälle
 55. Expreßgutbeförderung
 56. Lösung des 7. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Das sind die Folgen!

(Entrollen eines beladenen Wagens in einem Gefälle von 40‰ während der Bedienung einer von der freien Strecke abzweigenden Schleppbahn),

wenn

in einem Gefälle von über $2,5\text{‰}$ stehende Fahrzeuge nicht **doppelt** gegen Entrollen gesichert werden (DV V 3, Punkt 170)!



50. Vorbildliches Verhalten eines Zugführers

Mittwoch, den 24. Oktober 1956, wies Triebwagenschnellzug 192 (Villach—Wien Südbf.) sehr starke Frequenz auf. Als während eines kurzen Aufenthaltes in einem Unterwegsbahnhof mehrere Reisende zustiegen und keine freien Sitzplätze vorhanden, blieben sie mit ihrem Gepäck im Mittelgang des Triebwagens stehen. Dies bemerkte der Zugführer, ein älterer erfahrener Bediensteter, der neben seinen Obliegenheiten als Zugführer auch die Fahrkartenkontrolle vorzunehmen hatte. Sofort begab er sich auf Platzsuche; er veranlaßte mehrere Fahrgäste, ihre auf

der Sitzbank liegenden Gepäckstücke — wie vorgesehen — im Gepäcknetz unterzubringen. So erhielten alle noch stehenden Reisenden Sitzplätze. Wie wenn dies selbstverständlich wäre, trug er das Gepäck dieser Reisenden selbst zu den Plätzen und brachte es dort unter. Ordnungsmäßig rief er die Namen der nächsten Anhaltebahnhöfe aus und gab sogar die Abfahrzeiten der in diesen Bahnhöfen wartenden Anschlußzüge bekannt.

Sein Verhalten war derart mustergültig, daß sich die Reisenden zur Äußerung veranlaßt fühlten: „Das ist ein Eisenbahner alter Schule; er ist wie ein richtiger Vater!“

51. Zuerst die Sicherheit!

Fahrdienstleiter, Weichenwärter!

In letzter Zeit mehrten sich in besorgniserregendem Maße Fehleinfahrten und Einfahrten auf besetzte Gleise ohne Verständigung, die zum Teil sogar Zusammenstöße, Streifungen oder Entgleisungen zur Folge hatten. Die Ursachen: In vielen Fällen — die Bahnhöfe hatten nur örtlich bediente, schloßgesperrte Weichen ohne Signalabhängigkeit — wurde die Prüfung und Sicherung des Fahrweges unterlassen, so daß die jeweilige Stellung der Weichen vollkommen unbeachtet blieb!

Dem Inhalt des Schlüsselkastens wurde meist nur flüchtiges, in der Mehrzahl der Fälle aber überhaupt kein Augenmerk geschenkt. Eine Überprüfung des Vorhandenseins der zur Sicherung

der Zugfahrt benötigten Weichenschlüssel unterblieb.

Fahrdienstleiter, Weichenwärter!

Auf Euch lastet die Verantwortung für die sichere Fahrt eines Zuges im Bahnhof! Ihr also habt Euch die Gewißheit zu verschaffen, daß alle Voraussetzungen für ihre Zulassung gegeben sind. Überzeugt Euch daher selbst von der **richtigen Stellung** und **ordnungsmäßigen Sicherung** der Weichen. Diese Gewißheit bekommt Ihr nur dann, wenn Ihr die **Vollzähligkeit** sowie die Nummer und **Griffform** der für die Zugfahrt in Betracht kommenden Weichenschlüssel genauest überprüft und diese Weichenschlüssel am vorgesehenen Platz in der vorgeschriebenen Weise verwahrt (DV V 3, Punkte 52, 451, 452). Haltet Euch immer an das Sprichwort: „Zuerst die Sicherheit!“

52. Erlebtes und Erlauschtes zum Nachdenken

Ein Bahnhelfer einer Bahnmeisterstelle bemerkt, in der Nähe des Streckengleises gehend, auf einem der beiden Schienenstränge mehrere faustgroße Steine. Da sich im gleichen Augenblick ein Güterzug des Gefahrenstelle nähert, will der Bahnhelfer den Lokomotivführer darauf aufmerksam machen. Er läuft dem Zug entgegen und weist mit der Hand wiederholt auf die Gefahrenstelle hin. Der Lokomotivführer, hiedurch wohl aufmerksam gemacht, fährt jedoch weiter; erst im letzten Augenblick bemerkt er die aufgelegten

Steine und leitet Schnellbremsung ein. Eine Entgleisung der Lokomotive kann jedoch nicht mehr verhindert werden!

Frage: Wäre der Bahnhelfer nicht verpflichtet gewesen, Haltsignale abzugeben? Diese hätte der Lokomotivführer sicherlich sofort befolgt und damit eine Entgleisung unter Umständen verhindern können. Wenn nun vielleicht eingewendet wird, daß jener Bahnhelfer aus der DV V 2 möglicherweise gar nicht geprüft war, dann muß diesem Einwand entgegengehalten werden, daß sogar fast jedem Nichteisenbahner das kreisförmige Handzeichen bekannt ist, durch das ein auf Schienen rollendes Triebfahrzeug zum Halten gebracht werden kann. Umsomehr kann wohl von einem Eisenbahner die Kenntnis des Kreis- und Pfeifsignales „Halt“ verlangt werden, zumal ja jeder Eisenbahner in die Lage versetzt werden kann, einen gefährdeten Zug anhalten zu müssen. Dies müßte doch eigentlich schon das Berufsinteresse mit sich bringen!

Während einer Gerichtsverhandlung wurde ein Schaffner als Zeuge einvernommen. Der Richter stellt unter anderem auch folgende Frage: „Mit welcher Geschwindigkeit dürfen sich nach Ihrer Verkehrsvorschrift Sperrfahrten bewegen, wenn sich im gesperrten Gleis schon Fahrzeuge befinden?“

Die Antwort des Schaffners: „Das weiß ich nicht. Damit habe ich nichts zu tun!“

Frage: Wie muß es um das fachliche Wissen jenes Schaffners bestellt sein, wenn er eine solche Frage nicht beantworten kann?



Könnten nicht alle Schaffner personenbefördernder Züge eine solche Hilfsbereitschaft beweisen und damit wahren Kundendienst ausüben? An Möglichkeiten hiezu dürfte es wohl kaum mangeln!

53. Auskünfte an Reisende über Anschlußzüge

Ein Schaffner wird vom Fahrgast eines Schnellzuges befragt, ob er im Bahnhof X den laut Fahrplan vorgesehenen Anschlußzug auch tatsächlich erreichen werde. Der Schaffner bejaht die Frage, zumal der Schnellzug zur Zeit der Anfrage noch fahrplanmäßig fährt. Als der Schnellzug, der unterdessen eine erhebliche Verspätung erlitten hat, im Bahnhof X eintrifft, ist der Anschlußzug bereits abgefahren!

Mit Recht beschwert sich der im Bahnhof X ausgestiegene Fahrgast bei der Verwaltung, daß der Anschlußzug das Eintreffen des Schnellzuges nicht abgewartet hat, obwohl ihm vom Schaffner ausdrücklich versichert worden ist, er werde den Anschlußzug noch erreichen.

Das Beispiel schildert nicht etwa einen Einzelfall; oft und oft kommen der Verwaltung fast gleichlautende Beschwerden zur Kenntnis.

54. Starkstromunfälle

Wer an der Fahrleitung arbeitet, muß folgendes beachten:

Unfälle durch Starkstrom können selbst dann vermieden werden, wenn durch Zufall oder Irrtum die Abschaltung unterblieb oder nur unvollständig erfolgte, oder wenn während eines Arbeitsvorganges der abgeschaltete Anlagenteil durch einen unvorhergesehenen Zwischenfall unter Spannung gesetzt wird. Bei Fahrleitungsanlagen kann letzteres etwa durch eine Lokomotive, die versehentlich einen Streckentrenner überfährt, verursacht werden.

Das Hilfsmittel, das in allen diesen Fällen die Arbeitenden vor schwersten Schädigungen zu schützen vermag, ist die richtig ausgeführte Erdung oder Kurzschließung. Sie ist das Sicherheitsventil, das die Energiemengen gefahrlos ab-

Wie soll sich nun der Schaffner in solchen Fällen verhalten?

Zum Zeitpunkt der Frage eines Reisenden nach dem Erreichen eines von ihm in Aussicht genommenen Anschlußzuges wird es fast nie gewiß sein, ob dieser Zug auch tatsächlich erreicht werden kann. Aus der Antwort des Schaffners muß daher immer eindeutig hervorgehen, daß ein im Fahrplan vorgesehener Anschluß in der Regel nur dann gewahrt bleiben wird, wenn der vom Fahrgast benutzte Zug keine Verspätung erleidet!

Liegt zum Zeitpunkt der Fragestellung bereits eine Verspätung vor, so ist es Pflicht des Schaffners, sich — wenn er selbst über die Wartezeiten nicht im Bilde ist — beim Zugführer oder beim Fahrdienstleiter eines Unterwegsbahnhofes zu erkundigen, ob der Anschlußzug auf den verspäteten Zug zuwarten wird. Erst dann kann und darf die Frage des Reisenden beantwortet werden.

zuleiten vermag, die sonst ihre zerstörende Kraft an Menschen und Dingen austoben.

Warum verlangen die Vorschriften ausdrücklich: „Erdung in Sicht des Arbeitenden?“

Bei den vielfältigen und zuweilen unübersichtlichen Leiteranordnungen in elektrischen Anlagen ist es für einen Arbeitenden nicht immer leicht zu erkennen, ob der Teil, den er anzufassen hat, auch wirklich spannungslos ist. Erst wenn er die Erdung auch sieht, hat er die volle Sicherheit, daß seine Arbeitsstelle gegen Spannungseintritt völlig geschützt ist. Eine Erdung, die weit entfernt von der Arbeitsstelle angebracht ist, kann nicht eindeutig wahrgenommen werden und auch das Entstehen von Teilspannungen an den weit entfernten Arbeitsstellen nicht genügend wirksam verhindern. Daher nochmals: „Erdung in Sicht des Arbeitenden!“

(DV E1 52, Punkte 146 und 148; DV A 40/VI, Punkte 5 bis 7).

55. Expresßgutbeförderung

Bei einem Eilzug sollten 302 Steigen Schwämme im Gewicht von 570 kg als Expresßstückgut zugeladen werden. Im Zuladebahnhof war alles vorbereitet, um die Zuladung in möglichst kurzer Zeit durchführen zu können. Zusätzliche Lademannschaft (vier Mann) war bereitgestellt.

Als nach Einfahrt des Zuges mit der Zuladung begonnen werden sollte, verweigerten der Zugführer und der Gepäckschaffner die Übernahme des Expresßgutes mit der Begründung, daß für diese umfangreiche Sendung nicht genügend Platz vorhanden sei. Nachdem sich der Fahrdienstleiter überzeugt hatte, daß der vorhandene freie Laderaum zur Unterbringung der Sendung ausreicht, gab er dem Zugführer den Auftrag, die Sendung zu übernehmen. Der Zugführer verweigerte jedoch auch weiterhin die Übernahme der Sendung. Die Folge dieser Handlungs-

weise war, daß das Gut nicht zugeladen werden konnte und die Lieferfrist bei der fraglichen Sendung überschritten wurde, wodurch der Empfänger nunmehr das Rechtzustand, nahezu die gesamte Expresßgutfracht zurückzuverlangen.

Derartige unfruchtbare und zu tiefst beschämende, jeder Disziplin hohnsprechende Auseinandersetzungen sind wiederholt Ursachen von Zugverspätungen.

(Siehe auch Verkehrs-Unterrichtsblatt 3. Stück aus 1956, Punkt 14.)

Die Maßnahmen der Bahnhofbediensteten (Fahrdienstleiter, Lademannschaft) und der Zugbegleitmannschaft (Zugführer, Gepäckschaffner) zur reibungslosen Abwicklung der Ladetätigkeit bei den Zügen sind in der DV V 3 (Punkte 324, 537 und 538) und in der DV K 2 (Punkte 68 bis 70 und 73 bis 75) klar und eindeutig festgelegt. Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet auf der Strecke und in Verkehrsstellen ohne Fahr-

dienstleiter der **Zugführer**, in Bahnhöfen, die mit Fahrdienstleitern besetzt sind, jedoch **ausschließlich der Fahrdienstleiter**, was zu geschehen hat (DV V 3, Punkte 459, 645 und 646). Dies gilt selbstverständlich auch dann, wenn zu entscheiden ist, ob und welche Güter bei einem Zuge zuzuladen sind.

Der Zugführer (Gepäckschaffner) hat den Fahrdienstleiter auf allfällige Schwierigkeiten, die sich infolge Überfüllung des Gepäckwagens oder durch übergroßen Anfall von Gütern für einen bestimmten Bahnhof ergeben, aufmerksam zu machen; er ist jedoch **nicht berechtigt, angeordnete Zuladungen abzulehnen bzw. ihre Übernahme zu verweigern**.

Da angenommen werden muß, daß sich nicht alle Bediensteten darüber im klaren sind, welche Verpflichtungen der Eisenbahn hinsichtlich der Expresgutbeförderung obliegen, rufen wir nachstehend einige der wichtigsten einschlägigen EVO-Bestimmungen in Erinnerung:

Die Eisenbahn ist **verpflichtet**, Expresgut **mit dem nächsten, die schnellste Beförderung** des Gutes gewährleistenden Zug zu befördern. Hat der Absender bei der Aufgabe einen bestimmten Zug angegeben, der der Beförderung von Expresgut dient, und ist das Gut rechtzeitig aufgegeben worden (spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges), so ist die Eisenbahn **verpflichtet**, das Expresgut **mit diesem Zuge** zu befördern. Die Eisenbahn ist berechtigt, bei einzelnen Zügen die Expresgutbeförderung auszuschließen oder nur beschränkt zuzulassen.

Zur Beförderung als Expresgut werden nur solche Güter angenommen, die sich nach Beurteilung durch die Eisenbahn (den Bahnhof) zur Beförderung im Gepäckwagen personenbefördernder Züge eignen.

Muß das Expresgut unterwegs auf einen anderen Zug übergehen, so ist die Eisenbahn zur Weiterbeförderung des Expresgutes mit dem Anschlußzug **nur unter der Voraussetzung verpflichtet, daß die Umladung bis zu seiner Abfahrt möglich ist**.

Werden diese Bestimmungen nicht eingehalten und ergibt sich hiedurch eine auch nur geringfügige Verzögerung in der Ausfolgung des Gutes an den Empfänger, so wird die Eisenbahn **wegen Überschreitung der Lieferfrist haftpflichtig**.

Expresgut ist höchsttarifiziertes Gut und bringt bedeutende Einnahmen.

Expresgut stellt jede Konkurrenz in den Schatten.

Expresgut erfreut sich zunehmender Beliebtheit; die Einnahmen dafür sind ständig im Steigen begriffen.

Sollen diese Einnahmen durch sorgloses Handeln geschmälert werden?

(Zur Verwertung im Dienstunterricht für Fahrdienstleiter, Gepäck- und Expresgutabfertigungsbedienstete sowie Ladebedienstete und Zugbegleitmannschaften.)

56. Lösung des 7. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Die richtige Lösung des im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stück aus 1956 veröffentlichten Preisausschreibens lautet:

DV V 2, Punkt 106: Signal 24 an jeder Längsseite des Wagens;

DV V 3, Punkt 130: Aufstellung der Verschubmannschaft auf der Bogeninnenseite;

DV V 3, Punkt 136, d): Eintreten in das Gleis in gebückter Stellung;

DV V 3, Punkt 151:

1. Absatz: Mindestens vier Schutzwagen,
2. Absatz: Handbremse der benachbarten Wagen darf nicht bedient werden.

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 300.—):
Assistent Ernst **Elsenwenger**, Zugführer,
Bahnhof Linz Hbf.;
2. Preis (S 200.—):
Lohnbediensteter **Richard Haslinger**,
Streckenleitung Wien-West;

3. Preis (S 100.—):

Assistent **Karl Köck**, Zugführer,
Bahnhof Bruck a. d. Mur;

1. Trostpreis (S 50.—):

Weichenwärter **I Johann Haan**;
Bahnhof Wien Franz-Josefsbf.;

2. Trostpreis (S 50.—):

Revident **Erich Redinger**, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Linz Vbf.;

3. Trostpreis (S 50.—):

Assistent **Franz Handl**, Zugführer,
Bahnhof Linz Hbf.;

4. Trostpreis (S 50.—):

Lohnbediensteter **Karl Hauer**, Transiteur,
Bahnhof Wien Franz-Josefsbf.;

5. Trostpreis (S 50.—):

Lohnbediensteter **Heinz Moser**, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Sillian.

Besonders hervorgehoben zu werden verdient die rege Beteiligung der Bediensteten der Bahnhöfe Graz, Ebensee, Linz Hbf. und Linz Vbf. am Preisausschreiben.

Die Gewinne gehen den Preisträgern umgehend zu.

Wir hoffen, allen Preisträgern hiemit eine kleine Weihnachtsfreude bereitet zu haben.