



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

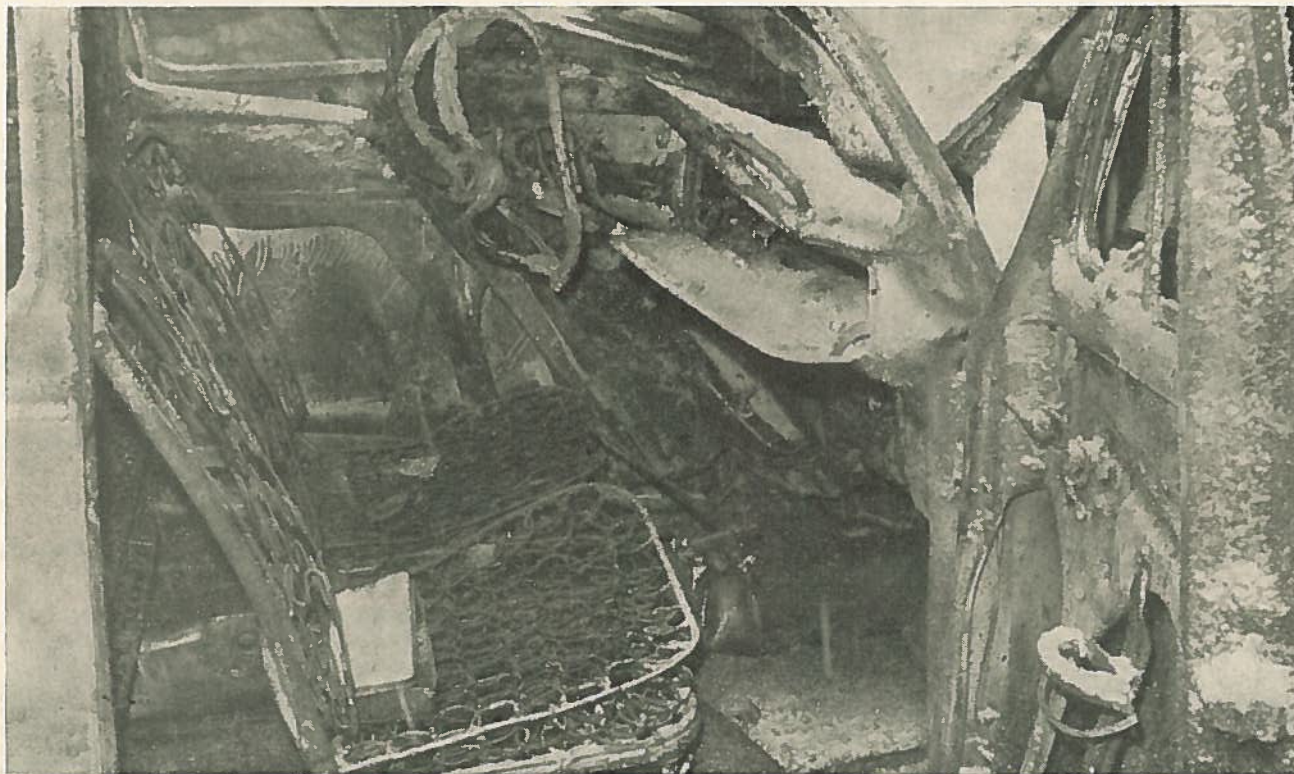
3. Stück

Wien, am 1. März 1969

Jahrgang 1969

Inhalt: 10. Offener Schranken — 1 Toter!  
11. Schwerpunktprogramm  
12. Etwas für jeden  
13. Kundendienst  
14. Unfallverhütung

## 10. Offener Schranken — 1 Toter!



Am 2. Jänner um 17.48 Uhr kam es auf einer mit Halbschranken und Blinklicht ausgestatteten EK in der Hst A. zwischen den Bf G. und M. bei offenem Schranken zum Zusammenprall eines mit zirka 50 km/h fahrenden Gütereilzuges mit einem Volkswagen, wobei dieser zur Seite geschleudert wurde und in Brand geriet. Tfz- und Zugführer des durch Schnellbremsung angehaltenen Zuges bargen aus dem Kraftfahrzeugwrack den schwerverletzten Lenker, der noch während des Transportes in ein Krankenhaus seinen Verletzungen erlag.

Zum Unfall kam es, weil der Schrankenbediener, dem um 17.22 Uhr die Verspätung des Gütereilzuges mit zirka 30—40 Minuten gemeldet

worden war (tatsächliche Verspätung 44 Minuten) und der zum Zeitpunkt des Unfalles noch im Begriff stand, seinem Ablöser den Dienst zu übergeben, auf den noch ausständigen Gütereilzug vergaß. Schrankenwärter und Ablöser wurden von der Gendarmerie vorübergehend in Haft genommen!

Bei der Gendarmerie gab der übergebende Schrankenwärter u. a. folgendes an: „... Zur Zeit der Dienstübergabe war der Gütereilzug noch ausständig. Der Fdl von G. hatte um 17.22 Uhr fernmündlich 30—40 Minuten Verspätung gemeldet. ... Bis zu meinem Verlassen des Dienstraumes ist für den Gütereilzug weder ein Fahrsignal noch





eine Abmeldung eingetroffen . . . Ich gebe zu, bei der Dienstübergabe um 17.40 Uhr die Verspätung des Zuges meinem Ablöser nicht gemeldet zu haben . . .“.

Der Ablöser gab an: „. . . Während der mündlichen Dienstübergabe — die schriftliche war noch nicht durchgeführt — hat mir mein Vorgänger über eine Verspätung des Gütereilzuges nichts mitgeteilt. Nach der mündlichen Übergabe verließ mein Kollege den Dienstraum . . .“.

Der Fdl des Bf G. sagte aus: „. . . Ob ich das Fahrsignal gegeben habe, weiß ich nicht . . .“.

Diese Einvernahmen zeigen, wie wenig genau die Bestimmungen bezüglich Dienstübergabe, Fahrsignal, Abmeldung sowie Schrankenbedienung eingehalten werden. Heißt es doch in den Punkten 15 und 16 der DV V 3 u. a.: „Kein V-Bediensteter darf bei **ununterbrochenem** Dienst den Dienstposten verlassen, bevor er den Dienst an den übernehmenden Bediensteten **persönlich** übergeben hat. Diesem ist alles mitzuteilen, was zur

ungestörten und betriebssicheren Fortsetzung des Dienstes erforderlich ist. Der übernehmende Bedienstete ist besonders von allen Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr . . . mündlich und — wenn vorgeschrieben — auch schriftlich zu unterrichten.

Der übergebende und der übernehmende Bedienstete fertigen die Dienstübergabe mit Namen und Zeitangabe. Damit geht die volle Verantwortung für die anstandslose Weiterführung des Dienstes auf den übernehmenden Bediensteten über.“

Punkt 316 der DV V 3 besagt weiters: „. . . Auf die Fahrsignale und auf die Abmeldung darf sich der Schrankenwärter beim Schließen der Schranken nicht verlassen. Er hat sich, wenn nötig, über den Zuglauf zu erkundigen. Würde er dadurch das rechtzeitige Schließen der Schranken versäumen, dann muß er sie vorher schließen.“

Bei gewissenhafter Dienstesausübung hätte es zu diesem folgenschweren Unfall nicht kommen können!

## Das ist das Ergebnis

(Verschubzusammenstoß, Entgleisung und schwerste Beschädigung von 5 Wagen, wovon 3 umstürzten; Beschädigung der Fahrleitung; Sachschaden: S 300.000,—)!,



**wenn**

eine Weiche falsch gestellt und der Verschubweg nicht beobachtet wird.



## 11. Schwerpunktprogramm

Vielen Bediensteten ist es nicht bewußt, daß in den bestehenden Vorschriften die verkehrsdienstlichen Erfahrungen eines Jahrhunderts ihren Niederschlag gefunden haben und daß die Vorschriften daher als Fundament des Fachwissens für die Dienstesausübung unentbehrlich sind. Wird man ihnen nicht gerecht, so kann dies bedeutende Folgen haben.

Es gibt viele Gründe, warum gegen Vorschriften verstoßen wird, warum etwas falsch gemacht wird. Einige davon sind:

Bequemlichkeit,  
Vergeßlichkeit,  
Unkenntnis,  
Nichterkennen der Notwendigkeit der Vorschrift.

Der **Bequemlichkeit** kann durch entsprechende Überwachung entgegengewirkt werden.

Der **Vergeßlichkeit** kann man durch ständiges Erinnern begegnen, bis die Gewohnheit das „Daran-Denken“ ersetzt.

Die **Unkenntnis** kann man durch Belehrung und Schulung beseitigen.

Bei trotz Belehrung weiterhin fehlender **Einsicht hinsichtlich der Notwendigkeit bestimmter Vorschriften** kann man nur durch rechtzeitiges Entfernen des betreffenden Bediensteten von seinem verantwortungsvollen Posten einem früher oder später drohenden Schaden vorbeugen. Solche Bedienstete können nämlich nur durch bittere Erfahrung eines Besseren belehrt werden.

Nicht jede **Bequemlichkeit, Vergeßlichkeit, Unkenntnis** und fehlende Einsicht zeitigt unmittelbare Folgen. Dadurch wird ihrem Fortbestand Vorschub geleistet. Sie wachsen und vermehren

sich — für die Beteiligten meist unbewußt — bis sie ein meist folgenschweres Ereignis ans Tageslicht fördert.

Um das Vorschriftengewissen zu wecken und zu festigen, wird ab nun im Verkehrs-Unterrichtsblatt unter dem Titel „Schwerpunktprogramm der Monate . . .“ jeweils ein verkehrsdienstliches Problem bekanntgegeben werden, dem alle den Verkehrsdienst ausübenden und überwachenden Bediensteten ihr besonderes Augenmerk zuwenden sollen.

Die konzentrierte Beschäftigung mit der betreffenden Materie des jeweiligen Schwerpunktprogrammes wird eine über den gestellten Zeitraum hinaus andauernde nachhaltige Wirkung erwarten lassen, weil das damit verbundene Denken und Handeln zur Gewohnheit werden wird. Ein Erfolg dieser Aktion ist jedoch nur dann zu erwarten, wenn willige und einsichtsvolle Mitarbeit aller Bediensteten und die Konzentration der Überwachungsorgane auf das gestellte Problem vorausgesetzt werden kann.

Mit diesem Schwerpunktprogramm soll bezweckt werden, daß sich die V-Bediensteten jeweils mit den in Betracht kommenden Bestimmungen besonders befassen und die Kontrollorgane die Einhaltung dieser Bestimmungen besonders genau überwachen.

### Schwerpunktprogramm der Monate April—Juni 1969:

Für Fdl, Stellwerkswärter und Gleisfreimelder:  
Fahrstraßenprüfung und -sicherung,  
für Zugbegleiter: Kundendienst beim Zug,  
für Verschubbedienstete: Verschubwegbeobachtung.

## 12. Etwas für jeden

### Lückenhafte Zuganzeige

Bei Behandlung einer umfangreichen Beschwerde mußte festgestellt werden, daß Zuganzeigen durch mehrere Befehlsbf äußerst lückenhaft gegeben bzw. von Befehlsbf zu Befehlsbf mangelhaft weitergegeben wurden. So wurde z. B. am 23. Dezember 1968 vom Befehlsbf W. in der Zuganzeige für Zug Ex 6 auf das Fehlen der Bukarester und Budapester Kurswagen und bei Zug D 225 auf die außerplanmäßige Beigabe dieser Kurswagen hingewiesen. Bei Weitergabe dieser Zuganzeigen durch Bf St. fehlten bereits diese Angaben. Auch Bf L., obwohl durch Fernschreiben (an Nachbarverwaltungen) zusätzlich aufmerksam gemacht, daß die Kurswagen bei Zug Ex 6 fehlten und bei Zug D 225 geführt wurden, wies in der Zuganzeige nicht darauf hin.

Nimmt es dann Wunder, wenn es in der berechtigten Beschwerde u. a. heißt: „. . . Auf eine telefonische Anfrage bei der Fahrdienstleitung des Bf A., ob man gewußt habe, daß die Kurswagen aus Rumänien beim Orient-Express nicht dabei waren, lautet die Antwort: „Davon wußten wir nichts, wir erfahren es erst durch Ihren Anruf . . .“!

### Zum Begriff „Wiederholt Signal 47“

Am 20. Juli 1967 um 13.36 Uhr kam es auf einer unabhieschränkten, durch Andreaskreuze und Stoptafeln gesicherten EK (Feldweg) zwischen den Bf Z. und D. zum Zusammenprall eines Güterzuges mit einem Traktor. Letzterer stürzte in einen Graben, wobei der Kraftfahrzeuglenker schwer verletzt wurde.



Bei der gegenständlichen Gerichtsverhandlung beim Kreisgericht Krems a. d. Donau wurde der Tfz-Führer des Güterzuges mitschuldig verurteilt, weil er es — wie das Beweisverfahren ergab — verabsäumt hatte, bei Annäherung des Zuges an die EK wiederholt Achtungssignale zu geben, wiewohl ein Pfeifpflock aufgestellt ist. Das Urteil wurde vom zuständigen Oberlandesgericht bestätigt.

In diesem Zusammenhang sei noch der für die Österreichischen Bundesbahnen peinliche Vorfall erwähnt, der sich während des Lokalaugenscheins am Unfallort ereignete: Der Tfz-Führer eines auf die EK zufahrenden Personenzuges gab nur ein Achtungssignal ab!

Aus dem vorher Zitierten ergab sich die Notwendigkeit, auf die Bestimmungen der Punkte 101 und 137 der DV V 2 etwas näher einzugehen. In diesen Punkten scheint das Wort „wiederholt“ im Zusammenhang mit dem Signal 47 an mehreren Stellen auf.

Gerade bei Pfeifpflocken, vor gestörten Schranken- oder Blinklichtanlagen, wenn der Tfz-Führer hierüber verständigt ist und nicht vor der EK anzuhalten hat, sowie vor jeder EK ohne Schranken- und Blinklichtanlage, wenn die Fernsicht durch Nebel, Schneefall, hohe Schneelage u. ä. behindert ist, kommt diesem Wort ganz besondere Bedeutung zu. Die authentische Auslegung dieses Begriffes im Zusammenhang mit der Abgabe des Signals 47 ergibt, daß unter „wiederholt“ die Abgabe von mindestens drei Achtungssignalen zu verstehen ist. Mehr als drei Achtungssignale werden, entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umständen, stets abzugeben sein, z. B. bei Sichtbehinderung durch Nebel, Schneefall, hohe Schneelage u. ä. Die Signale sind vor einer EK in jedem Fall bis zum Erreichen dieser zu geben!

Diese Auslegung gründet sich nicht nur auf innerdienstliche Entscheidungen, sondern findet auch in zahlreichen Gerichtsurteilen ihre Bestätigung. Da die Abgabe des Signals 47 u. a. auch den Bediensteten des Bau- und E-Dienstes bei Kl-Fahrten obliegt, erscheint die Behandlung dieses Themas im Dienstunterricht aller in Frage kommenden Fachdienste als unerlässlich.

#### Immer im Dienst!

Wagenmeister Herbert Wittmann der Zgfst. St. Pölten hatte am 2. Jänner 1969 dienstfrei. Da Wittmann auch außer Dienst mit Leib

und Seele Eisenbahner ist, beobachtete er vom Vorplatz des Bf Kirchberg a. d. Pielach aus die Einfahrt des Zuges 4516. Dabei bemerkte er, daß sich beim Wagen ÖBB B4ipho/s 3164 das Bremsgestänge gelöst hatte und herunter hing. Er lief sofort zum Zug, wies auf das Gebrechen hin und veranlaßte das Abstellen des Schadwagens.

Wenn man die Entfernung Wittmanns vom Personenzug, die Schneelage und den Umstand berücksichtigt, daß die Schmalspurwagen der Mariazellerbahn relativ niedrig sind, dann muß seine Zugbeobachtung und die Feststellung des betriebsgefährlichen Wagensgebrechens ganz besonders hoch eingeschätzt werden. Sicherlich wird der Bedienstete von der Dion Wien noch gesondert belobt und belohnt werden.

#### Indusi-Auswertung

Wir verweisen hier auf das Verkehrs-Unterichtsblatt 2. Stk. aus 1969, in dem wir unter Punkt 5 eingehend über die INDUSI-Auswertung gesprochen haben und bringen neuerlich einen kurzen Auszug von Auswertungen:

Datum	Zug-Nr.	Verhaltenen
5. 12.	G 37	7 mal
11. 12.	G 33	8 mal
12. 12.	G 31	7 mal
23. 12.	G 37	7 mal
24. 12.	G 23	7 mal

Wir werden hinkünftig auch die Verkehrsstellen anführen, in denen Züge unbegründet verhalten wurden.

#### Beobachtetes:

3. 1. 1969 Zug TS 131 (Tfz mit 4achsigen Personenzug) im Zugausgangsbf Wien West:

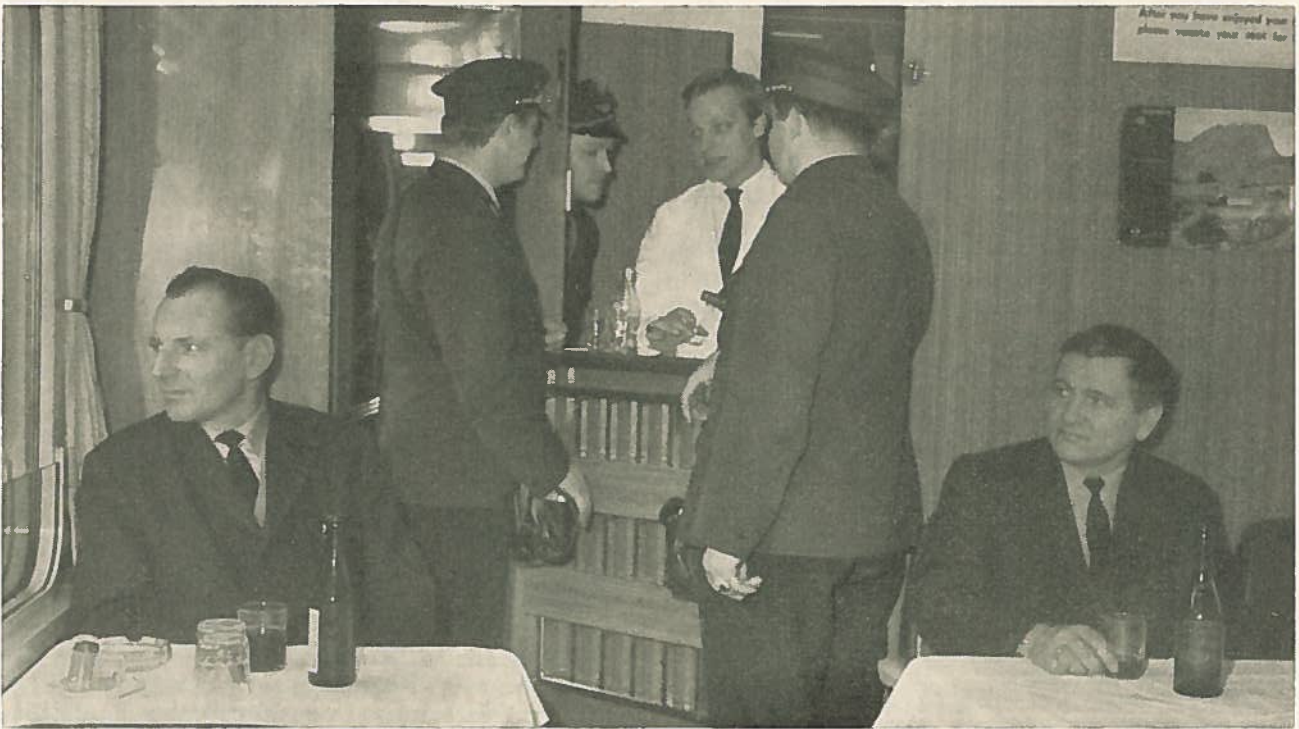
Im Buffetraum brennt kein Licht. Batterieschaden! 20 Minuten vor der Abfahrt. Ein junger Wagenmeister zögert nicht lange. Von einem Wagen eines am Nachbargleis eingefahrenen Schnellzuges entnimmt er die taugliche Batterie und tauscht sie gegen die schadhafte aus. Zug TS 131 fährt recht ab. Hiezu kann man nur sagen: Gewußt — wie!

---

*Achtet auf die Einhaltung des Rauchverbotes in den Nichtraucherabteilen!*

---





Wenig schön war der Anblick einer Zugbegleitmannschaft, die sich vollzählig an der Theke des Buffetwagens zu einem Gespräch mit dem Kellner einfand. Es macht auf die Fahrgäste keinen guten Eindruck und führt zu Überlegungen wie etwa: Haben denn die nichts zu tun?

3. 1. 1969, Bf Attnang-P., Zug 5323, Abfahrt 21.43 Uhr:

Im Wagen 1. Klasse brennt kein Licht. Die Schiebetür zur offenen Plattform schließt fast nicht. Nach Abfahrt des Zuges nur kurzes Aufblackern der Lampen; überdies bläst der Fahrtwind ins Abteil. Zugführer und Schaffner bemühen sich während der Fahrt, beide Mängel zu beheben und — es gelingt ihnen. Das Ergebnis: Zufriedene Fahrgäste, die die beiden Bediensteten loben.

30. 1. 1969, Zug 2910, Wagen 37303:

Ein Fahrgast berichtet dem Schaffner, daß die Tür zwischen Raucher- und Nichtraucherabteil nicht schließt und hin und her pendelt. Der Schaffner: „Wegen der Kleinigkeit geht der Wagen nicht in die Werkstätte!“ Hätte der Bedienstete nicht eine kundenfreundlichere Antwort geben und die Abstellung des Mangels durch eine vorschriftsmäßige Meldung veranlassen können?

Er handelte richtig!

Aus einer O. Ö.-Zeitung:

#### **Gelstesgegenwärtiger Fahrdienstleiter**

Eine Aufregung bemächtigte sich am vergangenen Sonntag gegen 17.30 Uhr der Bahnsteigbesucher am Gmundner Hauptbahnhof infolge der gellenden Hilferufe eines Knaben. Wie uns ein Augenzeuge schildert, befand sich der Bub, der auf den schon abgefertigten, Richtung Bad Ischl ausfahrenden Zug noch aufzuspringen versucht hatte, in einer verzweifelten Lage. Mit einer Hand hielt er sich, auf dem Trittbrett stehend, am äußeren Türgriff des Waggons fest, in der anderen Hand hielt er ein Gepäckstück. Der diensthabende Fahrdienstleiter meisterte die erregende Situation und gab dem Zug sofort Haltesignale. Die Signale wurden von der Zugmannschaft aufgenommen und daraufhin der Zug vom Lokführer angehalten. So konnte der Bub vom drohenden Herabstürzen während der vollen Fahrt bewahrt werden.

Es handelte sich um Fdl Adjunkt Georg Schicker, dessen Haltsignale zwar nicht von der Zugbegleitmannschaft jedoch vom Tzf-Führer aufgenommen worden waren, der, nachdem er den Zug in Gang gesetzt hatte, nochmals nach rückwärts blickte.



## 13. Kundendienst

## Man schrieb uns:

„Am 14. Dezember bin ich von Nürnberg nach Budapest gefahren. An der österreichischen Grenze mußte ich aussteigen, weil mein Durchreisevisum nicht mehr gültig war. Ich konnte nicht mehr mit demselben Zug, sondern mit dem ‚Johann Strauß‘ nach Wien weiterfahren. Es gelang mir, in Wien den von mir zuerst benutzten Zug zu erreichen, wobei jedoch nur 18 Minuten Zeit zum Umsteigen zur Verfügung standen. Ich hätte in Wien meine 11 Gepäckstücke niemals innerhalb der wenigen Minuten vom ‚Johann Strauß‘ zum anderen Zug bringen können, wenn mir der diensthabende besonders gutmütige Schaffner nicht sofort geholfen hätte. Ich habe für mein Visum mein letztes Geld ausgeben müssen, Gepäckträger konnte ich keinen nehmen und da ich keinen Menschen kannte, stand ich mit dem vielen Gepäck, ganz verzweifelt am Bahnsteig. Der Schaffner hat mir die Pakete von einem Zug zum anderen hinüber gebracht und half mir sogar bei der Unterbringung derselben im Budapester Wagen. Nun möchte ich für seine unbezahlbare Hilfe meinen Dank aussprechen.“

Unterschrift, Budapest“

„... Ich beziehe mich auf Ihr Schreiben vom 22. Juli 1968, in welchem Sie mir gestatteten, die für mich ausgegebene Erlaubniskarte zu behalten.“

Mein Kollege und ich unternahmen eine Reihe von Fahrten zwischen Orten entlang der Strecke Innsbruck—Salzburg mit Ausflügen nach Zell am See, Krimml, Bischofshofen, Stainach-I., Schwarzach-St. Veit und Spittal-M. Jeder Ihrer Bediensteten, mit dem wir in Verbindung traten, war mehr als hilfsbereit; auf diese Weise war es uns möglich, zahlreiche betriebliche Einsätze zu erleben.

Ich danke Ihnen jedenfalls für alle Ihre Hilfe, die ich nie vergessen werde.

L. E. Hassall,  
Bentley Heath,  
Solihull, England“

## „Sehr geehrte Herren!

Wenn ich schon einmal über das ungebührliche Benehmen eines Ihrer Kontrolloren mein Herz bei Ihnen ausgeschüttet habe, so möchte ich doch nicht versäumen, Ihnen gegenüber auch meine Freude darüber auszudrücken, daß ich am 10. Dezember in der Wiener Schnellbahn, die zirka um 8.50 Uhr von Hetzendorf in Richtung Stadt gefahren ist, eine ganz gegenteilige Erfahrung machen konnte. Ich hatte meine Wochenkarte beim Vorweisen gegenüber einem Kontrollbeamten mit der von der vorhergehenden Woche verwechselt. Schlimm nicht? Der diensttuende Beamte sah in mir jedoch keineswegs einen Verbrecher, der a priori sein Feind ist, sondern hat mir in der lebenswürdigsten und geduldigsten Weise erklärt,

ich hätte sicher auch irgendwo noch die richtige Karte, ich solle sie nur herausuchen und dabei legte er entschieden das Benehmen eines Herrn einer Dame gegenüber an den Tag, was ich mit großer innerer Dankbarkeit empfunden habe. Natürlich hatte ich die richtige Wochenkarte noch wo anders in meiner Handtasche. Bitte, seien Sie auch nett zu dem betreffenden Beamten, falls Sie ihn eruieren können!

Hochachtungsvoll

A. G., Wien“

Aus „Salzburger Nachrichten“ vom 30. 1. 1969:

## „Ein Lob

möchte ich der telephonischen Zugauskunft des Salzburger Hauptbahnhofes aussprechen. Kürzlich bat ich um Abfahrtszeiten der Züge nach Badgastein. Nachdem ich diese Auskunft rasch erhalten hatte, wollte ich auch noch die Ankunftszeiten in Badgastein wissen. Der freundliche Beamte beantwortete auch diese Frage und riet mir gleichzeitig — das nenne ich Kundendienst — von einem der Züge ab, weil dieser erfahrungsgemäß sehr stark von Fremdarbeitern frequentiert wird und daher meist überfüllt ist. Ich habe also nicht nur rasche Auskunft erhalten, sondern auch einen guten Rat, den ich gerne befolgte.

M. L., Salzburg“

„... Am 7. Jänner 1969 kehrte ich mit meiner Familie von einem Skiurlaub in St. Anton am Arlberg nach München zurück. Ich benützte den in St. Anton am Arlberg um 12.00 Uhr abfahrenden Schnellzug. Kurz nach der Abfahrt merkte ich, daß ich meine Brieftasche mit Ausweisen und Geld nicht mehr bei mir hatte. Der Schaffner ließ sich sehr hilfsbereit von mir die Beschreibung der Brieftasche schriftlich geben und übergab den Zettel im Bahnhof Landeck dem Fahrdienstleiter. In Innsbruck zeigte sich der dortige Fahrdienstleiter ebenfalls sehr hilfsbereit, telefonierte mit St. Anton am Arlberg wo die Brieftasche inzwischen in einer Tabak Trafik am Bahnhof gefunden worden war und veranlaßte, daß sie mit dem nächsten Zug nach Innsbruck gebracht wurde.

Ich habe bei dieser Gelegenheit den besten Eindruck von der Hilfsbereitschaft und unbürokratischen Arbeitsweise der Österreichischen Bahnbediensteten gewonnen und möchte mich herzlich bedanken.

H. H., Reg. Rat a. D., München“

Beteiligt waren die Bediensteten:

Schaffner Wilhelm Färberböck, Heimatbf Innsbruck Hbf des Zuges 220,

Fdl Rev. Franz Rangger des Bf Landeck,

Fdl Rev. Albert Westreicher des Bf St. Anton am Arlberg und

Fdl Ob. Rev. Erich Russ des Bf Innsbruck Hbf, die wahren Kundendienst übten.



Darüber hinaus sei noch bemerkt, daß der Reisende das Eintreffen der Brieftasche mit Zug 636 abwartete. Fdl Russ veranlaßte das Zurückhalten des Zuges 665 um 5 Minuten, so daß der Fahrgast sofort nach Erhalt der Brieftasche nach München weiterreisen konnte.

Aus dem Mitteilungsblatt 3 der Stadtgemeinde Wolkersdorf:

„Die Gemeindevertretung dankt:  
Den Beamten des Bahnhofes Wolkersdorf.

Der Bahnhof Wolkersdorf kann bezüglich Schönheit und Sauberkeit der gesamten Bevölkerung als Muster hingestellt werden.“

Es muß für alle Bediensteten eine Selbstverständlichkeit werden, ihren Dienst so zu versehen, daß dem Bahnbenützer eine Eisenbahnreise ein Vergnügen bedeutet und er sich während der Reise von allen Bediensteten, mit denen er in Berührung kommt, wohl umsorgt und freundlich und hilfsbereit behandelt sieht.

#### 14. Unfallverhütung!

##### Verschubbedienstete, denkt beim Kuppeln mehr an Eure Gesundheit und an Euer Leben!

(Beitrag eines Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst der Dion Villach)

Kuppeln ist und bleibt — solange automatische Kupplungen nicht in Verwendung stehen — eine der gefährlichsten Arbeiten der Verschubbediensteten. Hat man schon Bedienstete des Elektrodienstes gesehen, die an einer eingeschalteten Fahrleitung arbeiten? Nein? Diese Bediensteten beachten die einschlägigen Schutzbestimmungen ganz genau, weil sie wissen, daß auch nur die geringste Nachlässigkeit ihren sicheren Tod bedeuten könnte. Beachten aber auch die Verschubbediensteten bei ihrer nicht minder gefährlichen Arbeit die Bestimmungen der Verkehrs- und der Unfallverhütungsvorschriften, die nur zu ihrer Sicherheit erstellt wurden? Schaut man sich einmal selbst — wenn man privat auf einem Bahnhof ist — das oft vorschriftswidrige Verhalten beim Kuppeln an, wird man sich kopfschüttelnd abwenden, und es morgen vielleicht genauso vorschriftswidrig machen! Wie oft kann man beobachten, daß ein Spitzenverschieber abspringt, schnell noch — natürlich in aufrechter Haltung — ins Gleis läuft, um den anrollenden an einen stehenden Verschubteil zu kuppeln. Dieser schwere Fehler hat sich bereits so eingebürgert, daß Bedienstete, die — entsprechende Hand- und Pfeifsignale gebend — warten, bis der fahrende Verschubteil ganz an den stehenden, durch Bremsmittel gesicherten Verschubteil angefahren ist, und erst jetzt ins Gleis treten, um zu kuppeln, als Feiglinge oder Tölpel angesehen werden. Sehen nicht auch einzelne Vorstände und Aufsichtsorgane diesem vorschriftswidrigen Verhalten zu, ohne auch nur eine Silbe zu verlieren? Warum bleiben Tzf-Führer nicht sofort stehen, wenn keine Handsignale mehr erkennbar sind? Muß denn auf dem eigenen Bahnhof immer erst etwas passieren, ehe man sich der einschlägigen Vorschriften erinnert? Sicherheitsbeamte, Aufsichtsorgane, Unfallverhüter, wo bleibt

Eure Aufmerksamkeit, warum greift Ihr nicht sofort ein, wenn Ihr so etwas seht? Wie oft läuft ein Lokbegleiter, knapp bevor die Lok an den Zug oder Verschubteil fährt, noch ins Gleis und zwar wieder in aufrechter Haltung, obwohl der Abstand nur mehr 1 bis 2 Meter beträgt? Zählen sich die Bruchteile von Sekunden eines vermeintlichen Zeitgewinnes aus, ein Bein, eine Hand oder gar das Leben zu verlieren? Wie oft sieht man, daß ein sogenannter „Reißer“ durchgeführt wird, obwohl englischer Verschub auf dem entsprechenden Bahnhof überhaupt verboten ist? Wie oft wird dabei mit dem Fuß, ja sogar mit der Hand losgekuppelt statt mit der vorgeschriebenen Aushängestange von der Plattform!

Ist es nicht bedauerlich, wenn man dann blutjunge Männer im Rollstuhl oder mit Krücken sieht, die pensioniert werden müssen oder in einer Lampisterie oder Gepäckaufbewahrung Dienst versehen! Manchmal liegt diesen Bedauernswerten die Kanzleiarbeit gar nicht, weil sie gewohnt waren, im Freien zu arbeiten!

Ermahnt man als Vorstand, Aufsichtsbeamter oder Schulungsbeamter einen Bediensteten, der grob gegen die UVV verstößt, bekommt man leider sehr oft nur eine geringschätzige Handbewegung oder ein verständnisloses Lächeln als Antwort.

Ich will jetzt die wichtigsten Bestimmungen der Verkehrsvorschrift und der UVV wiederholen, die beim Kuppeln beachtet werden müssen. Denn nur dann kann man als Gesunder nach dem schweren Dienst wieder zu den Seinen zurückkehren, wenn man diesen Bestimmungen entsprechend handelt!

1. Neben dem Fahrzeug, an das anzukuppeln ist, soll ein Verschubbediensteter zur Signalabgabe stehen!

Fahrzeuge, an die angefahren wird, müssen durch Bremsmittel gegen Entrollen gesichert sein.

Bei eingeschalteter elektrischer Zugheizung darf nur an jener Seite zwischen die Fahrzeuge getreten werden, auf der die Heizkupplung nicht verbunden ist.



2. In **aufrechter Haltung** darf der Vershubbedienstete **nur dann ins Gleis** treten, wenn die Fahrzeuge **mindestens eine Wagenlänge** voneinander entfernt sind, ansonsten nur in gebückter Stellung unter **Benützung des Kupplerhandgriffes**.
3. U. a. darf der Vershubbedienstete erst ins Gleis treten, wenn beide Vershubteile stillstehen:
- Bei Tfz mit festangebrachten Schneepflügen,
  - bei Wagen mit Mittelpufferkupplung,
  - beim Vershub gegen Gleisabschlüsse, die aus Erdkegeln gebildet sind,
  - bei Fahrzeugen mit fehlender oder schadhafter Zug- und Stoßvorrichtung,
  - bei Fahrzeugen, deren Ladung über die Stirnwände reicht.

Abschließend die kurze Schilderung eines einschlägigen Unfalls mit tödlichem Ausgang.

**Ursache:** Leider auch Nichtbeachtung der entsprechenden Bestimmungen.

Vor einiger Zeit sollte in einem Befehlsbahnhof der Obersteiermark ein **Vershubleiter** in einem Nebengleis ein zur Verschrottung bestimmtes Tfz an die Vershubreserve ankuppeln. Ersteres hatte fehlerhafte Stoßvorrichtung. Trotzdem ging der Bedienstete zwecks Kuppeln schon ins Gleis, als sich das Vershub-Tfz noch bewegte. Ein Bediensteter zur Signalabgabe während des Kuppelns war nicht vorhanden. Durch das Fehlen bzw. die Beschädigung der Puffer wurde der Bedauernswerte buchstäblich zerdrückt und war auf der Stelle tot. Er hinterließ Gattin und 2 Kinder.

Daher nochmals die dringende Mahnung:  
**„Denkt beim Kuppeln, seid nicht leichtsinnig, werft Euer Leben nicht leichtfertig weg!“**

## **Verhütet Unfälle!**

Die Anzahl der

### **Unfälle am Wege zum und vom Dienst**

steigt immer mehr an!

Bedienstete! Ihr müßt daher nicht nur an Eurer Arbeitsstelle ständig wachsam sein, sondern Euch auch im Straßenverkehr

### **vorsichtig, aufmerksam und rücksichtsvoll**

verhalten. So schützt Ihr Euer eigenes Leben und das Leben Eurer Mitmenschen!