

# Verkehrs- UNTERRICHTSBLATT

4. Stück

Wien, am 1. April 1955

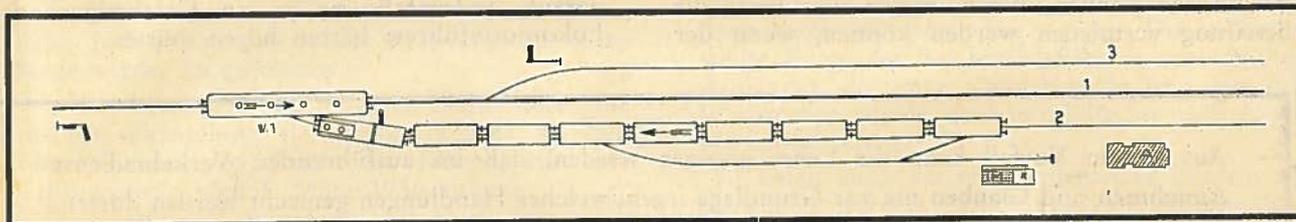
Jahrgang 1955

- Inhalt:** 13. Triebwagenpersonenzug streift bei der Einfahrt in einen Geschäftsführerbahnhof einen nicht grenzfrei stehenden Verschubgüterzug  
14. Vorschriftsmäßige Adjustierung; Verhalten im Verkehr mit dem reisenden Publikum  
15. Unfälle von Wagenreinigungsbediensteten beim Verschub  
16. Brand im Zug  
17. Ist da wirklich nur der starke Herbstverkehr schuld?

## ***Fahrdienstleiter, Geschäftsführer, Stellwerkswärter!***

**Achtet bei der Fahrwegprüfung auf  
grenzfreie Aufstellung der Fahrzeuge!**

13. Triebwagenpersonenzug streift bei der Einfahrt in einen Geschäftsführerbahnhof einen nicht grenzfrei stehenden Verschubgüterzug



In einem Geschäftsführerbahnhof einer eingleisigen Nebenbahn findet in den Abendstunden planmäßig die Kreuzung eines Verschubgüterzuges mit einem Triebwagenpersonenzug statt. In diesem Bahnhof dürfen gemäß DV V 28, Punkt 200a, die Weichen während der Einfahrt des Kreuzungszuges bereits für die Einfahrt des Gegenzuges gestellt und gesichert sein.

Der Schlußschaffner des Kreuzungszuges (Güterzug) wurde im letzten Anhaltebahnhof vom Zugführer verständigt, bei Einfahrt im Geschäftsführerbahnhof den Zug soweit vorziehen zu lassen, daß das Aufnahmegebäude nicht verstellt und den aussteigenden Reisenden des Gegenzuges das Verlassen des Bahnsteiges ohne Behinderung ermöglicht wird.

Bei der Einfahrt in den Geschäftsführerbahnhof sprang der Zugführer in der Höhe des Auf-

nahmsgebäudes ab, um den Geschäftsführer über eine etwa notwendige Teilung des Zuges zu befragen.

Unterdessen zog der Zug auf Grund der vom Schaffner gegebenen Handsignale immer weiter vor, fuhr sogar über den Standort des Ausfahrsignals hinaus und bremste erst ab, als er der — infolge der herrschenden Dunkelheit spät wahrnehmbaren — Grenzmarke der Weiche 1 ansichtig wurde. Das Überfahren dieser Grenzmarke war nicht mehr zu verhindern, die Zuglokomotive gelangte erst 2 m hinter ihr zum Stillstand.

Bevor der Geschäftsführer das Einfahrsignal für den Gegenzug freistellte, fragte er den Zugführer, ob die Zugspitze grenzfrei stehe, was dieser bedenkenlos und ohne sich über den Standort der Zuglokomotive zu vergewissern, bejahte. Nach flüchtig durchgeführter Fahrwegprüfung stellte

der Geschäftsführer das Einfahrsignal für den davor schon zum Stillstand gekommenen Triebwagenzug frei.

Erst als der Lokomotivführer des Güterzuges den Triebwagenzug auf sich zukommen sah, erkannte er das drohende Unheil und gab das Gefahrensignal, das aber wegen des Motorenlärms vom Triebwagenführer nicht gehört wurde. Der Triebwagenführer bemerkte, daß die Lokomotive des Güterzuges nicht grenzfrei stand; trotz sofort eingeleiteter Schnellbremsung konnte er die Streifung seines Zuges mit der Lokomotive nicht mehr verhindern.

Nur weil der beim Einfahrsignal angehaltene Triebwagenzug noch nicht auf seine volle Geschwindigkeit gekommen war, zog die Streifung keine schweren Folgen nach sich.

#### Wer hat nun den Unfall verschuldet?

Der Lokomotivführer des Güterzuges fuhr **aufenthaltslos** über den als planmäßiger Haltepunkt geltenden Standort des Ausfahrtsignales (DV V 28, Punkt 208) hinaus, obwohl die für den Dienst in Geschäftsführerbahnhöfen bestimmte Verkehrsvorschrift eine solche aufenthaltslose Vorbeifahrt am planmäßigen Haltepunkt überhaupt nicht vorsieht. Aber selbst die nach der DV V 3, Punkt 461, für solche Fälle angeordneten Voraussetzungen (Verständigung, Abgabe der entsprechenden Handsignale am Standort des Ausfahrtsignales) waren nicht gegeben.

In weiterer Folge nahm der Lokomotivführer trotz der herrschenden Dunkelheit auf die zu erwartende Grenzmarke der Ausfahrseite zu spät Bedacht, so daß er deren Überfahren nicht mehr verhindern konnte. Noch immer aber hätte die Streifung vermieden werden können, wenn der

Lokomotivführer sofort nach dem unbeabsichtigten Überfahren der Grenzmarke das Gefahrensignal gegeben hätte, um den Geschäftsführer auf diesen Umstand aufmerksam zu machen (DV V 2, Punkt 143, und DV V 3, Punkt 735).

Der **Geschäftsführer** unterließ es, vor dem Freistellen des Einfahrtsignales die Fahrwegprüfung durchzuführen (DV V 28, Punkte 198 und 200). Er begnügte sich mit dem Bescheid des Zugführers, daß die Zugspitze grenzfrei stehe und ließ es — ohne natürlich bei der herrschenden Dunkelheit den wahren Sachverhalt richtig beurteilen zu können — bei einem flüchtigen Ausblick bewenden. Er nahm außerdem an, daß ja der Lokomotivführer des Güterzuges nach einem etwaigen Überfahren der Grenzmarke auf der Ausfahrseite ein Gefahrensignal gegeben hätte.

Der **Zugführer** des Güterzuges, als der gemäß DV V 3, Punkt 645, für Ordnung und Sicherheit beim Zug verantwortliche, ließ es zu, daß der planmäßige Haltepunkt überfahren wurde und meldete dem Geschäftsführer die grenzfreie Aufstellung seines Zuges, obwohl er über den tatsächlichen Standort der Zuglokomotive gar nicht unterrichtet sein konnte.

Die beteiligten Bediensteten haben mehr als leichtfertig gehandelt und sich wie in fast allen ähnlichen Fällen auf das Verantwortungsbewußtsein ihrer **Mitbediensteten** verlassen.

Der Lokomotivführer überfuhr das Ausfahrtsignal in der „**Meinung**“, daß der Zug noch vor Einlassen des Gegenzuges geteilt werden würde. Der Geschäftsführer und der Zugführer „**glaubten**“ von der grenzfreien Aufstellung des Zuges **überzeugt** sein zu dürfen und verließen sich darauf, andernfalls sie ja ein Gefahrensignal des Lokomotivführers hätten hören müssen.

Aus diesem Vorfall kann die Lehre gezogen werden, daß im ausführenden Verkehrsdienst **Annehmen und Glauben** nie zur Grundlage irgendwelcher Handlungen gemacht werden dürfen. **Nur die gewissenhafte Befolgung der Dienstvorschrift durch alle Beteiligten bietet Gewähr für Verkehrssicherheit!**

#### 14. Vorschriftsmäßige Adjustierung; Verhalten im Verkehr mit dem reisenden Publikum

##### Bedienstete des ausführenden Verkehrsdienstes!

Ihr seid zum größten Teil Uniformträger. Kennt Ihr auch die Bedeutung des lateinischen Wortes „Uniform“? Es bedeutet „Einheitlichkeit, Gleichmäßigkeit“. Im übertragenen Sinne versteht man darunter **Einheitlichkeit** der Kleidung.

Gendarmerie und Polizei sind für diese **Einheitlichkeit** beispielgebend.

Wie aber sieht es damit bei den Bundesbahnen aus? Prüft Euch doch einmal selbst!

Trägt nicht der eine zur offenen Bluse ein großkariertes Hemd und eine grüne Krawatte, der andere aber ein dunkles Hemd ohne Krawatte, während ein dritter — weil ihm zu warm ist — sein Hemd überhaupt nicht zuknöpft, sondern es einfach ausschlägt. Ist das **Einheitlichkeit**?

Vielen Bediensteten scheinen die geltenden Bestimmungen unbekannt zu sein. In der DA. (35), enthalten im GD. ABl. 11. Stk. aus 1953, ist ausdrücklich **vorgeschrieben**, zur offenen Bluse nur

ein einfarbiges liches Hemd mit schwarzer Krawatte zu tragen.

Wenn sich ein Bediensteter die Bluse in Ausfertigung „b“ (mit offenem Umlegkragen) herstellen läßt, so muß er dann auch die Mittel aufbringen, die das Tragen lichter Hemden erfordert, andernfalls hat er eben die geschlossene Bluse in Ausfertigung „a“ (mit Stehumlegkragen) zu wählen.

Vorstände und Überwachungsorgane! Seid selbst für die unterstellten Bediensteten beispielgebend, belehrt und ermahnt sie. Macht ihnen auch klar, daß man zur schwarzen Uniformhose nur schwarze Schuhe, und daß man zur Uniform keine Zivilkleidungsstücke — wozu auch sichtbare Wollwesten und Pullover oder grelle Schals gehören — tragen darf.

Vorstände! erinnert Euch der Verpflichtung, auch den Erhaltungszustand der Dienstkleider zu überprüfen.

#### Eisenbahner!

Es ist eine alte Tatsache, daß man seine Waren lieber im bekannten Geschäft X einkauft, dessen Verkäufer nicht nur einheitlich nett gekleidet, sondern auch stets höflich und unaufdringlich hilfsbereit sind. Instinktiv vermeidet es jeder, die auf seinem Wege günstiger liegende Bude Y aufzusuchen, deren Inhaber zwar die gleichen Waren führt, aber unordentlichen Eindruck macht und mürrisch ist.

Und die Nutzenanwendung, die aus dieser Tatsache gezogen werden soll?

Wir müssen uns sehr bemühen, die traditionelle Beliebtheit und Hochschätzung von Eisenbahn und Eisenbahnerschaft in breitem Umfange wieder zu gewinnen.

Um besonders den jüngeren Bediensteten die frühere Einstellung der Öffentlichkeit zu den Eisenbahnern vor Augen zu führen, sei eine Zeitungsnotiz vom 1. März 1936 zitiert:

„Unsere Eisenbahner haben glänzenden Leumund. Sie sind klug, umsichtig, hilfsbereit und dadurch vorzügliche Propagandisten für Österreich!“

Solche Beurteilung wird uns aber kaum zu Teil werden, wenn unrasierte Schaffner mit schmutzigen Fingernägeln die Fahrkarten kontrollieren, Fahrdienstleiter im Verkehr mit Reisen-

den die Zigarette im Mund behalten und im unverständlichsten Dialekt Auskünfte erteilen, die noch dazu unrichtig sind.

Wir müssen erreichen, daß die wesentlichen Erfordernisse für kundenfreundliche Behandlung unseren Bediensteten selbstverständlich sind: Höflichkeit, Zuvorkommenheit und Hilfsbereitschaft in jeder Lage.

Daß aber vielen gerade diese Begriffe noch fremd sind, beweist folgender Vorfall:

Ein altes Ehepaar nahm — da sonst keine Sitze mehr frei waren — im letzten, allerdings nicht bis zum Zielbahnhof des Ehepaares rollenden Wagen eines Eilzuges Platz. Dieser Umstand war dem Ehepaar aus der Anschrift auf der Richtungstafel bekannt und es hatte sich daher auch auf das Umsteigen im Endbahnhof des Wagens eingerichtet. Zu ihrer Überraschung stellten die beiden alten Leute fest, daß der Wagen auch nach der Abfahrt aus diesem Bahnhof — von Fahrgästen geräumt — mitrollte.

Auf Befragen, warum man denn eigentlich umsteigen mußte, gab der Schaffner die „Auskunft“:

„War'n S' sitzen blieben, dös hab' i net wissen kenna. Hätt'n S' Ihna selber kümmern.“

Abgesehen davon, daß der Schaffner den alten Leuten beim Umsteigen in den vorletzten Wagen nicht im geringsten behilflich war, hätte er doch — wenn er schon vorher in Unkenntnis darüber war, daß der letzte Wagen aus betrieblichen Gründen weiterrollen mußte — nun die Frage der Reisenden aufklärend, höflich und entschuldigend zu beantworten gehabt.

Eine Beschwerde bei der Generaldirektion und beim Österreichischen Verkehrsbüro wäre dann bestimmt vermieden worden. Die in ihr gestellte Frage des Beschwerdeführers, was sich ein Ausländer, der unser Land besucht und dem derlei zustoßen würde, denken müßte, ist nach alledem nur zu berechtigt!

Doch auch das entgegengesetzte Extrem soll beleuchtet werden. Es ist unzulässig, einzelne Reisende anderen gegenüber bevorzugt zu behandeln. So ist es vorgekommen, daß Schaffner einzeln reisende junge Damen auffallend gut — womöglich sogar in der 1. oder 2. Klasse — unterbrachten oder daß sich versperrte Abteile dem ein Trinkgeld zückenden Fahrgast sehr leicht öffneten. Dies übersteigt das Maß dessen, was unter Kundendienst zu verstehen ist.

**Eisenbahner bedenkt immer wieder, daß das Verhalten des Einzelnen von Euch dafür ausschlaggebend ist, welche Wertschätzung unser Berufsstand in der Öffentlichkeit genießt!**

### 15. Unfälle von Wagenreinigungsbediensteten beim Verschub

In letzter Zeit mehren sich in hohem Maße Unfälle von Wagenreinigungsbediensteten während des Verschubes. Es ist notwendig, die anscheinend in Vergessenheit geratenen Vorschriften wieder in Erinnerung zu rufen.

Folgendes verdient besondere Beachtung:

Während der Durchführung des Verschubes sollen Reinigungsarbeiten in Personenwagen nur dann durchgeführt werden, wenn dies wegen kurzer Umkehrzeit oder aus sonstigen Gründen unbedingt nötig ist. Die mit Reinigungsbediensteten

besetzten Wagen sind von der Verschubmannschaft nach den Bestimmungen der DV V 3, Punkt 156, zu behandeln. Ihr Abstoßen und Abrollen ist nur dann gestattet, wenn sie mit der Handbremse zum Stillstand gebracht werden können; solche Wagen dürfen außerdem auch keinem Anprall anderer anlaufender Wagen ausgesetzt werden.

Wo solche Reinigungsarbeiten während des Verschubes nach einem im voraus festgesetzten und bekanntgegebenen Plan durchgeführt werden, erübrigen sich weitere Vorsichtsmaßnahmen. In allen anderen Fällen, wo Wagenreiniger während des Verschubes ihre Arbeiten in den Wagen zu verrichten haben, diene als Grundsatz:

**Wagenreinigungsbedienstete!** Verständigt den Verschubleiter von der Vornahme von Reinigungsarbeiten vor deren Beginn!

**Verschubleiter!** Teilt den Wagenreinigungsbediensteten das bevorstehende Anfahren an die Wagen mit und laßt es bei dieser verschubdienstlichen Handlung nicht an der nötigen Vorsicht fehlen!

### 16. Brand im Zug

In jüngster Zeit brannte ein vierachsiger Personenwagen vollständig aus. Der Sachschaden belief sich auf 800.000 Schilling!

Begünstigt wurde die Ausbreitung des Brandes durch Papierabfälle, die sich im Schaltkasten

der elektrischen Wagenbeleuchtung — dem Brandherd — befanden.

Entfernt daher stets derlei Abfälle!

Ihr helft damit, Euren Brotgeber vor großem Schaden zu bewahren!

**Zugbegleiter und Wagenreiniger!  
Verhütet Brandgefahren im Zug!**

### 17. Ist da wirklich nur der „starke Herbstverkehr“ schuld?

Ein Wagen Speisekartoffeln kam während des Transportes von Zwettl nach Solbad Hall in Tirol 14 (vierzehn!) mal in den Rest. Die Lieferfrist wurde um 6<sup>1/2</sup> Tage überschritten; die Kartoffeln waren für Speisezwecke nicht mehr verwendbar.

Der Fall beweist eindeutig die unverantwortliche Sorg- und Interesselosigkeit, mit der noch

immer einige — glücklicherweise wenige — Bedienstete ihren Dienst . . . . . „erledigen“, daß sich ein Hinweis auf „nichtbeachtete Dienstvorschriften“ erübrigt.

(Zur Beachtung durch Fahrdienstleiter,  
Verschubmeister und Transiteure)