

# Verkehrs- UNTERRICHTSBLATT

6. Stück

Wien, am 1. Juni 1955

Jahrgang 1955

**Inhalt:** 24. LASST REINLICHKEIT FÜR UNS SPRECHEN  
25. Streckenverladung ohne Zustimmung  
26. Disziplin und Autorität  
27. Bedeutung der Frequenzfeststellung

## 24. LASST REINLICHKEIT FÜR UNS SPRECHEN

Fällt nicht jedermann die peinliche Sauberkeit in einem Ordinationsraum, einer Apotheke, einem gepflegten Restaurant auf? Oder kauft man nicht viel lieber seine Fleisch- oder Wurstwaren in einem Geschäft, von dessen Inhaber man weiß, daß „Sauberkeit“ bei ihm mit Großbuchstaben geschrieben wird?

Aber nicht nur beim Arzt, beim Apotheker, beim Fleischhauer erwartet man Reinlichkeit, für die meisten Menschen ist diese in jeder Lebenslage eine Selbstverständlichkeit. Man verlangt also auch von einem Verkehrsmittel die Einhaltung dieser Grundregel. Soll doch das Verkehrsmittel — besonders bei seiner längeren Benützung — im gewissen Sinne ein Ersatz für das gemütliche und reine Heim sein.

An uns Eisenbahnern liegt es, diese Erwartungen unserer Fahrgäste auch voll auf zu erfüllen. Sowohl an uns selbst, an unserer Kleidung und dem Schuhwerk, als auch an den Fahrbetriebsmitteln und den Bahnanlagen gilt es Reinlichkeit bei jeder sich bietenden Gelegenheit zu üben. Sind wir aber auch immer darum bemüht?

Ein kleines Beispiel, herausgegriffen aus einer Fülle anderer Fälle, beweist das Gegenteil: Im Bahnhof eines weltbekannten Kurortes waren die Bahnsteigsitzbänke nach einem Gewittersturm millimeterhoch mit Staub bedeckt, ein Sitzen darauf war unmöglich. Auf die Frage eines Ausländers, ob denn nicht vielleicht die Möglichkeit bestünde, die Bänke zu reinigen, erklärte der dienstversehende Bahnhelfer, die Reinigungsfrau hätte ihren Dienst schon beendet, man müsse mit der Reinigung daher bis zum nächsten Morgen zuwarten! Die Möglichkeit, selbst ein Tuch in die Hand zu nehmen und die Bänke abzuwischen — eine gewiß nicht anstrengende und auch nicht zeitraubende Arbeit — kam ihm gar nicht in den Sinn. Oder war er dazu zu bequem?

Auch ist es allgemein bekannt, daß sich viele Reisende scheuen, die Klosette unserer Anlagen zu benützen, da sie der Zustand dieser Einrichtungen anwidert. In vielen Fällen ist es aber tatsächlich so, daß eine Benützung dieser Einrichtungen einem zivilisierten Menschen unmöglich erscheint. Tägliche Kontrollgänge der Bahnhofvorstände, Nachreinigung so oft als nur möglich, Überprüfung der Abortanlagen in den Zügen durch die Schaffner sind daher unbedingt erforderlich. Jede geringste Verunreinigung ist sofort zu beseitigen. Es muß erreicht werden, daß sich die Lage der Klosette nicht schon durch den Geruchssinn ankündigt.

Aufgabe der Schaffner ist es auch, die Tätigkeit der im Zug mitfahrenden Zugdienstfrauen zu überwachen. Leider muß manchmal — besonders bei Nachtsehnellzügen — festgestellt werden, daß diese Überwachungstätigkeit nicht mit der notwendigen Gewissenhaftigkeit durchgeführt wird. Dabei wäre es gerade zu nächstlicher Stunde besonders gut und ohne Störung der Reisenden möglich, Gänge von Abfällen zu säubern, zu kehren, Fenster und Türen nachzureinigen und staubfrei zu halten. Besonderes Augenmerk aber könnte gerade dann auch der Reinhaltung der Klosettanlagen, der Waschbecken, und der Ergänzung des Toilettepapiers zugewendet werden.

Schließlich muß aber auch auf jene wenigen Reisenden hingewiesen werden, denen die dem Kulturmenschen selbstverständlich erscheinende Reinhaltung unserer Fahrzeuge fremd zu sein scheint, die ihre Füße auf die gegenüberliegende Sitzbank legen, Zigarettenreste am Fußboden zerdrücken und Abfälle, einfach wo es ihnen beliebt, wegwerfen. Diese Reisenden zur Ordnung zu erziehen, fällt ebenfalls in den Aufgabenbereich eines Schaffners. In höflicher, aber trotzdem bestimmter Form kann nicht nur leicht Abhilfe geschaffen sondern auch die Mitwirkung verständnisvoller Fahrgäste gesichert werden.

**EISENBAHNER!** Nur dann, wenn wir alle um die Sauberkeit unserer Einrichtungen und Anlagen eifrig und ständig bemüht sind, wird der Erfolg nicht ausbleiben. Er wird in der Erhaltung der bisherigen und in der Gewinnung neuer Fahrgäste bestehen • Verbinden wir also mit dem derzeitigen Höflichkeitsfeldzug auch einen solchen für die Reinlichkeit!

## Bau- und Bahnerhaltungsbedienstete! Zugmannschaften!

Keine Streckenverladung ohne Zustimmung bzw. einwandfreie Benachrichtigung seitens der zuständigen Stellen!

### 25. Streckenverladung ohne Zustimmung

Der nachstehend geschilderte Vorgang zeigt, wie uninteressiert manche Zugmannschaften den Vorgängen beim Zug gegenüberstehen und zu welchen Folgen dies führt. Den beteiligten Bediensteten des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes muß dagegen eigenmächtiges und vorschriftswidriges Handeln vorgeworfen werden.

Der Lokomotivführer eines Personenzuges, der — vom Befehlsbahnhof einer eingleisigen Nebenbahn kommend — in die erste unbesetzte Haltestelle einfuhr, wurde plötzlich durch Handsignale eines Oberbauarbeiters zum Anhalten aufgefordert; gleichzeitig bemerkte er vor sich zwei Güterwagen, ohne von deren Aufstellung im Streckengleis Kenntnis zu haben. Der Zug konnte noch rechtzeitig angehalten werden.

Wie konnte es dazu kommen, daß der Zug auf freier Strecke unerwartet zwei Güterwagen antraf?

Der Bahnmeister dieses Streckenabschnittes war im Besitz einer „Verkehrsdienstlichen Anordnung“, derzufolge an einer genau bestimmten Stelle dieses Abschnittes Streckenverladungen seitens der Bundesbahndirektion genehmigt waren. Ohne Rücksicht auf die an vorgenannte Bedingung geknüpfte Genehmigung wollte der Bahnmeister an anderer als der in der „Verkehrsdienstlichen Anordnung“ angeführten Stelle eine Streckenverladung durchführen und ersuchte morgens den Wagenbeamten des Befehlsbahnhofes, ihm zu diesem Zwecke zwei geeignete Wagen zu stellen. Obwohl der Wagenbeamte zu diesem Zeitpunkt die Stellung der gewünschten Wagen nicht einmal mit Sicherheit zusagen konnte und der Fahrdienstleiter über die beabsichtigte Streckenverladung vom Bahnmeister gar nicht unterrichtet wurde, verständigte dieser seine auf der Strecke befindliche Rotte von der bevorstehenden Streckenverladung in der gemäß „Verkehrsdienstlicher Anordnung“ vorgesehenen Zugspause zwischen den zwei Nachmittagspersonenzügen.

Kurze Zeit nach dem Gespräch des Bahnmeisters mit dem Wagenbeamten verlangte ein Zwischenbahnhof der Befehlsstrecke die Stellung zweier offener Güterwagen für eine dringende Auslandsendung. Der Fahrdienstleiter veranlaßte deren Beigabe zum ersten Nachmittagspersonenzug. Damit waren nun die Voraussetzungen für das Ereignis geschaffen:

In der nächst dem Befehlsbahnhof gelegenen unbesetzten Haltestelle erwarteten Oberbaubedienstete den dort anhaltenden Personenzug, der allein die für die beabsichtigte Streckenverladung notwendigen Wagen zuführen konnte. Da sie nun

die am Schluß des Zuges als Nachläufer mitrollenden offenen Güterwagen sahen, waren sie der Meinung, es seien die für sie bestimmten Wagen. Nach dem Anhalten des Zuges kuppelte der Vorarbeiter die beiden Wagen ab, indes ein Oberbauarbeiter über seinen Auftrag das Schlußsignal am weiterfahrenden Zugteil anbrachte.

Der Schlußschaffner des Personenzuges, der beim letzten Personenzug stand und den Handlungen der Oberbaubediensteten ohne Einspruch zusah, gab nach Beendigung ihrer Arbeiten das Signal 54 „Abfahrbereit“.

Der Zugführer, der ebenfalls das Abkuppeln der Wagen ohne weiteres zuließ, unterließ es sogar, im nächsten Anhaltebahnhof den Fahrdienstleiter von den auf der Strecke zurückgelassenen Wagen zu verständigen.

Somit hatte also keiner der beiden Nachbarbahnhöfe Kenntnis von den Vorgängen auf der Strecke. Erst als der Personenzug in den eigentlichen Bestimmungsbahnhof der beiden Wagen kam und der Fahrdienstleiter sich nach deren Verbleib erkundigte, wurde die Zugmannschaft ihrer Verfehlungen gewahr.

Obwohl der Befehlsbahnhof vom Vorfall sofort in Kenntnis gesetzt wurde, war es nicht mehr möglich, den eben von dort abgefahrenen zweiten Nachmittagspersonenzug von dem Hindernis auf der Strecke zu verständigen. Daß das Ereignis folgenlos blieb, war einem glücklichen Zufall zu danken.

Am Zustandekommen des Ereignisses waren 4 Bedienstete hauptschuldtragend. Hätte nur einer von ihnen die geltenden Bestimmungen beachtet, wäre es nie dazu gekommen.

Dem Zugführer des Personenzuges ist vorzuhalten, daß er es unterließ, gegen das eigenmächtige Handeln der Oberbaubediensteten einzuschreiten. Es mußte ihm doch von der Zugaufnahme her bekannt sein, daß die Wagen für einen Zwischenbahnhof und nicht für eine Streckenverladung bestimmt waren. Aber auch das Fehlen eines „Allgemeinen Befehles“ über das Fahren als Sperrfahrt und über das Abstellen der Wagen auf der freien Strecke erweckte in ihm keine Bedenken. Daß er es aber sogar unterließ, vom Abstellen der Wagen im nächsten Bahnhof Meldung zu erstatten, stellt wohl den Gipfelpunkt an Interesselosigkeit und Unkenntnis dar [DV V 3, Punkte 645, 876 und 879, a); DV K 5, Punkt 54].

Der Schlußschaffner hatte es verabsäumt, die Bezeichnung der beiden Güterwagen zu beachten. Aus dieser hätte er ersehen können, daß die Wagen für einen entfernt gelegenen Zwischenbahnhof bestimmt waren. Seine Pflicht wäre es gewesen, das

eigenmächtige Abhängen der beiden Güterwagen durch die Streckenleitungsbediensteten zumindest so lange zu verhindern, bis der Zugführer ausdrücklichen Auftrag zum Abhängen erteilt hätte. Handelte es sich doch im gegenständlichen Fall um ein außergewöhnliches Vorkommnis, da die Zugmannschaft zum Abhängen der Wagen nicht beauftragt worden war (DV V 3, Punkte 647 und 879).

Der Bahnmeister setzte sich skrupellos über die Bestimmungen des Punktes 878 der DV V 3 hinweg, wonach zur Durchführung einer Streckenverladung die Genehmigung der Bundesbahndirektion vorliegen muß. Obwohl dies für die beabsichtigte Streckenverladung nicht der Fall war, unterließ er es sogar, mit dem Fahrdienstleiter entsprechende Vereinbarungen zu treffen, beauftragte aber trotzdem seinen Vorarbeiter zur Durchführung dieser Streckenverladung.

Der Vorarbeiter war der Beauftragte des Bahnmeisters. Er hätte daher — trotz des am Vormittag vom Bahnmeister erhaltenen Auftrages — die Streckenverladung erst nach Verständigung

über die Zulässigkeit durch die Nachbarbahnhöfe durchzuführen gehabt [DV V 3, Punkt 880, b)]. Da er dies unterließ ist er am Ereignis mitschuldig. Hinsichtlich des von ihm beabsichtigten Mitnehmens der Wagen durch den zweiten Personenzug hat er außerdem insofern gegen die Vorschrift verstoßen, als er die angeblich aufgestellt gewesene Haltscheibe schon vor dem Anhalten des Zuges entfernen ließ und sich nur mit der Abgabe des Handsignals 10 a „Halt“ begnügte [DV V 3, Punkt 880, j)].

Eine weitere Folge der Unterlassungen der beteiligten Bediensteten war die Umöglichkeit, die Bestimmungen der DV K 10, Punkt 6, einzuhalten, auf Grund welcher die Bahnbenützer nach Möglichkeit mit den gewünschten Betriebsmitteln zu versorgen sind. Die für eine dringende Auslandsendung bestimmten zwei Güterwagen konnten nicht zeitgerecht beigestellt werden. Die Verärgerung des Kunden, gipfelnd in der Drohung, bei der nächsten nicht rechtzeitigen Stellung zugesagter Wagen zur Straße abzuwandern, war nur zu begründet.

### Bahnhofbedienstete!

Verhindert das Anfahren von Zügen an Post- und Gepäckkarren, indem Ihr die Karren zeitgerecht zum Ladeplatz bringt, sie in ausreichender Entfernung vom Gleis aufstellt und gegen unbeabsichtigte Bewegungen sichert!

#### 26. Disziplin und Autorität

In einem Bahnhof werden 3 Kannen dünnflüssiger Honig als Expreßgut aufgegeben. Der Absender ersucht den dort allein dienstversehenden Bahnhofleiter, die Kannen — die ähnlich den zur Milchbeförderung bestimmten, beiderseits mit Handgriffen versehen sind — beim Verladen an beiden Handgriffen anzuheben, um ein Ausfließen des Honigs zu vermeiden.

Nach Ankunft des zur Abbeförderung der Sendung vorgesehenen Personenzuges beauftragt der Bahnhofleiter — der wegen des Gewichtes der Kannen nicht in der Lage war, diese allein in den Gepäckwagen zu heben — den Schaffner des Zuges zur Mithilfe. Dieser jedoch kommt dem Auftrag nicht nach, sondern winkt einfach mit der Hand ab. Eine Aufforderung an den Zugführer mitzuhelfen, bleibt ebenso erfolglos.

Wenn der Zugführer, der später angab, er hätte ohnedies mithelfen wollen, wirklich von diesem Wunsche beseelt war, ließ er sich jedenfalls mit der Ausführung sehr lange Zeit, denn sonst wäre nicht der groteske Fall eingetreten, daß unterdessen eine Reisende, die den Vorfall beobachtet hatte, den Zug verließ und dem Bahnhofleiter ihre Hilfe anbot.

Muß es nicht äußerst beschämend für die Zugbegleitmannschaft gewesen sein, gesehen zu haben, wie eine Bahnfremde die Arbeit von Bahnbediensteten verrichtete? Daß sie dabei ihre Absicht

bekanntgab, diese Zustände bei den ÖBB der Öffentlichkeit mitzuteilen, nimmt angesichts der Sachlage natürlich nicht wunder.

Eisenbahner!

Was muß der Außenstehende von der Disziplin bei den Österreichischen Bundesbahnen halten, wenn er sieht, wie ein von einem Vorgesetzten erteilter Auftrag einfach mit einer ablehnenden Handbewegung abgetan wird?

Wie traurig ist es aber auch um die Autorität eines Vorgesetzten bestellt, dem gegenüber eine derartige Gehorsamsverweigerung überhaupt gewagt wird?

Abgesehen davon, daß die Mithilfe der Zugbegleitmannschaft bei Aus- und Zuladungen in Ermangelung anderer Bediensteter eine selbstverständliche Pflicht ist (siehe auch DV V 3, Punkt 538), muß auch für alle anderen, sei es wie immer gelagerten Fälle, in denen ein Vorgesetzter Aufträge erteilt, folgendes in Erinnerung gerufen werden:

Die Dienstordnung, § 21, wie auch die DV V 3, Punkt 31, bestimmen, daß dienstliche Weisungen der Vorgesetzten gewissenhaft zu befolgen sind, und zwar auch dann, wenn der die Weisung Empfangende glaubt, daß deren Befolgung nicht zu seinen Obliegenheiten gehört!

Aber auch der Vorgesetzte muß seine vorrangigste Aufgabe darin erblicken, sich durch sein Benehmen Achtung, als den sichersten Garant der Disziplin, zu verschaffen. Mannhaftes Be-

nehmen soll sich nicht in gewohnheitsmäßig scharfer Tonart und abweisender Haltung äußern; dies gäbe nur den Anschein, als würde man eigene Unsicherheit und Schwäche dahinter verbergen wollen.

Disziplin und Ordnung halten, wie auch Autorität wahren, schließt keinesfalls aus, seinen Mit-

bediensteten gegenüber höflich, taktvoll und gerecht zu sein.

Nur dann, wenn jeder einzelne Bedienstete diesen allgemeinen Pflichten auch tatsächlich nachkommt, ist mit einer gedeihlichen und nutzbringenden Zusammenarbeit aller zu rechnen.

## **Zugführer! Schaffner!**

**Achtet auf genaue Frequenzfeststellung!  
Ihr dient damit nicht nur den Forderungen der Verwaltung  
sondern auch den Interessen der Öffentlichkeit!**

### 27. Bedeutung der Frequenzfeststellung

Es wird bedauerlicherweise immer wieder die Feststellung gemacht, daß die Ermittlung der Besetzung person befördernder Züge durch die Schaffner und damit in der Folge die Fahrtberichts- eintragung durch die Zugführer nicht mit jener Gewissenhaftigkeit erfolgen, die der Betriebsdienst erfordert.

Vielen Bediensteten scheint diese Arbeit unnötig zu sein, was wieder beweist, daß sie sich über die Bedeutung einer genauen Frequenzfeststellung überhaupt nicht im klaren sind.

Zur Erläuterung diene daher:

Die Zahl der bei Reisezügen mitzuführenden Wagen gründet sich fast ausschließlich auf die Frequenzahlen in den Fahrtberichten. Einerseits zwingen wirtschaftliche Gründe — Mangel an Personenwagen bei den Österreichischen Bundesbahnen — nicht mehr Wagen zu führen, als unbedingt gebraucht werden, andererseits kann den Reisenden — besonders jenen, die größere Strecken zurücklegen wollen — nicht zugemutet werden, während der Fahrt stehen zu müssen. Es ist daher sowohl im Interesse des Betriebes als auch in dem unserer Kunden unbedingt notwendig, beiden Forderungen gerecht zu werden.

Dies wird nur dann der Fall sein, wenn genaue Grundlagen für die Zugbildung vorliegen. Nie aber

werden solche beschafft werden können, wenn einzelne Bedienstete sich der vielleicht manchmal etwas mühsamen, meistens aber doch möglichen Zählung der Reisenden entziehen und mit oberflächlichen Schätzungen ihre Pflicht erfüllt zu haben glauben. So äußerte — es sei dies als bezeichnendes Beispiel für mangelnde Dienstauffassung angeführt — ein Schaffner im Zugausgangsbahnhof einem Kontrollorgan gegenüber, eine Zählung der Reisenden sei gar nicht erforderlich, er könne bereits jetzt auch für alle Zwischenbahnhöfe angeben, wieviele Reisende den Zug benützen und wieviele von diesen keinen Sitzplatz finden würden.

Des öfteren bekommt man auch in Zugausgangsbahnhöfen die Meldung der Schaffner an den Zugführer zu hören: „Wir sind 100 %ig besetzt“. Solche Meldungen sind unbrauchbar. Werden sie trotzdem vom Zugführer angenommen, dann wird die Anzahl der Reisenden im Fahrtbericht niemals auch nur entfernt den Tatsachen entsprechen. Aber auch die Berechnung des Zuggewichtes und des erforderlichen Bremsgewichtes wird dann zwangsläufig unrichtig sein.

Im Sinne der DV V 3, Punkt 258, ist es also Aufgabe der Zugführer, auf Zählung der Reisenden zu dringen und schätzungsweise Angaben nur im Fall der Unmöglichkeit einer Zählung gelten zu lassen.

Die Aufwendungen für die Ausbesserung von Fahrzeugen, die bei Verschubanständen, Entgleisungen, Streifungen usw., beschädigt wurden, betragen

im Jahre 1953 4,902.902.— S  
und im Jahre 1954 7,040.599.— S!

Allein die Eingleisungskosten erreichten im Jahre 1954 eine Höhe von  
1,205.028.— S!

Geben diese Zahlen nicht zu denken und Anlaß zu guten Vorsätzen?