

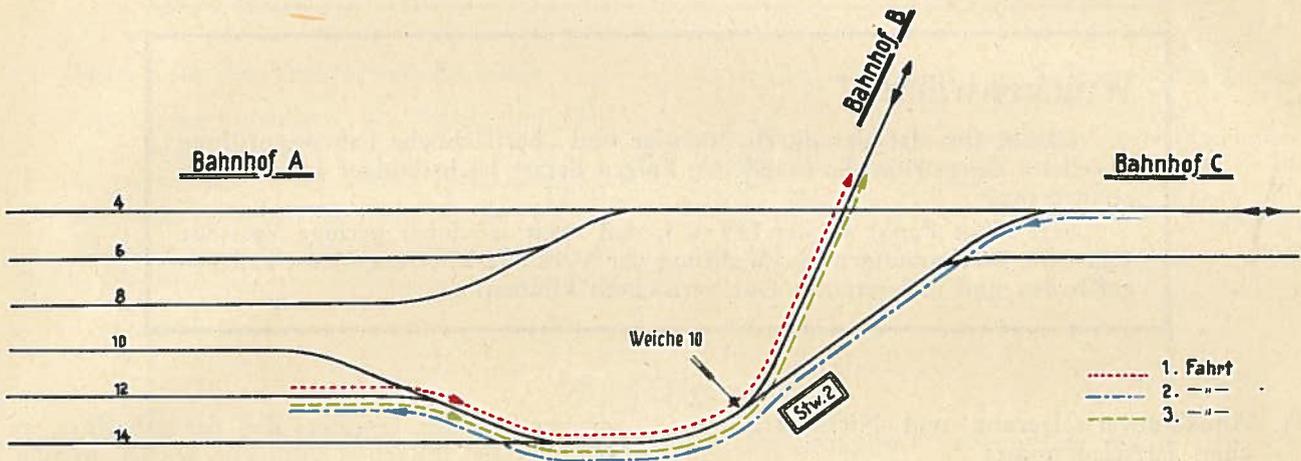
2472

Verkehrs- UNTERRICHTSBLATT

10. Stück	Wien, am 1. Oktober 1955	Jahrgang 1955
-----------	--------------------------	---------------

- Inhalt:** 40. Fehleinfahrt und ungesicherte Ausfahrt eines Güterzuges
 41. Annahmeverweigerung und Nichtbestellung eines Zugtelegrammes
 42. Auszug aus der Verkehrsunfallstatistik
 43. Tragen von Halbschuhen im Verkehrsdienst
 44. Verschleppung von Gütern
 45. Nicht so und nicht so!

40. Fehleinfahrt und ungesicherte Ausfahrt eines Güterzuges



Im Verschiebebahnhof A, dessen schloßgesperrte Weichen örtlich bedient werden, zweigt eine eingleisige Strecke nach Bahnhof B ab.

Stellwerk 2 ist mit je einem Weichenwärter für den Innen- bzw. Außendienst besetzt.

In der Nacht, in der sich das Ereignis abspielt, herrscht Schneetreiben bei minus 2 Grad.

Nach Ausfahrt eines Güterzuges von Gleis 12 nach Bahnhof B beläßt der außendiensthabende Weichenwärter des Stellwerkes 2 — entgegen den Bestimmungen der DV V 3 — die Weiche 10 in ablenkender Stellung gesperrt. Er teilt dies dem Weichenwärter für den Innendienst mit der Begründung mit, daß voraussichtlich als nächste Fahrt ein Lokomotivzug vom Bahnhof B zu erwarten sei, für den die Weiche 10 in dieser Stellung benötigt würde. Anschließend reinigt er einige stark verwehte Weichen und begibt sich dann zum Waschraum.

Unterdessen kündigt der Fahrdienstleiter dem Stellwerk 2 den Verkehr eines Erforderniszuges vom Bahnhof C an und ordnet die Prüfung des Fahrweges für die Einfahrt dieses Zuges auf Gleis 12 an. Ohne die für diese Fahrt unrichtige Stellung der Weiche 10 zu beachten und das Vorhandensein

aller für die Fahrt erforderlichen Weichenschlüssel am Schlüsselbrett zu überprüfen, meldet der Weichenwärter den Vollzug der Fahrwegprüfung. Der Erforderniszug schneidet — von der Zugmannschaft unbemerkt, vom innendiensthabenden Weichenwärter jedoch wahrgenommen — die mit einem österreichischen Weichenschloß gesperrte Weiche 10 auf.

Der kurz darauf zum Stellwerk zurückkehrende außendiensthabende Weichenwärter wird von seinem Kollegen über das Aufscheiden der Weiche unterrichtet; beide beschließen nun, den Vorfall zu verheimlichen. Kurz nach dem Ereignis wird für die Ausfahrt eines fälligen Güterzuges aus Gleis 12 nach Bahnhof B die Fahrwegprüfung angeordnet. Auch für diese Fahrt meldet der innendiensthabende Weichenwärter, ohne für die Anbringung einer Weichensperre an der aufgeschnittenen Weiche 10, die nun gegen die Spitze befahren wird, Sorge getragen zu haben, bedenkenlos die Durchführung der Fahrwegprüfung an den Fahrdienstleiter.

Glücklicherweise erfolgt die Ausfahrt dieses Zuges trotz der mangelnden Sicherheitsvorkehrungen ohne Unfall.

Wie aber sollte nun das beim Aufschneiden der Weiche 10 erfolgte Abbrechen des Weichenschloßbügels begründet werden? Beide Weichenwärter kommen — sich besonders schlau während — überein, dem Fahrdienstleiter zu melden, der Bügel sei beim Auftauen der Weiche und Abschlagen des Eises mit einem Krampen abgebrochen worden. Um diese Rechtfertigung glaubhaft zu machen, wird der abgebrochene Bügel in das Offenfeuer geworfen und ausgeglüht. Da dadurch aber natürlich auch die Bruchstelle ihr Aussehen verändert, kann der untersuchenden Stelle der wahre Sachverhalt nicht verborgen bleiben.

Beide Bedienstete haben äußerst gewissenlos gehandelt. Ohne an die möglichen Folgen zu denken, ließen sie es zu, daß ein Zug die aufgeschnittene und als **unbewacht** geltende Weiche 10 gegen die Spitze befuhr!

Der **außendiensthabende Weichenwärter** beging den ersten Fehler. Nach Ausfahrt des Güterzuges nach Bahnhof B hätte er die Weiche 10 wieder in die Grundstellung bringen müssen (DV V 3, Punkt 48).

Den schwereren Verstoß ließ sich jedoch der **innendiensthabende Weichenwärter** zuschulden kommen, der bei der zweiten Zugfahrt (von C nach A) die Durchführung der Fahrwegprüfung und -sicherung meldete, ohne eine solche überhaupt vorgenommen zu haben und dasselbe auch für die dritte Fahrt tat, obwohl bei dieser eine Sicherung der spitzbefahrenen Weiche nicht einmal möglich war und sogar das sonst vorgeschriebene Anlegen einer Weichensperre unterlassen wurde [DV V 3, Punkte 57, 444, 450, 451, b), 453, b)].

Schließlich haben beide Bedienstete sowohl gegen Punkt 58 der DV V 3 als auch gegen Punkt 37 der DV V 26 verstoßen, da sie versuchten, den Vorfall zu verheimlichen und anders als wahrheitsgemäß darzustellen.

Weichenwärter!

Glaubt Ihr, daß der durch flüchtige und oberflächliche Fahrwegprüfung erzielbare Zeitgewinn die möglichen Folgen derart leichtsinniger Handlungen rechtfertigt?

Sagt nicht Punkt 10 der DV V 3, daß sogar scheinbar geringe Verstöße gegen die Bestimmungen zur Wahrung der Verkehrssicherheit Menschenleben gefährden und anvertrautes Gut vernichten können?

41. Annahmeverweigerung und Nichtbestellung eines Zugtelegrammes

Ein Reisender fährt von der Schweiz kommend in seinen Heimatort. In einem großen Abzweigungsbahnhof im Westen unseres Landes beabsichtigt er, seine Familie von der bevorstehenden Ankunft mittels Telegrammes zu verständigen. Da dem Reisenden aus Presse und Rundfunk bekannt ist, daß auf den Österreichischen Bundesbahnen seit einiger Zeit Telegramme auch im Zug angenommen werden, wendet er sich mit seinem Anliegen an den Schaffner. Dieser erklärt jedoch dem erstaunten Reisenden, daß die Annahme eines Telegrammes im Zuge nicht möglich sei; sie könne nur durch den Fernschreiber in der Fahrdienstleitung erfolgen. Der Reisende begibt sich also in die Fahrdienstleitung. Dort angelangt, erfährt er zu seiner Verwunderung, daß ein Irrtum des Schaffners vorliegen müsse, denn nicht der Fernschreiber, sondern nur der Zugschaffner sei zur Annahme eines Zugtelegrammes verpflichtet und daher auch mit den nötigen Formularen ausgestattet.

Man kann sich den Ärger des Reisenden vorstellen, der von Pontius zu Pilatus geschickt wird und daher mit Recht glauben kann, daß jedem der bisher in Anspruch genommenen Bediensteten die Abgabe eines Zugtelegrammes anscheinend zu viel Mühe bereite. Diese Vermutung findet ihre Be-

stätigung in der Tatsache, daß der Schaffner, an den sich der Reisende nunmehr wieder wendet, plötzlich bereit ist, das Telegramm anzunehmen. Da noch genügend Zeit zur Verfügung steht, kann das Telegramm sogar noch dem Fernschreiber zur weiteren Behandlung übermittelt werden.

Der Ärger des Kunden über das Verhalten der beiden Bediensteten hätte sich nunmehr vielleicht gelegt; es wurde aber dafür gesorgt, daß das Gegenteil eintrat. Nach Ankunft im Heimatort mußte der Reisende zu seiner maßlosen Überraschung feststellen, daß das Zugtelegramm noch gar nicht angekommen war und auch in der Folge nicht eintraf. Der Fernschreiber im Aufgabebahnhof hatte auf die Weiterleitung einfach vergessen!

Ist es nicht verständlich, daß der Reisende zur Feder greift, um seiner berechtigten Empörung über diese Art „Kundendienst“ Ausdruck zu verleihen?

Dieser Vorfall beweist wieder einmal augenfällig, wie interresselos gewisse Bedienstete ihren Dienst versehen. Sie denken nicht im entferntesten daran, wie sehr sie mit einem solchen Verhalten dem Unternehmen und damit auch sich selbst schaden.

Der Schaffner war über die Bestimmungen der DV V 117 eingehend belehrt, er hatte Tele-

grammformulare bei sich und wagte es trotzdem, den Reisenden mit einer plumpen Ausrede an den Fernschreiber zu verweisen. Dieser wieder — anscheinend in Unkenntnis, daß er nicht nur berechtigt sondern auch verpflichtet ist, Zugtelegramme anzunehmen — schickte den Reisenden zum Schaffner zurück. Um dieser unfreundlichen Behandlung des Reisenden die Krone aufzusetzen,

wurde das von ihm bezahlte Zugtelegramm überhaupt nicht abgesendet.

Zugschaffner, Fernschreibbedienstete !

Seid Euch Eurer Verpflichtungen nicht nur bewußt sondern stets auch bemüht, sie zu erfüllen. Da Zugtelegramme in der Regel eilige Nachrichten enthalten, müssen sie — wenn ihr Zweck erfüllt werden soll — raschestens weitergeleitet werden !

Zugbegleiter !

Achtet bei der Zugübernahme auf liegengebliebene Bremschuhe, Unterlagskeile und sonstige Hindernisse!

Verschieber !

Entfernt vor dem Bewegen der Fahrzeuge Bremschuhe und Wagensicherungsmittel!

Ihr helft alle dadurch mit, folgenschwere Entgleisungen zu vermeiden!

42. Auszug aus der Verkehrsunfallstatistik

Neuerliches Ansteigen der Verschubunfälle !

Im 1. Halbjahr 1954 . 1599,

im 1. Halbjahr 1955 . 1893 Verschubunfälle!

Die Steigerung beträgt mehr als 18 % !

Wird der reine Sachschaden dieser Unfälle mit durchschnittlich 500.— Schilling je Fall berechnet,

so ergibt sich hiefür eine Gesamtschadenssumme von annähernd einer Million Schilling !

Wenn auch die inzwischen eingetretene außerordentliche Zunahme der Wagenbewegung in Betracht gezogen wird, so rechtfertigt dieser Umstand auf keiner Fall ein so auffälliges Anwachsen der Unfallziffern !

Zugführer !

Tragt im Fahrtbericht Eures Zuges unter „Bemerkungen“ auch immer die Namen jener Personen — wie Kontrollorgane, Staatstelegraphenbedienstete, Begleiter von Sendungen usw. — ein, die außer der Zugmannschaft auf der Lokomotive, im Gepäck- oder in einem Güterwagen mitfahren!

Überprüft ihre Ausweise! Nur so könnt Ihr feststellen, ob diese Personen gemäß DV V 3, Punkte 705—707, zur Mitfahrt berechtigt sind.

43. Tragen von Halbschuhen im Verkehrsdienst

Beim Abspringen und Absteigen, beim Eintreten ins Gleis und selbst beim Gehen auf Bahnsteigen ist eine starke Zunahme von persönlichen Unfällen zu verzeichnen. Die häufigsten Ursachen sind: Auftreten auf einen Stein und Umkippen des Fußes. Die Verletzungen bestehen zumeist in Knöchelbrüchen, Verrenkungen und Zerrungen.

Im Bereiche der Bundesbahndirektion Wien wurden seit April 1955 allein 65 Verletzungen aus diesen Ursachen gezählt.

Es wurde festgestellt, daß derartige Unfälle größtenteils beim Tragen von Halbschuhen, zumeist solchen sehr schlechten Zustandes, sich ereignen.

Ein hoher, fest sitzender Schuh gibt dem Fuß entsprechenden Halt. Bei Halbschuhen ist dies

nicht der Fall; der Fußknöchel ist ungeschützt und selbst kleine Unebenheiten im Boden — oft nur ein kleiner Stein — können dazu führen, daß der Fuß beim Auftreten umkippt.

Wie schon anlässlich des Verbotes, **Gummistiefel** im Verschubdienst zu tragen [DA. (77), enthalten im Nachrichtenblatt der GD. der ÖBB., 16. Stk. aus 1955], hervorgehoben wurde, ist es notwendig, **feste und gut anliegende Schuhe** zu tragen. **Halbschuhe** entsprechen diesen Forderungen **nicht in befriedigendem Ausmaß.**

Bedienstete — besonders jene, die im Verschub- und Fahrdienst verwendet sind — denkt immer daran, daß ungeeignetes und schlechtes Schuhwerk Eure Gesundheit in höchstem Maße gefährdet. Vermeidet es, im Dienst Halbschuhe zu tragen.

Verschleppungen von Gütern zählen zu den unproduktivsten Transportleistungen der Eisenbahn

44. Verschleppung von Gütern

- a) Ein leerer Privatkesselwagen, aufgegeben von Innsbruck nach Bulgarien über Ungarn—Rumänien, wurde nach Frankreich verschleppt. Bis zur Auffindung und Rückstellung nach Österreich verging ein Monat. Dem Eigentümer entstand durch den von der Eisenbahn verschuldeten Entzug des Wagens ein bedeutender Schaden;
- b) Ein beladener Wagen von der Schweiz über Buchs—Lindau (Deutschland—ÖSR) nach Polen wurde über die Arlbergstrecke nach Břeclav verschleppt. Für die Beförderung auf der 800 km langen österreichischen Durchlaufstrecke können die entsprechenden Beförderungsgebühren der Österreichischen Bundesbahnen nicht eingefordert werden;

Jeder gefahrene Kilometer kostet
Zeit und Geld!

- c) Ein beladener Wagen von der Schweiz, abgefertigt über Marchegg—Bratislava nach Bulgarien, wurde von Marchegg nach Jesenice 400 km zurückgeführt, da eine direkte Abfertigung auf dem im Frachtbrief angegebenen Weg nicht vorgesehen ist.

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter, Verschubbedienstete und Transiteure, helft mit, Verschleppungen zu vermeiden und holt Euch Weisungen der Bundesbahndirektion, wenn in besonderen Fällen die Regelung der Verschleppung in den Dienstvorschriften oder Dienstbefehlen nicht eindeutig enthalten ist.

Handelt in solchen Fällen nicht nach eigenem Gutdünken! Vermeidet unproduktive Transportleistungen!

45. *Nicht so...* Glaub's und laß' Dir's nicht beweisen: Eisenbahn ist stets aus Eisen! *...ünd nicht so!*



Beugst Du Dich zu weit hinaus — ↑
Ist das Leben plötzlich aus!

Oder es wird sehr verkürzt —
Wenn beim Klettern Du dann stürzt! →



NOTIZ:

Da von den bisher erschienenen Verkehrsunterrichtsblättern noch Restbestände vorhanden sind, können Nachbestellungen — beispielsweise zum Austausch stark abgenützter Stücke oder zur Mehrbeteiligung von Einschulungsbahnhöfen für Fahrdienstleiter usw. — in beschränktem Umfang entgegengenommen werden. Solche Nachbestellungen sind an die Bundesbahndirektionen zu richten, die sie gesammelt fernmündlich an GD, Ref. I/1 (Klappe 5336), weitergeben.