

Verkehrs-Unterrichtsblatt

2. Stück

Wien, am 2. Februar 1958

Jahrgang 1958

Inhalt: 5. Zusammenstoß eines Personenzuges mit einem Kleinwagen
6. Zum Thema „Zugdienstfrauen“
7. Benehmen so oder so
8. Beförderungsanstände und ihre Folgen

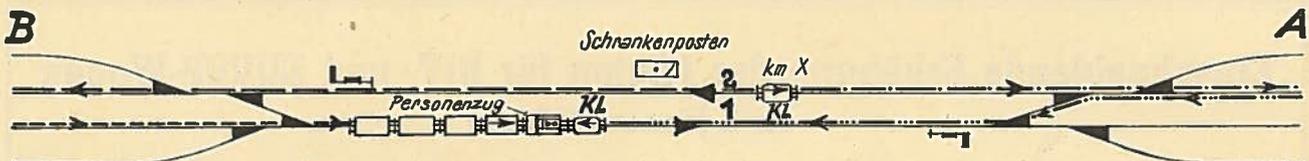
Fahrdienstleiter, Weichenwärter!

Glaubt Ihr, daß der durch flüchtige und oberflächliche Fahrwegprüfung und -sicherung 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?

Zahlreiche Fehlein- und -ausfahrten sowie Einfahrten auf besetzte Gleise ohne Verständigung, besonders in letzter Zeit, beweisen dies. Sie alle sind nur auf Verfehlungen gegen die Bestimmungen hinsichtlich Fahrwegprüfung und -sicherung zurückzuführen. Denkt daran!

5. Zusammenstoß eines Personenzuges mit einem Kleinwagen



Auf einer zweigleisigen Hauptbahn mit Rechtsfahren vereinbart um 15.10 Uhr Bahnhof B mit Bahnhof A die Fahrt eines Motorbahnwagens einer Elektrostreckenleitung mit einem geschobenen Anhänger auf Gleis 2 bis km X und zurück; Gleisbesetzung wird bis 15.45 Uhr gestattet. Nach Verständigung der beteiligten Bahnhof- und Streckenbediensteten sowie ordnungsmäßiger Durchführung der Eintragungen wird dem Kleinwagenführer, der gleichzeitig als Fahrer tätig ist, um 15.15 Uhr der Auftrag zur Abfahrt erteilt.

Obwohl die Fahrtanweisung nur zu einer Fahrt bis km X berechtigt, fährt der Kleinwagenführer dennoch bis zum Einfahrtsignal des Bahnhofes A und holt dort fernmündlich die Erlaubnis zur Einfahrt in den Bahnhof ein. Der Bedienstete beabsichtigt nämlich, seine anlässlich einer am Vormittag durchgeführten Kleinwagenfahrt in diesem Bahnhof zurückgelassene Tasche

zu holen und das am Kleinwagen mitgeführte Material erst auf der Rückfahrt nach B zu entladen.

Um 15.42 Uhr trifft der Kleinwagen bei der Fahrdienstleitung des Bahnhofes A ein. Der Kleinwagenführer ersucht den Fahrdienstleiter um Abfertigung zur Rückfahrt nach B. Letzterer lehnt mit der Begründung ab, daß der Kleinwagen nur bis km X abgefertigt worden sei und daher nicht in den Bahnhof A hätte fahren dürfen. Die Abgabe der Rückmeldung für den Kleinwagen an den Bahnhof B wird aus demselben Grunde unterlassen. Da die Gleisbesetzungsdauer jedoch bereits überschritten ist, verständigt Bahnhof A den Nachbarbahnhof von einer Verlängerung derselben bis 16.00 Uhr. Eine Angabe, auf welchem Gleis die Rückfahrt durchgeführt wird, erfolgt nicht. Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes A erläutert lediglich, daß die Verlängerung der Gleisbesetzungsdauer jene Kleinwagenfahrt betreffe,

die vom Bahnhof B bis km X abgefertigt worden war. Dann erteilt er dem Kleinwagenführer die Erlaubnis zur Abfahrt ohne jedoch diesem das zu benützende Gleis bekanntzugeben, die Fahrtrichtung auszufüllen und die beteiligten Bediensteten zu verständigen. Nur der Stellwerkswärter wird nach Benachrichtigung über die Verlängerung der Gleisbesetzungsdauer beauftragt, den Kleinwagen auf Gleis 1 ausfahren zu lassen. Dieses Gespräch hört der die Fahrdienstleitung verlassende Kleinwagenführer. Er weiß jedoch nicht, daß dem Fahrdienstleiter bei Nennung des Streckengleises ein verhängnisvoller Irrtum unterliefe. Der Stellwerkswärter kommt dem Auftrag des Fahrdienstleiters gedankenlos nach.

Der Wärter des zwischen den Bahnhöfen A und B befindlichen Schrankenpostens, der den Kleinwagen erst bei Vorbeifahrt bemerkt, versucht — jedoch vergebens — den Fahrdienstleiter des Bahnhofes B von der Fahrt auf dem falschen Gleis 1 zu verständigen und das Zurückhalten des Personenzuges, für den bereits das Fahrsignal ertönt war, zu veranlassen. Noch während des Gespräches erfolgt in einem unübersichtlichen Gleisbogen der Zusammenstoß. Glücklicherweise wird dabei niemand verletzt, jedoch entgleisen Motorbahnwagen und Anhänger, werden mitgeschleift und knicken einen Fahrleitungsmast; auch die Fahrleitung beider Gleise wird schwer beschädigt. Der entstandene Sachschaden beträgt annähernd S 63.000. Gleis 1 bleibt vier Stunden, Gleis 2 drei Stunden gesperrt.

Welche Unterlassungen verursachten den Unfall?

Der Kleinwagenführer gab den Anlaß, indem

er die Fahrt ohne gültige Fahrtrichtung und ohne Wissen der beiden Fahrdienstleiter vom km X bis Bahnhof A fortsetzte (DV V 3, Punkte 833, 835 und 836). Überdies muß ihm vorgeworfen werden, daß er nicht gemäß Punkt 855 der DV V 3 für die Beistellung eines Kleinwagenfahrers sowie Bremsers Sorge traf.

Das Verhalten des Bediensteten war als grobfahrlässig anzusprechen. Er wurde mit einer Geldbuße von 5% bestraft.

Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes A war am Zusammenstoß hauptverantwortlich, weil er das Eintreffen des Kleinwagens dem Fahrdienstleiter des Bahnhofes B nicht meldete, für die Rückfahrt des Kleinwagens keine Fahrtrichtung ausstellte und die Fahrt weder vereinbarte noch ansagte. Auch unterließ er es, die Eintragungen im Zugmeldebuch vorzunehmen. Am verhängnisvollsten aber wirkte sich sein letzter Fehler, die unrichtige Gleisangabe an den Stellwerkswärter für die Rückfahrt des Kleinwagens aus (DV V 3, Punkte 320, 833, 841 und 846).

Das Verhalten des Fahrdienstleiters war ebenfalls grobfahrlässig. Seine Verfehlungen wurden wie jene des Kleinwagenführers bestraft.

Dem Stellwerkswärter ist schließlich vorzuhalten, daß er sich nach Anzeige der Kleinwagenfahrt auf Gleis 1 nicht nach dem Verbleib des auf Gleis 1 fälligen Personenzuges erkundigt hatte. Er mußte wissen, daß dieser Zug, der um 15.54 Uhr vom Nachbarbahnhof B abfahren sollte, durch die Kleinwagenfahrt behindert wird. Auch mußte ihm auffallen, daß der Kleinwagen nunmehr ein anderes Gleis benutzte, für das eine Besetzungsdauer vorher nicht bestand.

Einschneidende Erhöhung der Mieten für RIV- und EUROP-Wagen ab 1. Jänner 1958!

Sie zwingt uns, stärker als bisher alle Möglichkeiten zur Kürzung des Aufenthaltes fremder Wagen wahrzunehmen.

Für die Grenzbahnhöfe ergibt sich hieraus die Verpflichtung, darauf zu achten, daß in den Abendstunden zurollende Wagen unbedingt noch vor Mitternacht an die Nachbarverwaltung übergeben werden. Ist dies nicht der Fall, so muß für einen weiteren Tag Miete bezahlt werden; diese beträgt für einen Zug mit 50 Wagen S 2100.—!

6. Zum Thema „Zugdienstfrauen“

Ein vom Ausland kommender Schnellzug fährt im Grenzbahnhof ein. Die österreichische Zugbegleitmannschaft übernimmt den Zug. Die Zugdienstfrau beginnt noch während des halbstündigen Aufenthaltes mit ihrer Arbeit. Sie tritt grußlos ein Abteil 1. Klasse, in dem sich neben zwei Österreichern auch zwei deutsche Staatsangehörige befinden. Am Boden des Abteils liegen einige Schalen von Erdnüssen, die aus

dem übervollen Aschenbecher gefallen sind. Die Zugdienstfrau erblickt die Schalen und ruft aus: „So ein Saustall!“ Nach dieser „Begrüßung“ der Reisenden kniet sie nieder und fegt — da sie ohne Ausrüstungsgegenstände ihre Tätigkeit begann — die Schalen mit den Händen unter die Sitzbänke! Dann verläßt sie, ohne den Aschenbecher zu entleeren, das Abteil. Über dieses Verhalten sind die Insassen des Abteils mit Recht empört. Obwohl während der Fahrt in allen Personenwagen nach der Zug-

dienstfrau gesucht wird, ist diese nicht zu finden. Sie bleibt bis zum Eintreffen im Zugbahnhof unauffindbar.

Vielen Zugbegleitern sind die Bestimmungen des Merkblattes für Zugdienstfrauen (Dienstbehelf 643.02) nicht mehr geläufig. Der geschilderte Vorfall diene als Anlaß, zusammenfassend das Wesentlichste daraus in Erinnerung zu rufen.

Vor allem sind die Schaffner verpflichtet, die ordentliche Ausführung der Reinigungsarbeiten unmittelbar zu überwachen. Dieser Bestimmung wird nur in den seltensten Fällen entsprochen. Der Zugschaffner hat bei der Fahrkartenüberprüfung ausreichend Gelegenheit, Verunreinigungen, überfüllte Aschenbecher usw. festzustellen und die Zugdienstfrau zur Behebung dieser Mängel zu verhalten. Aber auch dem Zugführer werden meistens die für eine Überwachung

des Dienstes der Zugdienstfrau erforderlichen wenigen Minuten zur Verfügung stehen. Weiters ist es seine Pflicht, nicht zu dulden, daß die Zugdienstfrau während der ganzen Fahrt im Gepäckwagen bleibt, anstatt sich um die Reinigungsarbeiten im Zug zu kümmern.

Es gehört zu den Aufgaben jener Verkehrsbediensteten, denen die Beaufsichtigung der Zugbegleitmannschaft obliegt, stets auch die Tätigkeit der Zugdienstfrauen zu überwachen, Säumigen neuerlich ihre Obliegenheiten sowie Verpflichtungen hinsichtlich Dienstkleid, Ausrüstung usw. in Erinnerung zu rufen und sie zu höflichem Benehmen gegenüber den Reisenden aufzufordern. Vorfälle der geschilderten Art schaden nicht nur dem Ansehen der Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen sondern darüber hinaus auch dem unseres Vaterlandes.

Fahrmeister!

Ein handgebremster Talbotzug fuhr unerlaubt an einem haltzeigenden Deckungssignal vorbei. Die Erhebungen ergaben, daß die Zugbegleitmannschaft aus einem als Zugführer verwendeten jungen Schaffner und vier Zugbegleiter-Nachwuchskräften bestand. Letztere hatten keinerlei Erfahrung mit handgebremsten Zügen und waren erst einmal auf jener Strecke gefahren. Die Neigungsverhältnisse waren ihnen völlig fremd. Infolge zu später und zu geringer Betätigung der ihnen zugewiesenen Handbremsen kam es zum unerlaubten Überfahren des haltzeigenden Deckungssignals.

Fahrmeister, denkt doch bei der Zusammenstellung von Zugbegleitmannschaften daran, daß sie ihren Aufgaben gewachsen sein müssen! Auch Ihr tragt einen Teil der Verantwortung für die sichere Verkehrsabwicklung! Wir rufen auch in Erinnerung, daß zu besonders verantwortungsvollen Tätigkeiten wie z. B. dem Zugführer- und Schlußschaffnerdienst nur **erfahrene** Bedienstete heranzuziehen sind!

(Siehe auch Verkehrs-Unterrichtsblatt 4. Stück aus 1956.)

7. Benehmen so oder so

Am 29. Oktober 1957 versäumten zwei Reisende im Bahnhof Bruck a. d. Mur infolge Verspätung ihres Zubringerzuges den Triebwagenschnellzug in Richtung Wien. Da sie zu einer wichtigen Gerichtsverhandlung in Wiener Neustadt geladen waren und wußten, daß der in Kürze fällige nächste Triebwagenschnellzug in Wiener Neustadt keinen Aufenthalt nimmt, ersuchten sie den außerdiensthabenden Fahrdienstleiter, das Anhalten dieses Zuges in ihrem Zielbahnhof zu ermöglichen.

Der Bedienstete versprach, sich um Erfüllung des Wunsches zu bemühen, ließ die Reisenden in den Triebwagenschnellzug einsteigen und erbat anschließend über die Zugleitung Villach von der Zugleitung Wien die Bewilligung zum außerplanmäßigen Anhalten in Wiener Neustadt.

Im Bahnhof Semmering — dem letzten Anhaltebahnhof vor Wien — konnten die beiden Reisenden davon verständigt werden, daß ihrem Ersuchen stattgegeben wird.

Die Reisenden bedankten sich überschweng-

lich für das entgegenkommende Verhalten des Fahrdienstleiters in einem Brief an die Bahnhofleitung.

Ein Funktionär der Generaldirektion betritt die Fahrdienstleitung eines weltbekannten Kurortes im Westen unseres Landes und stellt sich dem Fahrdienstleiter deutlich und vernehmlich mit der Bitte vor, in der Kanzlei des Bahnhofvorstandes ein Gespräch mit Wien abwickeln zu dürfen. Der Fahrdienstleiter, der sich weder beim Eintritt des Besuchers noch während dessen Vorstellung von seinem Sitz erhob, weist daraufhin mit der Hand in Richtung nach dem Zimmer des Vorstandes. Damit ist der Fall für ihn abgetan.

Auch später, als sich der Gast grüßend entfernt, hält es der Bedienstete noch immer nicht für erforderlich, sich von seinem Platz zu erheben, sondern bleibt — ohne jedes Gefühl für Anstand — ruhig sitzen.

Die Frage liegt nahe, wie sich dieser Fahrdienstleiter wohl im Verkehr mit einem **Bahnfremden** verhält, wenn er schon einem **Vorgesetzten** gegenüber ein solches Benehmen an den Tag legt.

8. Beförderungsanstände und ihre Folgen

Ein ganz erheblicher Teil des in Österreich verbrauchten Heizöls wird auf der Straße befördert.

Um die restlichen dieser Transporte für die Schiene zu erhalten, wurden Beförderungspläne

aufgestellt, die eine rasche und verlässliche Beförderung sicherstellen sollen.

Ein solcher Beförderungsplan sieht z. B. die Abfahrt vom Versandbahnhof um 18.00 Uhr und die Ankunft im Bestimmungsbahnhof nächsten Tag um 4.00 Uhr früh vor. Der Wagen hat die vorschriftsmäßige Bezettelung:

EILBEDÜRFTIG!

Beförderungsplan

Wagen darf nicht in den Rest kommen

DB 648-01-07 B Beklebezettel für eilbedürftige Güter A 6 q C 60

Nach diesem Beförderungsplan sollten an einem Tag ein Wagen und am nächsten wieder ein Wagen rollen. Tatsächlich kamen diese zwei Wagen erst am dritten bzw. vierten Tag im Bestimmungsbahnhof an!

Abgesehen davon, daß die Österreichischen Bundesbahnen wegen Lieferfristüberschreitung einen erheblichen Teil der Fracht zurückzahlen müssen, besteht die große Gefahr, daß diese regelmäßigen Transporte ganz von der Schiene abwandern.

Die Frachteinnahmen betragen in dieser Relation rund S 4000.— pro Wagen.

Fische zählen nach den Bestimmungen des Dienstbehelfes 648.01 (Anlage 6) zu den „Eilbedürftigen Frachten“.

Ein Fischwagen von Hamburg nach Wien benötigt bis Passau (rund 850 km) 30 Stunden und von Passau bis Wien (rund 300 km) über 40 Stunden!

Rund 250—300 Wagen Fische werden jährlich mit der Bahn nach Österreich befördert.

Es ist begreiflich, daß die Importeure größten Wert auf rasche aber auch verlässliche Beförderung dieser sehr zeitempfindlichen Transporte legen, da abgesehen von der Verderblichkeit der Ware die Verarbeitung und Verteilung bei unverlässlichem Zulauf empfindlich gestört wird.

Außerdem ist es kein Geheimnis, daß trotz der Empfindlichkeit der Ware und der großen Entfernung bereits erfolgreiche Versuche mit Straßentransporten in für diese Transporte besonders eingerichteten Kraftwagen von Hamburg nach Wien durchgeführt wurden.

Es besteht also auch hier die Gefahr, daß die Österreichischen Bundesbahnen ein erhebliches Transportvolumen verlieren. Derzeit rollen noch rund 7000 Tonnen Fische im Jahr nach Österreich mit der Bahn zu.

In beiden Fällen hat die Untersuchung ergeben, daß die Beförderungsunregelmäßigkeiten bei einiger Aufmerksamkeit der beteiligten Bediensteten vermeidbar gewesen wären.

Bedienstete des ausführenden Verkehrsdienstes!

Bedenkt immer, daß oft nur eine Enttäuschung des Bahnkunden genügt, um seine Transporte für die Schiene zu verlieren.

(Im Dienstunterricht für Bahnhofsvorstände, Fahrdienstleiter, Verschubbedienstete und Transiteure verwerten.)

Unfälle durch Frost und Schnee

Bedienstete! Muß es sein, daß bei Eintritt von Frost so viele von Euch im Dienst oder am Wege dorthin verunglücken? — Sorgt vor durch erhöhte Vorsicht und rechtzeitige Bestreuung der Wege!