

# Verkehrs-Unterrichtsblatt

4. Stück

Wien, am 1. April 1959

Jahrgang 1959

Inhalt: 16. Wie oft noch?  
17. Rückblick  
18. Behandlung von Drehgestellwagen beim Vershub  
19. Anrufschranken mit Wechselsprecheinrichtung  
20. Erläuterungen  
21. Fernsprechdisziplin

## 16. Wie oft noch?

Am 26. Februar 1959 kam es in einem Zwischenbahnhof infolge falscher Weichenstellung zur Entgleisung eines Werkstättenprobezuges, wobei zwar niemand verletzt wurde, jedoch Fahrzeug- und Oberbauschaden entstand. Das Ergebnis war nach den „Richtlinien“ nicht der Polizei zu melden.

Die vom Vorfall durch Bahnfremde in Kenntnis gesetzte zuständige Polizeidienststelle entsandte einen Beamten zur Unfallsstelle. Dort waren bereits Bedienstete des unterdessen eingetroffenen Hilfszuges bzw. des Bahnmeisterpostens mit Behebungsarbeiten beschäftigt. Einige dieser Bediensteten gaben die unrichtige Auskunft, die Österreichischen Bundesbahnen hätten an der Entgleisungsstelle ein Versuchsgleis sowie eine Versuchsweiche gelegt und den Zug zur Probe darüberrollen lassen!

Der bei den weiteren Erhebungen befragte Bahnhofsvorstand gab entgegen den Tatsachen an, beim Unfall sei kein Sachschaden entstanden und niemand gefährdet gewesen.

Diese unrichtigen Mitteilungen — insbesondere jene des Bahnhofsvorstandes — verhinderten, wie die Polizeidienststelle mitteilte, die ordnungsgemäße Vornahme eines Augenscheines, da bis zum Bekanntwerden des richtigen Sachverhaltes durch Organe der Österreichischen Bundesbahnen Veränderungen am Unfallsort vorgenommen worden waren.

Der an der Entgleisung schuldtragende Fahrdienstleiter verweigerte Angaben über Hergang und eigenes Verhalten, ja sogar über die Unfallszeit mit den Worten: „Angaben zu diesem Punkt verweigere ich mit der Begründung, daß ich als Angestellter der Österreichischen Bundesbahnen an eine Schweigepflicht gebunden bin und deshalb die Aussage verweigern kann.“

Der Werkstättenleiter der zuständigen Zugförderungsleitung, der den entgleisten Zug geführt hatte, sagte ähnliches: „Vorerst möchte ich betonen, daß ich von meiner Schweigepflicht nicht entbunden bin und in meiner Aussage darauf hinweisen werde, wenn Fragen, die meine Schweigepflicht verletzen würden, gestellt werden.“ Dennoch gab der Bedienstete eine genaue Erläuterung der Bestimmungen hinsichtlich Einleitung eines Zuges und Aufschneiden einer Weiche ab, schilderte die Entgleisungsursache und nannte schließlich die ungefähre Schadenssumme. Auf seine Aussage hin leitete die Polizei weitere Erhebungen ein und erstattete Anzeige gegen den schuldtragenden Fahrdienstleiter.

In den Verkehrs-Unterrichtsblättern 5. Stk. aus 1955, 6. Stk. aus 1956 und 3. Stk. aus 1957 wurde das richtige Verhalten der Bediensteten bei Einvernahmen durch Polizei- oder Gendarmerieorgane eingehend erläutert; dennoch scheint es, als ob diese Artikel von manchen Bediensteten überhaupt nicht gelesen worden sind. Wie könnte sonst der Fahrdienstleiter einfach alle Auskünfte verweigern und der Werkstättenleiter sich Befugnisse der Bundesbahndirektion anmaßen, indem er genaue Angaben über Vorschrifteninhalt sowie über die Entgleisungsursache machte?

Die zuständige Polizeidirektion wies in einem Schreiben an die Generaldirektion darauf hin, daß sich die genannten Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen nicht im Sinne der Bestimmungen der Unfallvorschrift V 26 verhalten hätten und daher der Sachverhalt nicht ordnungsgemäß erhoben werden konnte. Weiters wurde seitens der Polizei ersucht, Vorsorge zur Einhaltung der Bestimmungen des Punktes 121 der DV V 26 zu treffen.

Ist es nicht geradezu beschämend, daß eine bahnfremde Stelle die Einhaltung unserer Vorschriften verlangen muß??

Es ergeht an die Bediensteten neuerlich der Aufruf, sich genau an die Bestimmungen der DA. (151), GD. ABl. 16. Stk. aus 1953, zu halten.

Es wird nochmals wiederholt, daß über **Hergang und Folgen** eines Ereignisses sowie über das **eigene Verhalten** Auskunft erteilt werden muß!

Um Mißverständnissen vorzubeugen, sei noch erläutert, daß auch bei außergewöhnlichen Ereignissen, die nach den „Richtlinien“ bzw. der Meldetafel (DV V 26, Anlagen 3 bzw. 24) den Organen der öffentlichen Sicherheit (Polizei, Gen-

darmerie) nicht zu melden sind, bei Befragung dennoch jederzeit im Rahmen der vorstehenden Bestimmungen Auskunft erteilt werden muß!

Schulungsbeamte!

Behandelt im Dienstunterricht wiederholt das Thema „Verhalten bei Einvernahmen durch Polizei- und Gendarmerieorgane“! Auch unsere Nachwuchskräfte müssen diese Bestimmungen vollständig beherrschen!

## 17. Rückblick

### Erfreuliches:

Die Anzahl der wegen schwerer Verstöße vom Dienst abgezogenen Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes ist von 237 im Jahre 1957 auf 200 im Jahre 1958 gesunken!

### Bedauerliches:

- a) Ansteigen der Trunkenheitsanstände bei den Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes. Im Jahre 1957 59, im abgelaufenen Jahr 74 Fälle!

Denkt stets daran, wieviel Unheil der Alkohol schon verursacht hat!

- b) Ansteigen der Verschubunfälle!

Obwohl die Anzahl der im Jahre 1958 verschubdienstlich behandelten Wagen gegenüber dem Vorjahr um 3,5 % sank, stiegen die Verschubunfälle stark an:

Verschubentgleisungen und Verschubzusammenstöße:

1957 . . . . .	3155
1958 . . . . .	<u>3565</u>

Steigerung von 13 %!

Denkt stets daran, daß jeder Unfall mit Gefahren verbunden ist und immer Kosten verursacht!

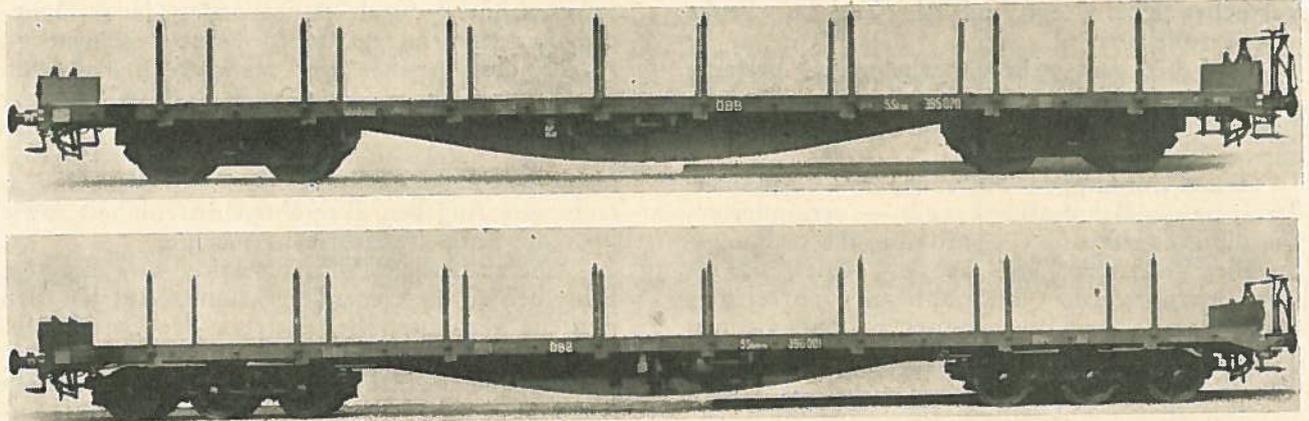
## 18. Behandlung von Drehgestellwagen beim Verschub

Verschieber, Zugbegleiter!

Die Güterwagen ÖBB-SSlm und ÖBB-SSlmm der Nummerngruppe 395000 bzw. 396000 sind Drehgestellwagen. Daher haben bei diesen Wagen

Ein Auffangen solcher Wagen mit Bremschuhen ist strenge verboten!

Festgestellte Beschädigungen des Kopfstückes einiger dieser Wagen beweisen, daß dieses Verbot übertreten wurde und Wagen sogar ohne jegliche Abbremsung auf stehende Wagen oder Wagengruppen aufliefen (DV V 3, Punkt 95).



die Bestimmungen des Punktes 157 der DV V 3 Anwendung zu finden. Die Wagen dürfen demnach allein oder an der Spitze einer Gruppe von Fahrzeugen nur dann abgestoßen oder abgerollt werden, wenn sie durch Handbremsung zum Stillstand gebracht werden können.

Verschieber und Zugbegleiter, bedenkt doch, daß durch Nichtbefolgung der Bestimmungen nicht nur die besonders teuren Wagen, sondern meist auch wertvolle Ladegüter beschädigt werden. Dadurch geht das Vertrauen der Verfrächter und für Euch Arbeit verloren!

## 21. Fernsprechdisziplin

Das Bahnfernsprechnetzt ist so belastet, daß wichtige Gespräche — namentlich während der Tagesstunden — oft starke Verzögerungen erfahren.

Woran liegt das?

Eine der Ursachen der übermäßigen Beanspruchung unserer Fernsprechanlagen ist wohl in der unzulässigen Benützung des Netzes für private Gespräche zu sehen.

Der Anteil solcher Gespräche am Gesamtaufkommen ist hoch. Wie oft kommt es doch vor, daß wichtige betriebliche Anordnungen einer anderen Stelle nicht zeitgerecht übermittelt werden können, weil die gerufene Fernsprechstelle dauernd besetzt ist.

Dies muß nicht nur als Verstoß gegen die Dienstauffassung, sondern außerdem als grobe Unkameradschaftlichkeit angesprochen werden. Während der eine Bedienstete „wie auf Nadeln sitzt“, weil er sein dringendes dienstliches Gespräch nicht anbringen kann, benützt der andere die Fernsprechleitungen verbotenerweise zu privaten Plaudereien.

Ein weiterer Grund für die starke Belegung des Fernsprechnetzes liegt in der oft außerordentlich mangelhaften Vorbereitung der Gespräche.

Es ist doch selbstverständlich, daß sich der Anrufer über den Zweck seines Gespräches und die möglichen Gegenfragen im klaren zu sein hat.

Er muß zunächst wissen, an wen er sich überhaupt wenden will. Er muß die Rufnummer des Anzurufenden kennen, und er darf nicht erst nach dem Abheben des Hörers danach im Fernsprechverzeichnis suchen.

Gesprächsunterlagen sind vorzubereiten; ihr Herbeiholen während des Gespräches beweist mangelnde Überlegung.

Jedes Gespräch ist kurz und sachlich zu führen, langatmige Debatten sind zu vermeiden.

Wieder muß betont werden, daß bei Abwicklung der Ferngespräche Punkt 329 der DV V 3 strikt einzuhalten ist, wonach sich der Angerufene mit „Hier . . . . . (Name der Stelle, Dienststellung und Name des Sprechers)“ zu melden und der Anrufende ebenso zu antworten hat.

Der Fernsprecher dient der raschen Nachrichtenübermittlung für viele; beeinträchtigt nicht diese Zweckbestimmung!

## Zugführer!

Die von den Zugführern benützten Führerstände der Elektrolokomotiven und auch die Tenderkabinen werden häufig sehr verunreinigt hinterlassen. Speisereste, Papier usw. liegen herum. Besonders zu verurteilen ist, daß die Führerpulte, Kastenwände und das Innere von Tischladen dazu benützt werden, um die Graphitminen der Bleistifte zuzuspitzen.

Achtet auf den ordentlichen Zustand Eures Arbeitsplatzes, auch wenn er sich auf einer Lokomotive befindet und gebt die Unsitte auf, jede Fläche zum Bleistiftspitzen zu verwenden.

**Werbeaktion****des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.**

Wieder veranstaltet der Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt in Zusammenarbeit mit dem Unfallverhütungsdienst der Österreichischen Bundesbahnen eine Werbeaktion.

Diese Aktion steht unter dem Motto:

**„Schütze deine Hand!“**

Schütze deine Hand — dein kostbarstes Werkzeug — vor den Gefahren, denen sie im Berufsleben ausgesetzt ist: vor Verbrennungen, Verätzungen und mechanischen Verletzungen.

Rauh ist oft die Arbeit, die die menschliche Hand im täglichen Berufsleben auszuführen hat und mannigfaltigen Gefahren ist sie selbst bei den einfachsten Verrichtungen, wie dem Heben einer Last, ausgesetzt.

Der Vielzahl von Verletzungsmöglichkeiten, welchen unsere Hand ausgesetzt ist, steht eine Vielzahl der von der Industrie gelieferten Schutzartikel gegenüber. Angefangen von den Hautschutzsalben und Gummihandschuhen gegen Verätzungen bis zum schweren Lederfäustling für den Arbeiter der Eisenhüttenindustrie oder in der Schifffahrt bei der Handhabung schwerer Drahtrossen.

Doch nicht bei allen Arbeiten ergeben Handschuhe und Hautschutzsalben den gewünschten Handschutz. Im Bahndienst, bei Transportarbeiten und bei der Bedienung von Werkzeugmaschinen muß auch du die nötige Aufmerksamkeit und Vorsicht wahren, um deine Hand zu schützen. Besonders ist bei der Bedienung von Werkzeugmaschinen auf die Verwendung der richtigen Schutzvorrichtung hinzuweisen.

Die Werbeaktion hat die Aufgabe, die Bediensteten mit den verschiedenen Möglichkeiten des Handschutzes vertraut zu machen und sie anzuhalten, entsprechend der auszuführenden Arbeit, den richtigen Handschutz zu verwenden.

Dieser Forderung entsprechend, wurden auch die Teilnahmebedingungen zu unserer Aktion ausgearbeitet. In der Folge 2/1959 unseres Mitteilungsblattes „Sicherheit zuerst“ und im „Eisenbahner“ ist je ein Einsendekupon enthalten. Es wurde zur Aufgabe gestellt, bei den im Kupon angeführten Arbeiten die Art des erforderlichen Handschutzes anzuführen. Jeder Bedienstete der Österreichischen Bundesbahnen und der Privatbahnunternehmungen kann an unserer Werbeaktion teilnehmen.

Es ist dem Unfallverhütungsdienst gelungen, für diese Aktion eine Reihe von wertvollen Sachpreisen zur Ausschreibung zu bringen:

1. Preis: Ein Fernsehempfänger der Firma Philips, Type 17 TA 180 U/oo mit 43 cm Bildröhre.
2. Preis: Ein Radiogerät der Firma Kapsch, Type Karat.
3. Preis: Ein Ventilatorofen der Firma AEG mit Drucktasten zur Schaltung von drei Heizstufen, Type Climatherm.
4. Preis: Ein tragbares Radiogerät der Firma Ingelen (Volltransistorgerät), Type TRV 110 Portable.
5. Preis: Ein Stielstaubsauger der Firma AEG mit Normalzubehör (Gelenkdüse, Teppichbürste, Polsterfaltenbürste und Polsterdüse), Type Vampyrette.
6. Preis: Ein Plattenspielerchassis der Firma Philips, Type AG 2009.
7. Preis: Eine Elektrouhr der Firma Smiths, Type Kenwood.
8. Preis: Ein elektrischer Rasierapparat der Firma Remington, Type Four-most.
9. Preis: Ein Infrastrahlöfen der Firma AEG mit schwenkbarem, verchromten Reflektor und Regelschalter für drei Heizstufen, Type Infernette.
10. Preis: Ein Bügeleisen mit automatischer Temperaturregelung der Firma AEG, Type Bügelautomat.
11. bis 80. Preis: Je ein Buch aus der Büchergilde Gutenberg.

Bitte vergessen Sie nicht, den Einsendekupon rechtzeitig an den Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen einzusenden. Die Einsendung kann mittels Dienstpost erfolgen. Nur Einsendungen, die bis zum 30. April 1959 in der Versicherungsanstalt eingelangt sind, können zur Auslosung der Preise herangezogen werden.

Wir bitten um rege Beteiligung und wünschen viel Erfolg!

Der Unfallverhütungsdienst  
der Versicherungsanstalt der österreichischen  
Eisenbahnen;

Der Unfallverhütungsdienst  
der Österreichischen Bundesbahnen.