



# Verkehrs-Unterrichtsblatt

8. Stück

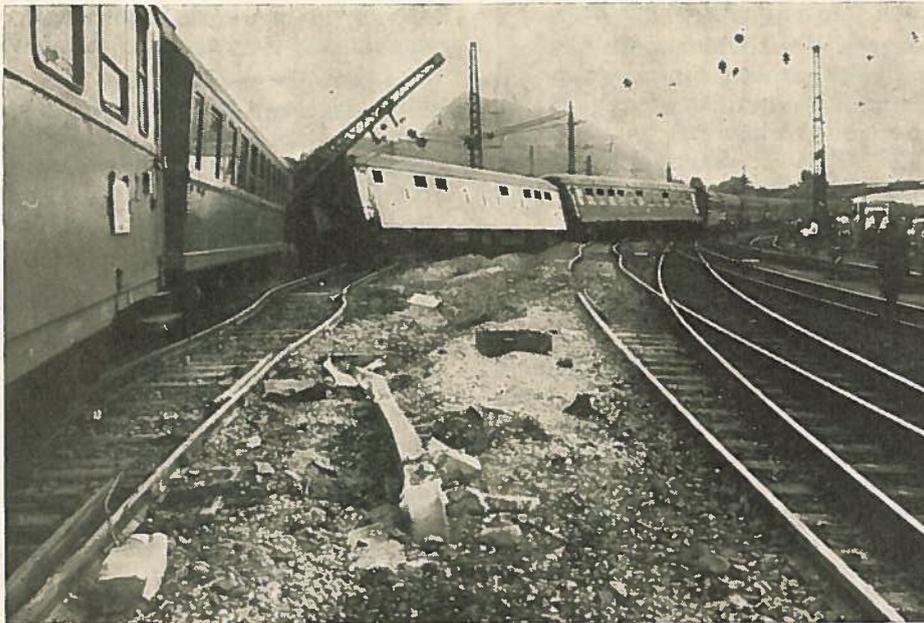
Wien, am 1. August 1968

Jahrgang 1968

Inhalt: 54. Entgleisung beim Vershub  
55. Folgenloser schwerer Anstand  
56. Dies waren seine Fehler!  
57. Etwas für jeden  
58. Erläuterung  
59. In einem anderen Land

## Das ist das Ergebnis

(Entgleisung dreier Wagen eines ausfahrenden D-Zuges, Verletzung eines Fahrgastes, 6 $\frac{1}{2}$ -stündige Unterbrechung des durchgehenden Verkehrs, Schaden: zirka S 300.000),



### wenn

anlässlich der Störungsbehebung an einer Weiche

- a) der Stellwerkswärter an der gestörten Weiche anstatt einer sperrbaren Einrichtung nur eine Weichensperre anbringt;
- b) der Signalwerkführer die Weichensperre ohne Wissen und Zustimmung des Stellwerkswärters vorzeitig abnimmt und
- c) der die Arbeiten beaufsichtigende Signalmeister die Abnahme der Weichensperre sowie Fahrten gegen die Spitze der gestörten Weiche ohne deren Sicherung zulässt und schließlich ohne Wissen und Zustimmung des Stellwerkswärters den Schalter der gestörten Weiche betätigt.

dann bremst der Zug, schleicht über eine Brücke, beschleunigt wieder und kommt mit 2 Minuten Verspätung im nächsten Bf an. Alle Achtung vor dem Tzf-Führer! Er hat den Fahrzeitverlust der La-Stelle eingefahren. Gewissenhaft prüft der Zugführer bei der Einfahrt die Uhr und vermerkt im Fahrtbericht neben der Zeit: „2, La.“

Ich schaue auf den Fahrplan: Eine halbe Minute Aufenthalt. Am Bahnsteig sehe ich zwar keinen Fdl, aber über wohlgeformten Beinen einen Minirock und darüber einen eng anliegenden Pullover — und habe den Fahrplan vergessen. So geht es anscheinend auch dem Schaffner, der dem Mädchen hilfsbereit die Wagentür öffnet und den Füßchen nachschaut, als es in den Wagen steigt. Er läßt die Tür offen, weil er dort seine Kontrolle fortsetzen will, und ärgert sich über die alten Weiber, die, vom Fdl eben mit dem Ruf „Bitte rasch einsteigen“ zur Eile angetrieben, zwei Wagen weiter vorne sich mühsam über die hohen Stufen quälen und hinter sich die Tür offen lassen. Obwohl der Fdl in der Nähe steht, wartet er, bis sie der Schaffner schließt und wieder nach hinten zum minirockbesetzten Wagen geeilt ist.

Als der Zug anrückt, ist der Aufenthalt um 40 Sekunden überschritten. Ich zähle mir die Sekunden vor: „Einundzwanzig, zweiundzwanzig, dreiundzwanzig . . .“ 40 Sekunden sind eigentlich eine lange Zeit, wenn nichts geschieht!

So herrlich ist die sonnüberstrahlte Landschaft draußen! Und ich kann mir die freudige Stimmung der Reisegesellschaft vorstellen, die im nächsten Bf zusteigt. Daß die Verspätung des Zuges bereits auf 3 Minuten angewachsen ist, bedeutet für sie, die die Zeit im Urlaub nicht nach Sekunden mißt, gar nichts. Für sie ist am Zugschluß ein Wagen reserviert und unbeschwert vom Kampf um einen günstigen Sitzplatz warten die Teilnehmer gelassen auf die Ankunft des Zuges.

Leider steht die Gruppe am entgegengesetzten Ende des Bahnsteiges, und durch diesen Umstand verändert sich schlagartig die Stimmung der Reisenden und fächert sie je nach Temperament und Alter in alle Nuancen auf, von empörter Entrüstung über weinerliche Hilflosigkeit bis zum gelassenen Ertragen eines nicht zu ändernden Zustandes: „Habt's was anderes erwartet von der Bahn?“ Die kurz vorher so geschlossen wirkende Gesellschaft löst sich in eine lange, von vorne nach hinten strebende, koffertragende Schlange auf, vorbei an dem am Bahnsteig leer stehenden und die Verkehrsfläche beengenden Gepäckkarren. Die jugendlichen Teilnehmer erreichen als Sieger zuerst den reservierten Wagen, während die älteren und die durch hohe Absätze gehandikapten auf die übrigbleibenden Plätze verwiesen werden. Unter dem drängenden Pfeifen des Fdl und den mehrmals wiederholten Zurufen des Schaffners „Bitte rasch einsteigen!“ quetschen sich die Reisenden mit ihrem Gepäck durch die einzige offene Tür des

Wagens, die der Schaffner mit der einen Hand offen hält, während die andere die Kartusche behütet, damit sie nicht von den vorüberdrängenden Reisenden mitgenommen wird.

Der Zug hat nun 7 Minuten Verspätung, als er weiterfährt. Auf einer Bank am Bahnsteig trauert eine zurückgelassene Handtasche ihrer mit dem Zug entführten Besitzerin nach. Diese wird erst nach einer halben Stunde, wenn sie ihren Ärger etwas zurückgedrängt hat und der Frisur wieder die richtige Form, den Augenbrauen und den Lippen wieder die richtige Farbe zukommen lassen will, ihres Verlustes gewahr werden. Für den Schaffner ist es deshalb vorteilhaft, sich in der nächsten Stunde dort nicht zu zeigen.

Vergleiche ich den mir von der gastfreundlichen Verwaltung des fremden Landes überlassenen Bildfahrplan mit der Uhr, dann schätze ich, daß wir den fahrplanmäßigen Kreuzungsbf nicht mehr erreichen werden, ohne den als Gegenzug fälligen Expreszug zu verspäten, und daß wir darum die Kreuzung mit diesem Zug im nächsten Bf abwarten werden müssen. Das denkt sich offenbar auch der Fdl dieses Bf, denn er ruft den Fdl des planmäßigen Kreuzungsbf auf:

„Hansi, was macht der G'schwinde?“

„Du, i hab no nix g'hört, woat, i frag amol. Wia is denn der Pers?“

„Der hat siewane.“

„Ja, do wer i amol frogn. Woat a bissl.“

„Is guat. Sag mas donn!“

„Jo, glei.“

„Franzi!“

„Jo, Hansi?“

„Du, der Gschwinde is fost recht, er is scho drauf, nimmst 'n owi?“

„Guat, der Pers wird eh glei stehn.“

„Oiso, nimmst 'n owi?“

„Jo, loß'n renna!“

„Dann gib ma de Stimm auffa!“

Und so kam es, daß mein Zug im nächsten Bf mit zwar nur 6 Minuten Verspätung ankam, weil der Tzf-Führer die Fahrzeit kürzte, aber 10 Minuten auf den „G'schwinden“ wartete und sich die Verspätung auf 16 Minuten erhöhte.

Die Uniform der Eisenbahner in diesem Lande ist gefällig und modern im Schnitt. Sie läßt freilich nicht so leicht Verwandlungskunststücke zu, wie etwa die in Italien, wo der Fdl nur die Nadel „FS“ vom Revers seiner Bluse entfernen braucht, um schon in Zivilkleidung zu sein. Die Uniform in dem Lande, von dem ich erzähle, stellt gewisse Anforderungen an den guten Geschmack und an zivilisierte Sauberkeit des Trägers. Daran scheint es aber den Eisenbahnern dort zu mangeln. Ich sah braune Schuhe, Socken in allen Farben und Hemden, bei deren Anblick man versucht war, verzweifelt nach dem „Weißen Riesen“ zu rufen! Ich sah auch Fdl und Schaffner, die das Uniform-Ausschlaghemd ohne Bluse und ohne schwarzen Binder trugen. Anscheinend verwenden manche das Dienstkleid so

## 55. Folgenloser schwerer Anstand

(Beitrag eines Fachbeamten der BBD Innsbruck)

Am 23. Mai 1968 um 22.35 Uhr überfuhr ein Gütereilzug unerlaubt das infolge einer kurzen Zeit vorher aufgetretenen Störung erloschene Ausfahrtsignal des Bf I. Nach Erkennen des unrichtigen Fahrweges bzw. Wahrnehmung der von Bediensteten des Stellwerkes 2 abgegebenen Haltssignale leitete der Tfz-Führer eine Schnellbremsung ein und kam mit der Zugspitze zirka 250 m hinter dem Ausfahrtsignal zum Stillstand.

Der Zug wurde über Auftrag des Fdl zurückgeschoben und setzte nach Behebung der Störung seine Fahrt fort.

Bei den Erhebungen wurde neben einer Reihe von anderen Fehlern als unmittelbare Ursache mangelhafte Verständigung zwischen Fdl und Zugmannschaft festgestellt.

Wie kam es zu diesem — glücklicherweise folgenlosen — schweren Anstand?

Die Sicherungsanlage des Bf I. umfaßt ein Befehls- und ein Wärterstellwerk der Bauart DRS. Mehrere Hauptgleise — darunter auch Gleis 1 — sind durch Gleissperrlichtsignale in 2 Fahrwegabschnitte unterteilt. Die Vielzahl der Weichen im Bereich des Befehlsstellwerkes 2 sowie die Möglichkeit, für die Ausfahrt aus Gleis 1 je nach Bedarf wahlweise 2 Fahrstraßen herzustellen (Umfahrt), erschweren das Erkennen des richtigen Fahrweges durch den Tfz-Führer.

Um 22.25 Uhr trat in der Stromversorgungsanlage der Befehlsstelle eine Störung auf, die die Signale, die Weichenantriebe sowie die selbsttätige Gleisfreimeldeanlage außer Betrieb setzte. Da der Gütereilzug bereits vom Nachbarbf abgefahren war, ordnete der Fdl-Blockdienst dem Fdl-Innendienst die Fahrstraßenprüfung für diesen Zug nach Gleis 1 an. Nach Erhalt der Meldung über die Durchführung und nach Sicherung der Fahrstraße wurde dem inzwischen beim Einfahrtsignal A zum Stillstand gekommenen Gütereilzug die Einfahrt durch Einschalten des Signales 29 b gestattet. Kurze Zeit später hatte der Fdl-Blockdienst Bedenken wegen einer eventuell fahrtverbietenden Stellung des Gleissperrlichtsignales und forderte seinen Kollegen auf, sich darüber zu vergewissern und erforderlichenfalls für eine grenzfremde Einfahrt des Gütereilzuges zu sorgen. Der Fdl-Innendienst stellte fest, daß das Gleissperrsignal Sp 1 w ebenfalls erloschen war und gab dem sich bereits nähernden Zug am Standort des untauglichen Gleissperrlichtsignales Signal 29 a. Während der langsamen Vorbeifahrt verständigte er den Tfz-Führer und unmittelbar anschließend den Zugführer (hinterer Führerstand des Tfz) von der Untauglichkeit des Gleissperrsignals Sp 1 w. Beide Be-

diensleute verstanden offensichtlich nicht den vollen Wortlaut und legten die Verständigung des Fdl in dem von ihnen erwarteten Sinne aus, d. h. sie bezogen die nur für das Gleissperrsignal geltende Verständigung auch auf das Ausfahrtsignal R 1 und nahmen die Erlaubnis zur Durchfahrt als gegeben an.

Das vorschriftswidrige Verhalten der beteiligten Bediensteten, dem zu einem guten Teil auch Unkenntnis der diesbezüglichen Bestimmungen zugrunde lag, veranlaßt uns, in der Folge die Fehler der beteiligten Bediensteten aufzuzeigen.

Zur Verständigung über die Untauglichkeit des Gleissperrlichtsignales ist zu sagen, daß sie in einer Form durchgeführt wurde, die in der Verkehrsvorschrift nicht vorgesehen ist. Nach den Bestimmungen der DV V 3, Punkt 245, 5. Abs. hat die mündliche Verständigung am Standort des betreffenden untauglichen Signals zu erfolgen, d. h. also nach Stillstand des Zuges. Weiters ist im Punkt 246, 2. Abs. der DV V 3 die Möglichkeit aufgezeigt, die Verständigung über weitere untaugliche Signale im Bf-Bereich bereits am Standort des ersten vorzunehmen. Im vorliegenden Fall hätte also der Fdl-Blockdienst schon im Hinblick auf die raschere Betriebsabwicklung — Vermeidung eines neuerlichen Anhaltens — die Zugmannschaft des bereits beim Einfahrtsignal haltenden Gütereilzuges über den Signalfernsprecher von der Untauglichkeit des Gleissperrlichtsignales und des Ausfahrtsignales verständigen sollen. In beiden Fällen wäre durch die mündliche Verständigung der Entfall des Signals 29 a gegeben gewesen. Bei Beachtung dieser Bestimmungen sind Mißverständnisse ausgeschlossen.

Aber auch die Zugmannschaft beging Fehler: Sie beanstandete weder die fehlende Kennzeichnung der erloschenen Lichtsignale — DV V 3, Punkt 455, 4. Abs. — noch nahm sie daran Anstoß, daß das bei zulässiger Durchfahrt unbedingt erforderliche Signal 30 — das Einfahrtsignal war zwangsläufig in der Stellung „Vorsicht“ angetroffen worden — nicht gegeben wurde.

Dieser schwere Anstand hat neuerlich den Beweis erbracht, daß es bei uns kein Glauben oder Meinen, sondern nur ein Wissen geben darf und darüberhinaus auch gezeigt, daß die genaue Kenntnis der Vorschriften für die betriebssichere Durchführung des Verkehrsdienstes unerlässlich ist.

Darum — präge Dir die für Dich in Frage kommenden Bestimmungen der Verkehrsvorschriften ein und handle auch danach.

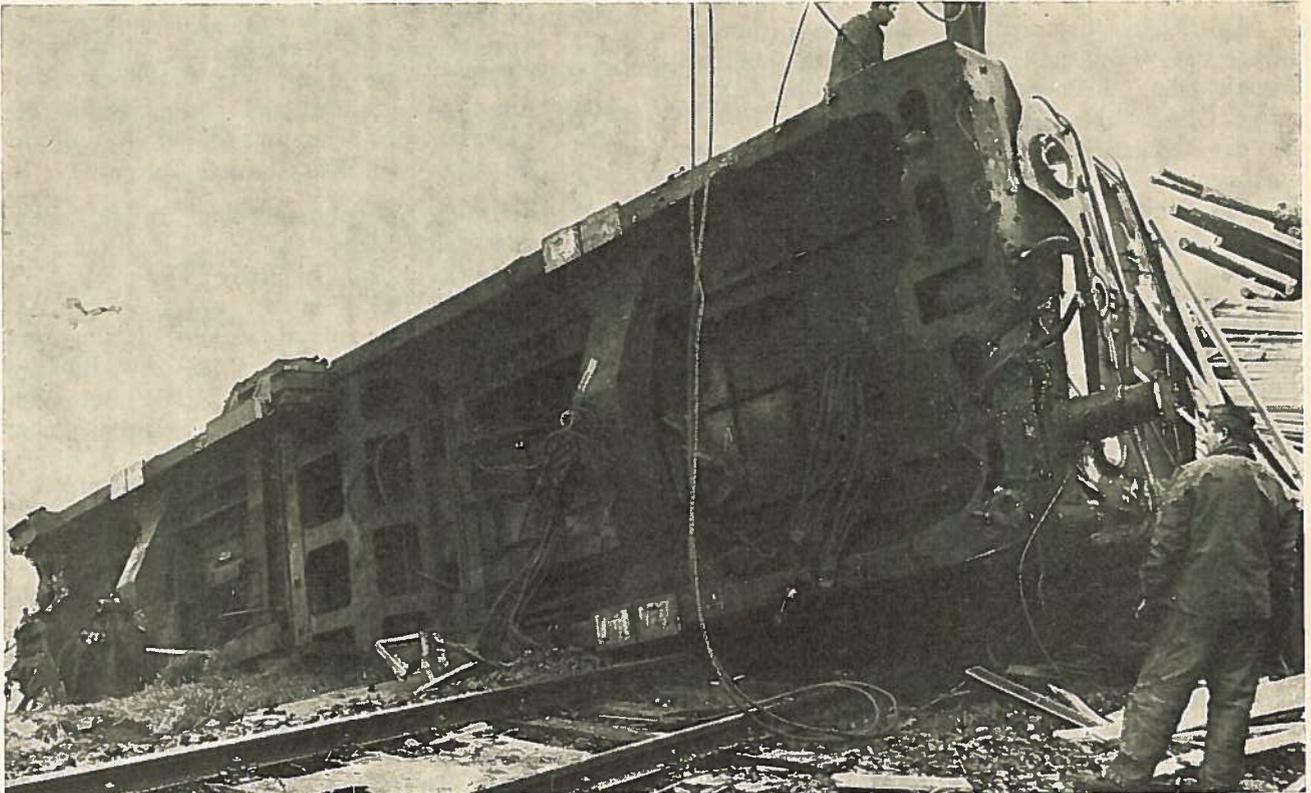
## 56. Dies waren seine Fehler!



Am 31. Mai fand die Hauptverhandlung über den im Verkehrs-Unterrichtsblatt 1/1968 unter „Das ist das Ergebnis“ geschilderten folgenschweren Zugzusammenstoß statt. Das Verfahren wurde vorerst nur gegen den schuldtragenden Stellwerkswärter durchgeführt, der zu einer be-

dingten Arreststrafe von 6 Monaten verurteilt wurde.

Während der Verhandlung kamen nochmals die vielen Fehler des Stellwerkswärters zur Sprache, die im Zusammenwirken mit den Fehlhandlungen des Fdl zum Unfall führten:



1. Der Bedienstete verließ seinen Stellwerksraum ohne Zustimmung des Fdl, um sich auf das WC zu begeben.
2. Er unterließ es, den Fdl davon zu verständigen, daß der Gütereilzug mit unbeleuchtetem Zugschlußsignal eingefahren war.
3. Er verließ seinen Stellwerksraum nach Einfahrt des Gütereilzuges bei freizeigendem Einfahrtsignal für den nachfolgenden Gütereilzug.
4. Er verabsäumte es, für den nachfolgenden Gütereilzug eine Fahrstraßenprüfung durchzuführen und
5. er traf auch bei Feststellung der Besetzung des Einfahrgleises keine Anhaltemaßnahmen für den Folgezug.

So verstrichen wertvolle Minuten ungenützt.

Nimmt es dann Wunder, wenn es bei derart viel Verstößen gegen Vorschriftenbestimmungen zu einem Unfall kommt?

## 57. Etwas für jeden

### So entstehen Verspätungen

Am 29. April 1968 konnte Zug Ex 19 im Bf B. nicht fahrplanmäßig abgefertigt werden, da zum Zeitpunkt der Abgabe des Signals 27 durch den Fdl beim vorletzten Wagen eine Tür offen stand und der Bereichsschaffner nicht zu sehen war. Da der Fdl den Schaffner in diesem Wagen nicht finden konnte, beauftragte er den anderen Schaffner mit der Suche und schloß inzwischen die Tür. Erst nachdem der Bereichsschaffner in einem Abteil 2. Klasse des drittletzten Wagens aufgefunden worden war, konnte der Zug mit 4 Minuten Verspätung abgefertigt werden. Obwohl dem Zugführer die Begründung für die Aufenthaltsüberschreitung bekanntgegeben wurde, vermerkte er die Unregelmäßigkeit nicht im Fahrtbericht und trug bei Bf B. die fahrplanmäßige Abfahrtszeit sowie beim nächsten Bf S. eine unrichtige Ankunftszeit ein.

Der Bereichsschaffner hatte sich, nachdem er durch Ausblick aus dem Wagenfenster keine in seinem Bereich aus- und zusteigenden Reisenden wahrnahm, nicht auf den Bahnsteig begeben und den Nachbarschaffner durch Zuruf um die Abgabe des Signals 54 ersucht. Er und der Zugführer wurden wegen ihrer nachlässigen Dienstesausübung zur Verantwortung gezogen.

### Sie reagierten verschieden

Am 20. März bemerkte der Wärter des Schrankenpostens 241 zwischen den Bf N. und W. während der Vorbeifahrt eines Triebwagen-

schnellzuges Funkensprühen und veranlaßte sofort das Anhalten des Zuges im Bf W. Dort wurde bei der Untersuchung des Zuges durch Tfz- und Zugführer festgestellt, daß bei einem Wagen die Wiegefeder-Tragverbindung gebrochen war und ein Rundstab von etwa 2 cm Dicke am Spurkranz des Rades schleifte. Der lose herabhängende Teil wurde mit Draht festgebunden und die Fahrt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h fortgesetzt.

Der Zugführer des Triebwagenschnellzuges war nach Durchfahrt im Bf N. in seinem Dienstabteil von einem Fahrgast aufgesucht worden, der ihm mitteilte, daß im Speisewagen ein schleifendes Geräusch wahrzunehmen sei. Der Zugführer begab sich daraufhin in den genannten Wagen und machte die gleiche Wahrnehmung an einem Drehgestell. Er beruhigte dann den Fahrgast und versprach, den Wagen im nächsten Anhaltebf T. untersuchen zu lassen. Unterdessen war aber der Zug auf Veranlassung des aufmerksamen Schrankenwärters im Bf W. angehalten worden. Dem Bediensteten wurde für sein folgerichtiges Verhalten eine geldliche Belohnung zuerkannt.

Dem Zugführer des Triebwagenschnellzuges muß dagegen vorgehalten werden, daß er nach Feststellung des ungewöhnlichen Fahrgeräusches es unterlassen hat, den Zug aus Sicherheitsgründen sofort anzuhalten. Er hatte dadurch gegen die Bestimmungen der ZSV 14 verstoßen — über die im VUB bereits oft genug gesprochen wurde — und wurde deshalb zur Verantwortung gezogen.

**Wagenmeister, Tfz-Führer, Zugbegleiter und Bf-Bedienstete!**

**Verstöße im Bremsdienst sind immer betriebsgefährlich! Führt die Bremsprobe gewissenhaft durch!**

## Stoßmesseraufzeichnung

Betreff: Stoßmessereinsatz

Am 30. 5. 1968 wurde im Bahnhof Pöchlarn  
 der Stoßmesser Nr. 7272 im Wagen 21-87-3300532-4  
 beladen mit Alpendachziegel eingebaut.  
 Abgerollt von Pöchlarn mit Zug 2069 am 30.5.68 Stunde 24  
 zugerollt in Wörgl mit Zug 2573 am 1.6.68 Stunde 24

Wagenübergänge:

Bahnhof Linz Vbf.	, Zug 2069	, Tag 31.5.1968	, Stunde 06
Salzburg Gnigl	2273	31.5.1968	22

Festgestellte Vershubstöße:

Tag 2.6.1968 Stde: 18<sup>43</sup> Auflaufgeschwdgkt: 16,9 km/h, Bhf: W

Infolge sich wiederholender Schäden bei diesen Sendungen beabsichtigte der Absender zur Straße abzuwandern. Anlässlich einer Vorsprache des Wettbewerbs und des Büros für Schadensverhütung konnte die Versandfirma dazu bewogen werden, zur besseren Sicherung des Gutes Boxpaletten (U-Paletten) zu verwenden. Die damit durchgeführten Versuche verliefen erfolgreich.

Durch den aufgezeigten Anstand mußte jedoch der Absender neuerlich verärgert werden und sind die Folgen derzeit noch nicht abzusehen.

Güterbeschädigung wurde festgestellt.

*Lösung*  
 Abschrift der TA Nr. 73 vom 4.6.1968 des Bahnhofes W

Zur gefl. Kenntnis.

Der Leiter  
 der Zentralen Reklamations-  
 und Ausforschungsstelle:

Generaldirektion  
 der Österr. Bundesbahnen  
 Betriebsdirektion

- 7. JUNI 1968

Daß unter diesen Umständen die Sendung und auch die am Vershubzusammenstoß beteiligten Fahrzeuge sehr zu leiden hatten, dürfte wohl jedem klar sein!

Besonders besorgniserregend, jedoch verständlich, war die Reaktion des Kunden, der uns diese Sendung zur Beförderung übergab.

Wir erinnern: Durch Auswertung der Aufzeichnungen kann nachträglich Ort und Zeitpunkt der Vershubstöße ermittelt und den Ur-

sachen nachgegangen werden. Bei Beschädigung von Gütern läßt sich daher mit Hilfe des Stoßmessers feststellen, ob der Schaden durch starke Vershubstöße verursacht wurde. Die bisherigen Auswertungen zeigen unsachgemäße Vershubdurchführung nicht nur in großen Abrollbf sondern wiederholt auch in kleinen und mittleren Bf.

Daher Punkt 57 der DV V 3 beachten, der lautet: „Jeder Vershub muß vorsichtig und mit möglicher Schonung der Fahrzeuge und der

Ladung durchgeführt werden; heftiges Anfahren und Anlaufen ist zu vermeiden.“

Anfahren oder Anlaufen soll nur mit etwa Schrittgeschwindigkeit erfolgen; höhere Geschwindigkeiten können bereits — wie die Praxis immer wieder beweist — Ladegut- oder Fahrzeugschäden zur Folge haben.

#### Er handelte richtig!

Ein dienstfreier Fdl, der mit seiner Gattin am 26. Mai mit Zug 220 von Salzburg nach Attnang-Puchheim fuhr, erstattete folgende Meldung, die hier auszugsweise wiedergegeben werden soll: „Ich stieg mit meiner Frau zirka 10 Minuten vor Abfahrt des Zuges ein. Einige Minuten später kam unter Führung eines Reiseleiters eine Gruppe Jugendlicher in denselben Wagen. Am Fenstertischchen standen 2 leere Limonadenflaschen, die von Reisenden zurückgelassen worden waren. Nach Abfahrt des Zuges packten die beim Fenster Sitzenden ihre Jausenbrote aus und warfen die Verpackung zum Fenster hinaus. Aber auch die beiden leeren Flaschen störten sie und so wurde auch gleich eine der Flaschen aus dem Fenster geworfen. Ich fühlte mich verpflichtet, aufklärend einzugreifen. Ich führte vor Augen, wie gefährlich solche Handlungsweise sei und daß es außerdem verboten ist, Gegenstände aus dem Fenster zu werfen.

Die Jugendlichen lachten mich nur aus und sagten, sie ließen sich von mir nicht belehren und wüßten selbst, was sie tun dürften. Ehe ich eingreifen konnte, war auch die zweite Flasche draußen. Ich wartete nach dem geschilderten Ereignis auf den Schaffner, um mit ihm gemeinsam diesem Treiben ein Ende zu machen. Nach Eintreffen des Schaffners wurden dann die Personaldaten der Jugendlichen festgehalten. Ich erachte es als meine Pflicht, diesen Fall zu melden, da meinen Aufklärungen zum Trotz gehandelt wurde. Es wären die Folgen nicht ausdenken gewesen, wenn auf dem Nachbargleis ein Reisezug vorbeigefahren wäre, da die Flaschen direkt auf das Nachbargleis geworfen wurden . . . .“

Auf Grund dieser Meldung des Fdl wurde Anzeige gegen die Täter erstattet und werden diese der Bestrafung wegen Übertretung des Eisenbahngesetzes zugeführt werden.

#### Zusammenprall von Zügen mit Tieren

Aus gegebenem Anlaß erinnern wir an die Bestimmungen der Anlage 3 „Richtlinien“ zur DV V 26: Beim Zusammenprall mit Tieren auf EK ist unbedingt eine fernschriftliche Meldung abzugeben. Diese entfällt jedoch, wenn sich der Zusammenprall an anderen Stellen ereignet, sofern die Folgen des Ereignisses nicht unter lfd. Nr. 10 A der „Richtlinien“ einzustufen sind.

#### Warum hilft hier niemand!

Gerade ältere Fahrgäste bedürfen unserer Hilfe, insbesondere dann, wenn Wagen außerhalb des Bahnsteiges zum Stillstand gekommen sind!



#### Bekanntgabe des nächsten Anhaltebf

Am 11. Juni um 7.03 Uhr sprang im Bf S. eine 59 jährige Frau von einem ausfahrenden Eilzug ab und kam zu Sturz. Sie erlitt eine schwere Kopfverletzung und wurde mit der Rettung in ein Krankenhaus eingeliefert.

Die Verunglückte wollte im Bf S. in einen Anschlußpersonenzug nach Bf M. umsteigen, hatte aber die Einfahrt in ihrem Umsteigebf nicht wahrgenommen. Erst als der Zug am Aufnahmegebäude vorbeifuhr und sie sah, wo sie war, nahm sie ihren Koffer und sprang aus dem Zug.

Ob hier wohl der Bereichsschaffner seiner Verpflichtung, den Namen des nächsten Anhaltebf bekanntzugeben, rechtzeitig nachgekommen ist?

#### Man schrieb uns:

„An den Herrn Bahnhofvorstand

Marchegg

Sehr geehrter Herr Vorstand!

Für Ihr Entgegenkommen und Ihre liebenswürdige Hilfe, die zum Gelingen meiner Seminar-

exkursion beigetragen haben, möchte ich Ihnen meinen aufrichtigen Dank sagen.

Mit meinen besten Empfehlungen bin ich Ihr  
Dr. E. M., Univ. Prof.  
Institut für Staats- und Verwaltungsrecht,  
Universität Wien“

„An den Fahrdienstleiter des Bahnhofes  
Att nang - Puchheim

Sehr geehrter Herr Fahrdienstleiter!

Sie haben unsere 3 Nachzügler, die von München nach Bad Ischl nachreisten, weil sie den verlorengegangenen Koffer in München such-

ten, so sehr nett betreut. Meine Klasse und ich möchten Ihnen und Ihrem Personal ganz herzlich danken, besonders aber Ihnen, für all Ihre Mühe und Hilfsbereitschaft, die Sie unseren Nachzüglern angedeihen ließen. Wir sind immer wieder überrascht, wie hilfsbereit und entgegenkommend, stets liebenswürdig und „möglichmachend“ Sie alle sind! So etwas ist in Norddeutschland nicht so recht möglich!

Wir alle danken Ihnen nochmals recht herzlich und grüßen Sie bestens

Dr. Alexandru,  
Schullandheim der Stadt Wien, Sulzbach-Ischl,  
Post Lauffen“

### 58. Erläuterung

Zu DV V 3, Punkt 448 d, 2. Abs.:

Während der Inanspruchnahme durch die dem Zugführer übertragenen Geschäfte der Fahrkartenüberprüfung ist dieser bei personenbefördernden Zügen für die Beachtung der Haupt-, Gleisperrlicht- und Vorsignale von Bf nur mitverantwortlich, hinsichtlich der übrigen Signale, Kennzeichen und zusätzlichen Zeichen

jedoch von der Verpflichtung zur Beachtung enthoben.

Hiezu wird erläutert:

Ist einem Zug das Anhalten bei der Trapeztafel vorgeschrieben, so ist der Zugführer auch für das Anhalten mitverantwortlich. Eine entsprechende Ergänzung des Punktes 448 der DV V 3 erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

### 59. In einem anderen Land

— Reiseeindrücke, wie sie bei uns nicht gesammelt werden

(Beitrag eines Betriebskontrollors der BBDion Villach)

Ich habe mich verschlafen. Mein Reise-wecker tickt auf dem Nachtkasten im Hotelzimmer, aber die Feder für das Läutewerk liegt in sanft entspannter Spirale kraftlos in ihrem Gehäuse, unfähig, den Klöppel auch nur zu einem einzigen Schlag zu bewegen; ich vergaß, sie aufzuziehen. Höhnisch weisen die mahnenden Finger der Zeiger: Zu spät! Den Zug erreichst Du nimmer! Trotz dieser Erkenntnis, die mir das zeitzerhackende Ticken der Uhr ins Gehirn hämmert, handle ich in drängender Hast, mit der unvernünftigen Hoffnung, den Zug doch noch zu erreichen. Aber die große Uhr über dem Bahnhofportal zeigt mir unerbittlich: Zu spät!

Freunde, sie hat gelogen! Denn da steht er noch, der Zug, am Bahnsteig eins! Ich sehe es an den Richtungsschildern. Er hat Verspätung. Und da kommt der Fahrdienstleiter. Er geht gemächlichen Schrittes. Da bin ich schon beim Zug und dieweil der Fdl noch einen guten Bekannten begrüßt, der ihm aus einem Fenster freundschaftlich zugerufen hat, habe ich einen

Fensterplatz gefunden. Der Fdl pfeift — eigentlich ganz unnötig, denn die Schaffner und der Zugführer stehen längst mit erhobener Hand, nur auf den Abfahrauftrag wartend —, er wechselt die letzten Grußworte mit dem Freund am Fenster und hebt den Befehlsstab. Der Kopf des Tfz-Führers verschwindet, der Zug fährt ab. Ich blicke auf die Uhr: 2 Minuten später. Im Vorbeifahren sehe ich den Fdl mit der Hand waagrechte Bewegungen zum Zugführer machen. Das kenne ich doch! Bei uns heißt das „recht“! Noch schlägt mein Herz in wilden Sprüngen vom hastigen Lauf, als der Schaffner kommt. „Warum fuhr der Zug mit Verspätung ab?“ frage ich und bin dabei froh darüber. „Mir san eh recht!“ antwortet der freundliche Schaffner. Und so steht es auch im Fahrtbericht und im Zugmeldebuch.

Es scheint, als hätten alle recht. Der Tfz-Führer holt aus dem Triebfahrzeug heraus, was er kann, die Landschaft fliegt an mir vorüber und das Anfangssignal einer Langsamfahrstelle,

dann bremst der Zug, schleicht über eine Brücke, beschleunigt wieder und kommt mit 2 Minuten Verspätung im nächsten Bf an. Alle Achtung vor dem Tfz-Führer! Er hat den Fahrzeitverlust der La-Stelle eingefahren. Gewissenhaft prüft der Zugführer bei der Einfahrt die Uhr und vermerkt im Fahrtbericht neben der Zeit: „2, La.“

Ich schaue auf den Fahrplan: Eine halbe Minute Aufenthalt. Am Bahnsteig sehe ich zwar keinen Fdl, aber über wohlgeformten Beinen einen Minirock und darüber einen eng anliegenden Pullover — und habe den Fahrplan vergessen. So geht es anscheinend auch dem Schaffner, der dem Mädchen hilfsbereit die Wagentür öffnet und den Füßchen nachschaut, als es in den Wagen steigt. Er läßt die Tür offen, weil er dort seine Kontrolle fortsetzen will, und ärgert sich über die alten Weiber, die, vom Fdl eben mit dem Ruf „Bitte rasch einsteigen“ zur Eile angetrieben, zwei Wagen weiter vorne sich mühsam über die hohen Stufen quälen und hinter sich die Tür offen lassen. Obwohl der Fdl in der Nähe steht, wartet er, bis sie der Schaffner schließt und wieder nach hinten zum minirockbesetzten Wagen geeilt ist.

Als der Zug anrückt, ist der Aufenthalt um 40 Sekunden überschritten. Ich zähle mir die Sekunden vor: „Einundzwanzig, zweiundzwanzig, dreiundzwanzig . . .“ 40 Sekunden sind eigentlich eine lange Zeit, wenn nichts geschieht!

So herrlich ist die sonnüberstrahlte Landschaft draußen! Und ich kann mir die freudige Stimmung der Reisegesellschaft vorstellen, die im nächsten Bf zusteigt. Daß die Verspätung des Zuges bereits auf 3 Minuten angewachsen ist, bedeutet für sie, die die Zeit im Urlaub nicht nach Sekunden mißt, gar nichts. Für sie ist am Zugschluß ein Wagen reserviert und unbeschwert vom Kampf um einen günstigen Sitzplatz warten die Teilnehmer gelassen auf die Ankunft des Zuges.

Leider steht die Gruppe am entgegengesetzten Ende des Bahnsteiges, und durch diesen Umstand verändert sich schlagartig die Stimmung der Reisenden und fächert sie je nach Temperament und Alter in alle Nuancen auf, von empörter Entrüstung über weinerliche Hilflosigkeit bis zum gelassenen Ertragen eines nicht zu ändernden Zustandes: „Habt's was anderes erwartet von der Bahn?“ Die kurz vorher so geschlossen wirkende Gesellschaft löst sich in eine lange, von vorne nach hinten strebende, kofferttragende Schlange auf, vorbei an dem am Bahnsteig leer stehenden und die Verkehrsfläche beengenden Gepäckkarren. Die jugendlichen Teilnehmer erreichen als Sieger zuerst den reservierten Wagen, während die älteren und die durch hohe Absätze gehandikapt auf die übrigbleibenden Plätze verwiesen werden. Unter dem drängenden Pfeifen des Fdl und den mehrmals wiederholten Zurufen des Schaffners „Bitte rasch einsteigen!“ quetschen sich die Reisenden mit ihrem Gepäck durch die einzige offene Tür des

Wagens, die der Schaffner mit der einen Hand offen hält, während die andere die Kartusche behütet, damit sie nicht von den vorüberdrängenden Reisenden mitgenommen wird.

Der Zug hat nun 7 Minuten Verspätung, als er weiterfährt. Auf einer Bank am Bahnsteig trauert eine zurückgelassene Handtasche ihrer mit dem Zug entführten Besitzerin nach. Diese wird erst nach einer halben Stunde, wenn sie ihren Ärger etwas zurückgedrängt hat und der Frisur wieder die richtige Form, den Augenbrauen und den Lippen wieder die richtige Farbe zukommen lassen will, ihres Verlustes gewahr werden. Für den Schaffner ist es deshalb vorteilhaft, sich in der nächsten Stunde dort nicht zu zeigen.

Vergleiche ich den mir von der gastfreundlichen Verwaltung des fremden Landes überlassenen Bildfahrplan mit der Uhr, dann schätze ich, daß wir den fahrplanmäßigen Kreuzungsbf nicht mehr erreichen werden, ohne den als Gegenzug fälligen Expreszug zu verspäten, und daß wir darum die Kreuzung mit diesem Zug im nächsten Bf abwarten werden müssen. Das denkt sich offenbar auch der Fdl dieses Bf, denn er ruft den Fdl des planmäßigen Kreuzungsbf auf:

„Hansi, was macht der G'schwinde?“

„Du, i hab no nix g'hört, woat, i frag amol. Wia is denn der Pers?“

„Der hat siewane.“

„Ja, do wer i amol frogn. Woat a bissl.“

„Is guat. Sag mas donn!“

„Jo, glei.“

„Franzi!“

„Jo, Hansi?“

„Du, der Gschwinde is fost recht, er is scho drauf, nimmst 'n owi?“

„Guat, der Pers wird eh glei stehn.“

„Oiso, nimmst 'n owi?“

„Jo, loß'n renna!“

„Dann gib ma de Stimm auffa!“

Und so kam es, daß mein Zug im nächsten Bf mit zwar nur 6 Minuten Verspätung ankam, weil der Tfz-Führer die Fahrzeit kürzte, aber 10 Minuten auf den „G'schwinden“ wartete und sich die Verspätung auf 16 Minuten erhöhte.

Die Uniform der Eisenbahner in diesem Lande ist gefällig und modern im Schnitt. Sie läßt freilich nicht so leicht Verwandlungskunststücke zu, wie etwa die in Italien, wo der Fdl nur die Nadel „FS“ vom Revers seiner Bluse entfernen braucht, um schon in Zivilkleidung zu sein. Die Uniform in dem Lande, von dem ich erzähle, stellt gewisse Anforderungen an den guten Geschmack und an zivilisierte Sauberkeit des Trägers. Daran scheint es aber den Eisenbahnern dort zu mangeln. Ich sah braune Schuhe, Socken in allen Farben und Hemden, bei deren Anblick man versucht war, verzweifelt nach dem „Weißen Riesen“ zu rufen! Ich sah auch Fdl und Schaffner, die das Uniform-Ausschlaghemd ohne Bluse und ohne schwarzen Binder trugen. Anscheinend verwenden manche das Dienstkleid so-

gar daheim als Arbeitskleidung für Hausarbeiten, wie die darauf zurückgebliebenen Spuren erkennen ließen. Und der Bügelfalten entbehrten sie sonder Zahl.

Darum wundert es mich gar nicht, den Fdl des Bf, in dem mein Zug auf die Kreuzung wartet, mit rot-grün-kariertem Sporthemd, ausgeschlagen über einen hochzuschließenden, derzeit aber offenen Uniformkragen, anzutreffen, als ich ihn in der Fahrdienstleitung aufsuche, um ihn über die zurückgelassene Handtasche zu informieren. Vielleicht, daß die Besitzerin im Zug ausgeforscht und beruhigt werden kann. Der Fdl im Sporthemd (es ist ja nur ein kleiner Bf, hoch oben im Gebirge, in dem nur selten ein Fremder ankommt!) sitzt beim Schreibtisch, damit beschäftigt, seine Pfeife zu stopfen. Er läßt mir Zeit, ihn dabei zu beobachten. Nachdem er damit fertig ist und den guten Zug der Pfeife ausprobiert hat, steckt er befriedigt das Feuerzeug ein und streckt mir mit einer fragenden Bewegung sein Kinn entgegen. Reden kann er ja nicht, sonst müßte er die Pfeife aus dem Mund nehmen, und jedermann, der etwas vom Pfeifenrauchen versteht, weiß ja, wie wichtig es ist, sie nach dem Anzünden richtig in Brand zu halten. Dicht wallt mir darum der Rauch um den Kopf, als ich ihm die Sache mit der Handtasche erzähle. Ich liebe Pfeifenrauch nicht besonders und besinne mich auf meine Pflichten als Genießer des Gastrechtes in einem fremden Land, halte mein sonst rasch aufbrausendes Gemüt im Zaume und huste nur leicht, statt mich über das Benehmen des Fdl ärgerlich zu beschweren, besonders dann, als er mir zu verstehen gibt, die Sache dem Schaffner zu erzählen, der die Verlustträgerin — falls er sie findet — zur Erstattung einer Verlustanzeige (erhältlich in jedem Bf) veranlassen soll.

Ich ziehe mich wieder in das Nichtraucherabteil meines Zuges zurück und wundere mich von nun ab über nichts mehr, was ich sonst noch auf meiner Reise beobachte. Auch nicht darüber, daß im nächsten Bf der Bahnhelfer erst nach Stillstand des Zuges seinen Gepäckkarren durch das Gewühl der Reisenden zum Dienstwagen schiebt, mindestens 2 Minuten Mehrverspätung durch das Zuwarten auf die Beendigung der Ladearbeiten verursachend. Auch nicht darüber, daß mein Zug mit 18 Minuten Verspätung im Umsteigebf ankommt und der Anschlußzug bereits über alle Berge ist. Ich freue mich sogar darüber, weil es wieder unsere Eisenbahner sind, die hier

Dienst versehen, den Betrieb so exakt führen, daß die Züge beim Zeigersprung recht abfahren.

Freilich, bei uns trägt auch jeder dazu bei, alle Hindernisse aus dem Weg zu räumen.

Deshalb braucht bei uns der Fdl keinen Zugführer dazu verleiten, 2 Minuten Verspätung schwarz mitzunehmen. Bei uns ist der Fdl auch zu stolz dazu, von einem Nachgeordneten eine Unkorrektheit zu verlangen. Bei uns ist er aber auch so kameradschaftlich, es nicht unter seiner Würde zu finden, selbst eine Wagentür zu schließen, wenn es gilt, den Aufenthalt zu kürzen. Bei uns hat der Fdl soviel Durchsetzungskraft, säumige Schaffner zur Erfüllung ihrer Pflichten zu verhalten, ohne Rücksicht darauf, ob die Hilfebedürftigen jung oder alt sind. Bei uns hätte der Fdl auch rechtzeitig für die Verständigung der Reisegruppe über den Platz des reservierten Wagens im Zug und durch entsprechende Anweisung des Bahnhelfers und der Schaffner zur tätigen Mithilfe dafür gesorgt, daß das Zusteigen der Reisegruppe bei beiden Wagentüren so schnell als möglich vonstatten ging. Bei uns hätte sich der Fdl um die rechtzeitige Bereitstellung des Gepäckkarrens beim Dienstwagen gekümmert und einen Reisenden, der in der Fahrdienstleitung erscheint, nicht als lästigen Ruhestörer, sondern als einen mit aller Höflichkeit zu behandelnden Fahrgast empfangen, selbst wenn ihm die Dienstvorschrift dies nicht vorschreibt. Bei uns sind die Fdl mit sorgender Verantwortlichkeit durch Anwendung der allein die Sicherheit des Bahnbetriebes gewährleistenden vorgeschriebenen Wortlaute bemüht, alle Mißverständnisse auszuschließen, wissend, daß ihnen durch regelmäßigem Gebrauch ja zur geläufigen Gewohnheit werden, woraus ihnen die beruhigende Gewißheit erwächst, richtig und eindeutig zu reden und zu handeln. Außerdem sorgen bei uns auch die Bf-Vorstände und Bf-Aufsichtsbeamten dafür, daß in dieser Hinsicht keine Nachlässigkeiten einreißen.

Während mich der Zug meinem Heimatort näher bringt, freue ich mich darüber, welches freundliche Selbstbewußtsein unsere Eisenbahner in ihrer sauberen Uniform ausstrahlen, die sie in korrekter Art tragen und die ihnen im Umgang mit den Reisenden die Gewißheit gibt: Und wenn Du mich noch so kritisch betrachtest — du findest nichts auszusetzen an mir!

Ich bin froh, zu Euch zu gehören, Kollegen, und nicht zu jenen Eisenbahnern in einem fremden Land!