

Verkehrs-Unterrichtsblatt

10. Stück

Wien, am 1. Oktober 1957

Jahrgang 1957

Inhalt: 46. Betriebsmängel
47. Nur so weiter!
48. Lieferfristüberschreitungen, die vermeidbar sind

Fahrdienstleiter, Stellwerkswärter!

*Denkt immer daran, daß Leben und
Gesundheit oft vieler Mitmenschen von der*

Fahrwegprüfung *abhängt.*

Das Verkehrs-Unterrichtsblatt wurde geschaffen, um die Verkehrsbediensteten nach dem Grundsatz, daß man durch Irrtum lernt, von bedeutsamen Vorkommnissen, die durch Nichtbeachtung oder falsche Auslegung der Dienstvorschriften entstanden, zu unterrichten und daraus Lehren zu ziehen. Es dient auch dazu, Beispiele dafür zu bringen, wie sich der Dienst abwickeln soll, um einwandfrei zu funktionieren.

Sein Zweck wird nur dann erfüllt, wenn alle, für die es bestimmt ist, seinen Inhalt lernbereit und gründlich aufnehmen.

Für den wirklich Berufsverbundenen soll es selbstverständlich sein, den Inhalt des Blattes mit seinen Kollegen zu diskutieren. Er nützt damit sich selbst und der Gesamtheit.

Es ist Aufgabe aller zur Beaufsichtigung und Schulung berufenen Organe, mit den ihnen anvertrauten — überwiegend wißbegierigen Bediensteten — bei jeder sich bietenden Gelegenheit den Inhalt des Verkehrs-Unterrichtsblattes eingehend zu besprechen. Nur wenn dies geschieht, erfüllen die Veröffentlichungen ihren Zweck!

Es sei nochmals betont, daß der Nachweis der Kenntnisnahme der Verkehrs-Unterrichtsblätter gleich den Nachrichtenblättern durch Unterschrift des Lesers zu erbringen ist.

46. Betriebsmängel

Bei Streckenbereisungen konnte festgestellt werden, daß die Kontrolltätigkeit der Bahnhofsvorstände und Fahrdienstleiter in manchen Bahnhöfen viel zu wünschen übrig läßt.

Obwohl in den Punkten 25 und 316 der DV V 3 die Verpflichtung der Bahnhofsvorstände festgelegt ist, sowohl die Dienstübergabe der Bediensteten als auch die Dienstverrichtungen auf den einzelnen Posten (Fahrdienstleiter, Stellwerke, Schrankenposten) **möglichst oft** und mindestens einmal im Monat auch nachts, stichprobenweise zu überprüfen, gibt es Bahnhöfe, in denen z. B. durch Monate hindurch jeglicher Prüfvermerk des Bahnhofsvorstandes oder Fahrdienstleiters fehlt. Für Fahrdienstleiter ist die Verpflichtung zur Ausübung der Kontrolltätigkeit jeweils in der Bahnhofdienstordnung festgelegt. Es ist in erster Linie Angelegenheit des Bahnhofsvorstandes, zu überprüfen, ob dieser Bestimmung auch tatsächlich nachgekommen wird.

Der Bahnhofsvorstand hat gemäß Punkt 316 der DV V 3 den ausführenden Verkehrsdienst zu überwachen. Er wird dies aber wohl schwerlich nur von seinem Schreibtisch aus besorgen können. **Er hat sich von der gewissenhaften Ausübung des Dienstes so oft als möglich an Ort und Stelle zu überzeugen.**

Viele Bedienstete sind Besitzer einer mehr oder minder großen Landwirtschaft. Daß sich hieraus die Notwendigkeit ergibt, Heu einzuführen, ist selbstverständlich. Völlig unverständlich ist es aber, daß diese Tätigkeit manchmal — zwei Fälle in der letzten Zeit beweisen es — unter Benutzung von Nebenfahrzeugen auf Streckengleisen vorgenommen wird.

Im ersten Fall hatte ein Bediensteter einer Fernmeldestreckenleitung einen von einem Pensionisten selbst gebauten Bahnwagen längere Zeit hindurch ohne Wissen der benachbarten Bahnhöfe dazu benutzt, um seine Heuernte einzubringen.

Die Sicherung des Fahrzeuges während der Nichtbenutzung war derart mangelhaft, daß es eines Tages am Streckengleis der eingleisigen Nebenbahn stand und von der Lokomotive eines Güterzuges zertrümmert wurde.

Im zweiten Fall beschaffte sich ein Blockwärter einer zweigleisigen Steilstrecke ein Maderon, um damit seiner landwirtschaftlichen Tätigkeit bequemer nachgehen zu können. Nachdem er das Fahrzeug eigenmächtig und ebenfalls ohne Wissen und Zustimmung der benachbarten Bahnhöfe eingeworfen und einige Zeit benutzt hatte, ließ er es während einer Arbeitspause im Gleis stehen. Der fällige Schnellzug, mit dessen Kommen der Blockwärter nicht gerechnet hatte, erfaßte das Maderon und zertrümmerte es. Der schuldtragende Blockwärter wird im Dienststrafverfahren zur Verantwortung gezogen.

Glücklicherweise kam es in beiden geschilderten Fällen zu keinen schweren Folgen. Es wird aber wohl jedem klar sein, daß dies nur Zufällen zu danken war.

Anlässlich des Zusammenstoßes eines Güterzuges mit einer Wagengruppe bei Einfahrt auf besetztes Gleis ohne Verständigung wurde festgestellt, daß der Fahrdienstleiter zum Zeitpunkt des Geschehens in seinem Dienstraum **Radio hörte**. Er hatte die Fahrwegprüfung unterlassen und dadurch das Besetztsein des Einfahrgleises nicht bemerkt.

Es sollte keiner besonderen Betonung bedürfen, daß der Betrieb eines Rundfunkgerätes in Fahrdienstleitungen, Stellwerken, auf Schrankenposten und in allen Räumen mit Parteienverkehr verboten ist.

Auf Kontrollfahrten konnte wiederholt festgestellt werden, daß Zugführer ihrer im Punkt 810, A, f, 1.) der DV V 3 enthaltenen Verpflichtung, mitfahrende Personen im Fahrtbericht unter „Bemerkungen“ einzutragen, nicht nachkommen. Als „mitfahrende Personen“ zählen z. B. Kontrollorgane, Staatstelegraphenbedienstete, Begleiter von Sendungen, usw. Es ist gleichgültig, ob sich diese Personen auf der Lokomotive, im Gepäckwagen oder in einem Güterwagen aufhalten. **In jedem Fall sind sie im Fahrtbericht einzutragen.** Es ist selbstverständlich, daß vorher überprüft wird, ob diese Personen gemäß den Punkten 705—707 der DV V 3 zur Mitfahrt berechtigt sind und einen gültigen Fahrausweis besitzen.

Bahnhofsvorstände, Fahrdienstleiter!

Jedes Überfahren eines haltzeigenden Hauptsignals — sei es, weil das Signal vorzeitig auf „Halt“ fiel oder noch vor Vorbeifahrt des Zuges wegen drohender Gefahr zurückgestellt werden mußte oder weil die Lokomotivmannschaft es nicht oder zu spät beachtete, — ist als ein **außergewöhnliches Ereignis** zu melden.

Vergeßt nicht die fernschriftlichen und fernmündlichen Meldungen!

47. Nur so weiter!

Erfreulicherweise mehren sich die Zuschriften von Reisenden, in denen der Verwaltung über kundenfreundliches Verhalten von Bediensteten Mitteilung gemacht wird. Mögen die nachstehend auszugsweise angeführten Fälle weiteren Ansporn bilden, unseren Kunden in jeder Hinsicht dienlich zu sein.

„Am 18. Juli 1957 gegen 4.00 Uhr früh begrüßte der den Dienst im Grenzbahnhof bei Ex 108 übernehmende Schaffner die Reisenden mit einem freundlichen „Guten Morgen!“ und fragte nach etwaigen Wünschen. Er gab unaufgefordert den günstigsten Anschlußzug bekannt und war in Villach beim Umsteigen dadurch behilflich, daß er das Reisegepäck zum Anschlußzug trug. Die Annahme eines Entgeltes für seine Bemühungen wies er freundlich aber entschieden zurück.“

Der Reisende betonte in seinem Schreiben an die Verwaltung, wie wohltuend die außerordentlich nette Vorgangsweise des Schaffners war.

„Am 5. August 1957 überhörten zwei im Liegewagen des Ex 51 befindliche Begleitpersonen die die Abfahrt des Zuges ankündigende Lautsprecheransage. Sie konnten aus dem anfahrenen Zug nicht mehr aussteigen und mußten notgedrungen bis zum nächsten Anhaltebahnhof — Linz Hbf. — mitfahren. Während der Fahrt stellten sie fest, daß sie lediglich Englische Pfunde nicht aber Österreichische Schillinge zur Bezahlung der nachzulösenden Fahrkarte mit sich führten. In ihrer Verzweiflung wandten sie sich an den Schaffner des Liegewagens. Der Bedienstete bemühte sich sofort um das Umwecheln des erforderlichen Geldbetrages, teilte den Reisenden auch mit, von wo sie in Linz nach Wien telefonieren könnten und gab den für die Rückfahrt geeigneten Zug bekannt. Doch damit nicht genug. In Linz angekommen führte er die Reisenden

noch zu dem Bahnsteig, von dem sie die Rückfahrt anzutreten hatten.“

Aus der Zuschrift dieser Reisenden seien nur die Worte zitiert: „ wie nett Verkehrsbeamte auf den Österreichischen Bundesbahnen sein können! Sie helfen selbstlos, schnell und geschickt.“

*

„Am 6. August 1957 versäumte ein Reisender, der sich in St. Pölten, in der Meinung, der Zug habe längeren Aufenthalt, in die Bahnhofhalle begeben hatte, die Weiterfahrt mit Zug 224 nach Wien. Das Gepäck sowie die Fahrkarte des Reisenden blieben im Zug. Der um Intervention ersuchte Bahnhofsvorstand sowie auch der Fahrdienstleiter bemühten sich daraufhin sofort um Sicherstellung des Gepäcks in Wien Westbahnhof. Sie veranlaßten weiters, daß der Reisende ohne Fahrkarte bis Wien fahren durfte, wo er dann dem Schaffner seine Fahrkarte vorzuweisen hatte.“

Der Reisende führte in seinen Zeilen aus, daß er die nette und freundliche Art des Bahnhofsvorstandes wie auch das entgegenkommende und hilfsbereite Verhalten des Fahrdienstleiters als äußerst angenehm empfand.

Abschließend sei noch ein Fall ganz besonders kundenfreundlichen Verhaltens erwähnt. Ein Reisender eines nach Mariazell fahrenden Zuges wandte sich an den Schaffner mit der Frage, wo und wie er einen Film für seinen Photoapparat bekommen könne. Der Schaffner übermittelte den Wunsch des Reisenden dem Bahnhofsvorstand von Obergrafendorf, der sofort das Erforderliche veranlaßte. Bereits im Bahnhof Kirchberg a. d. Pielach wurde dem Reisenden der gewünschte Film zum Normalpreis überreicht.

In dem über diesen Vorfall erschienenen Zeitungsartikel hieß es unter anderem: „Die Gäste aus Deutschland waren restlos begeistert und kamen aus dem Staunen nicht heraus. Es war ein Triumph für unsere Heimat, ebenso blendend improvisiert wie organisiert, voll Liebenswürdigkeit und Charme.“

Kontrollorgane, Schaffner!

§ 19 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bestimmt, daß in Nichtraucherwagen und -abteilen auch mit Zustimmung der Mitreisenden nicht geraucht werden darf.

Zahlreiche Beschwerden beweisen, daß diese Bestimmung nur zu oft mit Duldung der Schaffner übertreten wird.

Seid Euch bewußt, daß Ihr durch solche Duldung an Stelle der im Eisenbahnbetrieb unbedingt nötigen Ordnung Willkür treten laßt und daß Ihr damit Eure Autorität preisgebt!

48. Lieferfristüberschreitungen, die vermeidbar sind

In einem Wiener Bahnhof wurde in kurzem Zeitabstand wiederholt bei Stückgutsendungen die Lieferfrist deshalb überschritten, weil Stückgutwagen erst mehrere Stunden nach der Ankunft zum Magazin beigestellt wurden, die Entladung der Wagen und die Benachrichtigung des Empfängers erst in den Nachmittagsstunden erfolgte und sich kein Bediensteter darum kümmerte, ob diese Wiener Gemütlichkeit nicht für die Österreichischen Bundesbahnen nachteilige Folgen haben könnte.

Jeder einzelne Fall von Lieferfristüberschreitung wird den Bahnhöfen in Form einer Anfrage „Dringende Beförderungsauskunft“ zur Kenntnis gebracht.

Man könnte annehmen, daß der Vorstand des befragten Bahnhofes seine Aufgabe nun darin sieht, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln eine Wiederholung auszuschalten und für Abhilfe zu sorgen.

Bedauerlicherweise wird statt dessen mit großem Aufwand an Tinte und Papier versucht, uns klar zu machen, daß kein Bediensteter gegen irgend eine Vorschrift verstoßen hat und alles in bester Ordnung ist.

Bahnhofvorstände!

Laßt es nicht dabei bewenden, daß Euch Lieferfristakte oder damit im Zusammenhang stehende Schriftstücke zur Unterschrift vorgelegt werden. Die von uns gestellten Fragen haben nicht den Zweck, von den Bahnhöfen Auskünfte oder Auslegungen über Dienstvorschriften usw. zu

erhalten, sondern wir erwarten Abhilfe durch Schulung der Bediensteten, Überwachung der Dienstausbildung und Abstellung festgestellter Mängel. Auch wenn kein „schuldtragender Bediensteter“ und kein „Verstoß gegen Punkt X, Absatz Y einer Dienstvorschrift“ feststellbar ist, können durch **größere Aufmerksamkeit** und **entsprechende Aufklärung** der Bediensteten die Österreichischen Bundesbahnen vor Schaden bewahrt werden.

Erst wenn jedem einzelnen Bediensteten klar gemacht wird, daß durch seine Sorglosigkeit und Gleichgültigkeit die Österreichischen Bundesbahnen immer wieder hohe Beträge für vermeidbare Lieferfristüberschreitungen rückzahlen müssen, wird sich die Zahl der Reklamationen auf ein tragbares Ausmaß beschränken.

Kritische Zeiten für die **Bereitstellung** und **Benachrichtigung** sind:

1. 2 Stunden nach Dienstbeginn der Güterabfertigung.

In diesem Zeitpunkt läuft die Lieferfrist für nachmittags aufgegebenen Güter ab.

2. 12.00 Uhr — Ende der Lieferfrist für vormittags aufgegebenen Güter.

Ein Blick auf den Stempel des Versandbahnhofes und die Kilometerangabe im Frachtbrief ermöglicht es auch den ungeschulten Bediensteten in vielen Fällen eine drohende Lieferfristüberschreitung zu erkennen und auch zu verhindern.

Auch die Bahnhofvorstände (kommerzielle Aufsichtsbeamte) sollten bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Frachtbriefe einsehen und ihre Bediensteten dadurch immer wieder zur Aufmerksamkeit anregen.

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

Was ist ein Zusammenprall?

Jede Berührung eines Straßenfahrzeuges, gleichgültig, ob sie seitlich oder frontal erfolgt, mit einem Eisenbahnfahrzeug — dazu gehören auch die Kleinwagen — ist gemäß den „Richtlinien“ als **Zusammenprall** anzusehen und daher **meldepflichtig**. Ein solcher braucht sich nicht gerade nur auf Wegübergängen der freien Strecke zu ereignen, sondern kann ebenso in Bahnhöfen, z. B. beim Verschub am Freiladegleis, eintreten.

Um Unklarheiten über die Verpflichtung zu fernschriftlicher Meldung zu beseitigen, sei bemerkt, daß von ihr nur Zusammenpralle mit Straßenkleinfahrzeugen (Fahrräder, handbewegte Karren) und mit Tieren ausgenommen sind.

Vergeßt nicht auf die Bestimmung der „Richtlinien“, wonach jeder Zusammenprall mit einem Straßenfahrzeug, **ohne Rücksicht auf die Folgen**, den Gendarmerie- oder Polizeiorganen auf kürzestem Weg zu melden ist.