

Verkehrs-Unterrichtsblatt

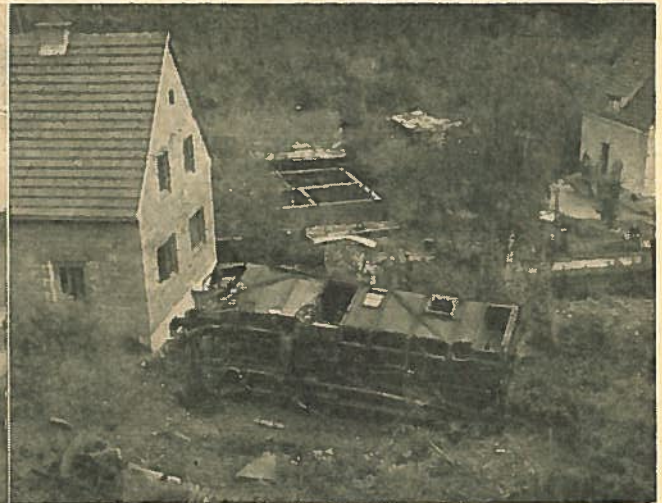
11. Stück

Wien, am 1. November 1960

Jahrgang 1960

Inhalt: 50. Nichtbeachtung der Vorschriften führt zu Vergessen — Vergessen bedeutet Tod!
51. Und noch ein schwerer Kleinwagenunfall!
52. Eine Mahnung, die jeden angeht!
53. Zum Nachdenken
54. Heizmängel
55. Kundendienst
56. Unfallverhütung

50. Nichtbeachtung der Vorschriften führt zu Vergessen — Vergessen bedeutet Tod!



Zusammenstoß eines mit 70 km/st fahrenden Lokomotivzuges mit Kleinwagen

Vier Tote, vier Schwerverletzte, zwölf Leichtverletzte!

Eine zertrümmerte Diesellokomotive, eine schwer beschädigte Dampflokomotive, zwei Güterwagen über eine 20 Meter hohe Böschung gestürzt, drei Wagen schwer beschädigt!

All dies verursacht durch gleichzeitig mehrfaches Versagen zweier Bediensteter eines Bahnhofes.

Ein Kleinwagen war zur Durchführung von Mastbetonierungsarbeiten bis zu einer bestimmten Stelle der freien Strecke und Rückfahrt in den eigenen Bahnhof abgefertigt worden. Bei dieser Fahrt waren auch Arbeiten innerhalb des Ausgangsbahnhofes vorgesehen. 90 Minuten später, als ein Lokomotivzug angeboten wurde, hatten Fahrdienstleiter und Stellwerkswärter auf den Kleinwagen vergessen. Der Fahrdienstleiter sorgte sogar entgegen dem Fahrplan durch Abgabe des Signals 30 für aufenthaltslose Durchfahrt des Lokomotivzuges auf dem vom Kleinwagen besetzten Gleis. Einige Minuten nachher — noch innerhalb des Bahnhofes — kam es in einem unübersichtlichen Gleisbogen zum Zusammenstoß!

Hätte der Fahrdienstleiter sofort nach Vereinbarung der Kleinwagenfahrt mit dem Nachbarbahnhof das bedingungslos vorgeschriebene Schild „Kleinwagen“ angebracht und hätte der Stellwerkswärter gleiches getan, wären beide Bediensteten vor Ausführung jeder gefährdenden Handlung an die Besetzung des für die Lokomo-

tivfahrt in Betracht gezogenen Gleises zuverlässig erinnert worden.

Aber selbst wenn der Fahrdienstleiter nur vor Freigabe der Durchfahrt für die Lokomotive im Verkehrstage- und Zugmeldebuch Einsicht genommen hätte, hätte ihm das Fehlen der Eintragung über die Rückkehr des Kleinwagens sofort auffallen müssen.

Der Unfall wäre trotz aller übrigen Unterlassungen auch dann sicher unterblieben, wenn **bloß der Stellwerkswärter** die ihm vorgeschriebene **volle Fahrwegprüfung** durchgeführt hätte.

Kollegen, bedenkt welch maßloses Leid durch die völlige Außerachtlassung einer ganzen Reihe von Sicherheitsbestimmungen verursacht wurde, die seit Jahrzehnten unverändert bestehen und sich auch bewährt hatten.

Trotz allen technischen Fortschrittes ist es in gewissen Sonderfällen des Eisenbahnbetriebsdienstes einfach unmöglich, menschliche Verantwortlichkeit ganz auszuschalten und durch automatisch wirkende Einrichtungen zu ersetzen.

Unsere aus der Erfahrung geborenen, keinesfalls theoretisch erklügelten Verkehrsvorschriften beruhen zwar auf dem Prinzip, daß durch eine **Fehlhandlung allein** fast nie ein Schaden entsteht.

Werden sie aber zugleich von mehreren zugleich ignoriert, dann wird dem Unheil stets freier Lauf gelassen sein.

51. Und noch ein schwerer Kleinwagenunfall!



27. September 1960, 20.08 Uhr, Dunkelheit ohne Mondlicht. Beim haltzeigenden Blocksignal des Blockpostens A2 steht ein Lokomotivzug. Ihm nähert sich vom Bahnhof B kommend in rascher Fahrt eine Motordraisine. Keiner der drei Insassen des Kleinwagens — die leider vorher gezecht hatten — bemerkte das gut leuchtende Zugschlußsignal des Lokomotivzuges. Es kommt zu einem starken Anprall des Kleinwagens an die Lokomotive. Einer der Insassen ist sofort tot, der zweite stirbt am nächsten Tag. Der Kleinwagenführer kommt mit schweren Verletzungen davon.

Wie kam es zu diesem schweren Unfall?

Der Kleinwagen war um 19.00 Uhr im Bahnhof B angekommen. Infolge starker Belegung der Strecke nach A kam Weiterfahrt vorerst nicht in Betracht.

Gegen 20.00 Uhr erscheint einer der drei Kleinwageninsassen — nicht der Kleinwagenführer, sondern ein der Bestimmungen unkundiger Kanzlist — mit der Fahratanweisung in der Fahrdienstleitung und ersucht den Fahrdienstleiter des Außendienstes die Weiterfahrt nach A zu ermöglichen. In der Meinung, den Kleinwagenführer vor sich zu haben, erinnert der Beamte daran, daß Kleinwagenfahrten bei Dunkelheit nur in dringenden Fällen durchgeführt werden dürfen. Leider läßt er sich dann doch **überreden**, der Weiterfahrt zuzustimmen. Der vermeintliche Kleinwagenführer wird unterrichtet, daß er dem aus Gleis 4 um 19.58 Uhr ausfahrenden Lokomotivzug nach A nachfahren dürfe.

Der Fahrdienstleiter vom Innendienst, dem Gespräch beiwohnend, vereinbart die Kleinwagenfahrt mit dem Fahrdienstleiter des Bahnhofes A. Dann wird die Fahratanweisung vom Fahrdienst-

leiter des Außendienstes ausgefüllt und der vermeintliche Kleinwagenführer auf den vorausfahrenden Lokomotivzug aufmerksam gemacht. Schriftliche Verständigung über die Besetzung des Streckengleises unterbleibt.

Um 20.00 Uhr fährt der Kleinwagen ab. 8 Minuten später kommt es zum Unfall.

Der Unfall ist eine Folge der durch Alkoholeinwirkung geminderten Reaktionsfähigkeit der Kleinwageninsassen. Sein Zustandekommen wurde gefördert durch nachlässige Dienstleistung und ungenügende Vorschriftenkenntnis beider Fahrdienstleiter. Diese hatten gegen die Kleinwagenfahrt wegen der bereits herrschenden Dunkelheit Bedenken und dachten daher nur an Punkt 826 der DV V 3, wonach Kleinwagenfahrten bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter auf dringende Fälle zu beschränken sind. Daher konnten sie überredet werden, die Weiterfahrt zu gestatten.

Keiner der zwei Beamten hatte offenbar Kenntnis vom Punkt 844 der DV V 3, der lautet:

„Kleinwagen dürfen in eine Blockstrecke, die durch einen vorausgefahrenen Zug besetzt ist, nur bei Tag und sichtigem Wetter nachfahren.“

Der Fahrdienstleiter hat nicht darüber zu entscheiden, ob eine Kleinwagenfahrt dringlich ist oder nicht. Der den Stamm einer Fahrplanweisung ausfüllende Antragsteller (z. B. die Streckenleitung, der Bahnmeister usw.) übernimmt die Verantwortung für die Entscheidung über die Dringlichkeit. Verlangt also etwa ein Bahnrichter nach Einbruch der Dunkelheit die Abfertigung seines Kleinwagens, dann ist diesem Verlangen — sofern eine ordnungsgemäß ausgefertigte Fahrplanweisung vorgewiesen wird — unter genauer Einhaltung der Verkehrsvorschrift nachzukommen. Bei aller Dringlichkeit darf eben ein Kleinwagen bei Dunkelheit nicht in eine besetzte Blockstrecke einfahren!

Die beiden Fahrdienstleiter hätten vor Gestattung der Kleinwagenfahrt das Freiwerden

der Strecke bis zum Blockposten A 2 abwarten müssen.

Der Fahrdienstleiter des Innendienstes hatte die Kleinwagenfahrt mit Bahnhof A vereinbart und hievon auch die Wärter der Blockposten A 2 und A 1 unterrichtet.

Hierin liegen weitere Verstöße gegen Punkt 844 der DV V 3, denn sowohl der Fahrdienstleiter des Bahnhofes A als auch die Blockwärter wußten aus dem Gespräch, daß der Kleinwagen in eine besetzte Blockstrecke eingelassen werden sollte. Aber keiner erhob dagegen Einspruch!

Einen weiteren Fehler beging der Fahrdienstleiter des Außendienstes dadurch, daß er den vermeintlichen Kleinwagenführer zwar mündlich vom vorausgefahrenen Lokomotivzug verständigte, aber eine Eintragung hierüber in der Fahrplanweisung unterließ.

Der Kleinwagenführer handelte insofern fahrlässig, als er einem ungeprüften Bediensteten die Fahrplanweisung übergab und ihm die Vereinbarung der Weiterfahrt mit dem Fahrdienstleiter überließ. Er übertrug damit die ihm allein obliegende Verantwortung einem anderen. Jeder Kleinwagenführer ist nach Punkt 834 der DV V 3 verpflichtet, die Fahrplanweisung dem Fahrdienstleiter **persönlich** zu übergeben.

Trotz aller schon besprochenen Fehler wäre es nie zum Unfall gekommen, wenn der Kleinwagenführer beim haltzeigenden Blocksignal angehalten hätte, zumal ihm kein Signal des Blockwärters die Erlaubnis zur Weiterfahrt gab. Daß der Bedienstete gar keine Absicht hatte anzuhalten, geht daraus hervor, daß der Anprall an den unmittelbar beim Signal haltenden vorausgefahrenen Lokomotivzug mit erheblicher Geschwindigkeit und sehr heftig erfolgte.

Um 19.56 Uhr wurde die Kleinwagenfahrt vereinbart, 12 Minuten später zog ein bitteres, bei nur durchschnittlicher Vorsicht abwendbares Schicksal den Schlußstrich unter das Leben zweier Kollegen!

52. Eine Mahnung, die jeden angeht!

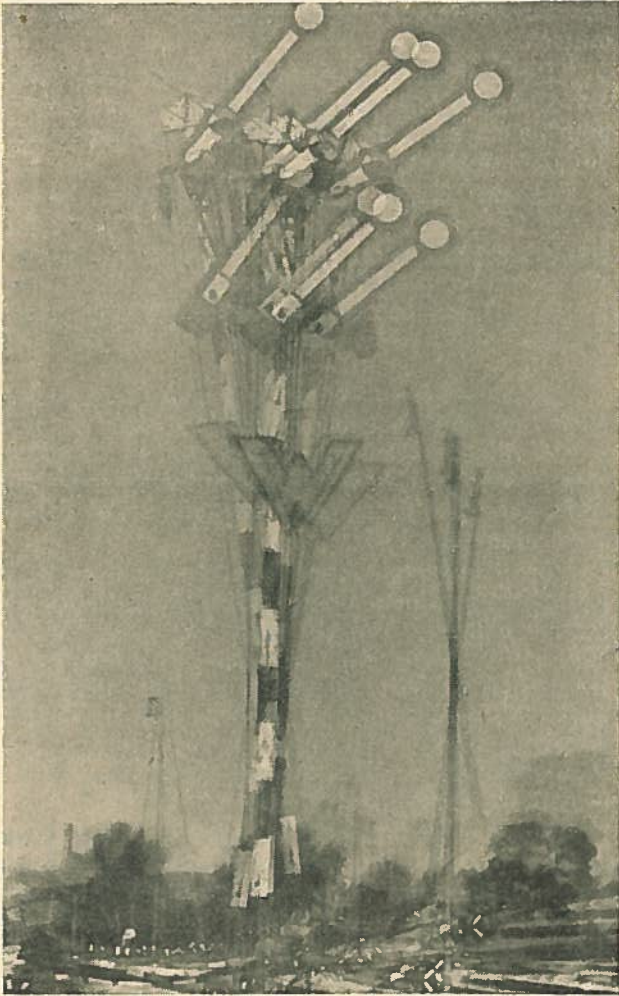
Ein Bediensteter betritt die Bahnhofsrestauration des Bahnhofes T. Unbekümmert um die Anwesenheit zweier Funktionäre der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, die ihm wohl bekannt sind, trinkt er neben ihnen ein Glas Wein. Kurz darauf wird der Bedienstete von einem der beiden Zeugen am Bahnsteig angegriffen. Es stellt sich heraus, daß er als Zugführer im Dienst steht und soeben einen Güterzug übernehmen soll.

Einer der am eben erwähnten Fall zufällig zum Zeugen gewordene Funktionäre betritt wenige Wochen später gelegentlich einer Kontrollfahrt in Begleitung des zuständigen Betriebskon-

trollors um die Mittagszeit die Fahrplanleitung eines Bahnhofes auf einer eingleisigen Strecke. Unmittelbar vorher war ein Militärzug ausgefahren.

Der diensthabende Fahrdienstleiter, ein blutjunger Nachwuchsbediensteter sitzt — vom Perron aus für jedermann sichtbar — beim Schreibtisch und nimmt das ihm wohlgegnote Mittagessen ein. Neben ihm steht ein offenbar soeben eingefülltes Krügel Bier. Es liegt auf der Hand, daß es dann nicht mehr geleert wurde.

Was wird aus dem knapp vor dem Alkoholeinbruch im Dienst betretenen Mann in späteren Jahren werden, dessen Kehle schon in der Jugend so ausgetrocknet ist, daß sie ungeachtet verant-



wortungsvollen Dienstes bereits heute beim Mittagessen der Anfeuchtung durch Bier bedarf?

Viele von uns wissen um den kürzlich vorgekommenen schweren Unfall im Betrieb der Wiener Straßenbahn, bei dem 20 Personen getötet wurden! Auch dabei hatte der Teufel Alkohol seine Hand im Spiel.

Die wenigsten bedenken, daß das Unfallrisiko schon bei $0,3\text{‰}$ Blutalkohol auf das Fünffache steigt! Bei $1\text{--}1,5\text{‰}$ ist das Risiko bereits dreizehnmal größer als beim Nüchternen!

Erkennen wir daraus, daß jeder Tropfen Alkohol — also auch schon ein Achtel Wein — Gefahren schafft.

Niemand von uns ist trinkfest. Wohl aber glauben viele, es zu sein. Auch der Trinkfeste unterliegt der Wirkung des Alkohols.

Der Alkohol verfälscht das Urteil über die eigene Leistungsfähigkeit. Jeder, der im ausführenden Verkehrsdienst steht und dennoch Alkohol zu sich nimmt oder den Dienst nicht nüchtern antritt, handelt verantwortungslos. Er gefährdet andere und auch sich selbst.

Es erscheint sehr notwendig, das Thema „Alkohol“ im Dienstunterricht immer wieder zu behandeln. Die Vorschriften hierüber sind eindeutig und lassen kein Kompromiß zu.

„Allen Bediensteten des ausführenden Verkehrsdienstes ist der Genuß alkoholischer Getränke während des Dienstes verboten. Mangelnde Nüchternheit zur Zeit des Dienstantrittes oder während des Dienstes zählt zu den schwersten Dienstvergehen.“

53. Zum Nachdenken

Aus der Niederschrift über eine Bahnhofrevision durch die Generaldirektion:

„Überprüfung des Dienstbetriebes auf den einzelnen Dienstposten“

Fahrdienstleitung

Im Verkehrstage- und Zugmeldebuch fehlt der Nachweis folgender Rückmeldungen:

- Am 7. 9. für Zug ... vom Bhf. S ...
- „ 8. 9. für Züge ... und ... von S ...
- „ 9. 9. für Zug ... nach S ...
- „ 10. 9. für Züge ... und ... von und nach S
- „ 11. 9. für Züge ... und ... von S ...
- „ 12. 9. für Zug ... von S ...
- „ 14. 9. für Zug ... von S ...
- „ 15. 9. für Zug ... von S ...
- „ 17. 9. für Züge ... und ... von und nach S
- „ 18. 9. für Zug ... von S ...
- „ 19. 9. für Zug ... von S ...
- „ 21. 9. für Zug ... von S ...
- „ 23. 9. für Zug ... von S ...
- „ 29. 9. für Züge ... und ... von S ...

Neunzehnmal in einem Monat wurde die Eintragung der Rückmeldung unterlassen! Ein

sicherlich eindeutiger Beweis für außerordentlich nachlässige Dienstleistung und Dienstüberwachung durch Betriebskontrollor und Bahnhofvorstand.

In neunzehn Fällen wurden Züge trotz Fehlens der Rückmeldung für einen vorausgefahrenen Zug dem Nachbarbahnhof angeboten. Vermutlich war in jedem Fall die Rückmeldung eingegangen, jedoch wurde auf ihre Eintragung vergessen oder sie wegen „Zeitmangels“ unterlassen.

Ein pflichtgetreuer Fahrdienstleiter muß die Rückmeldung sofort bei Erhalt eintragen! Nur so wird er vor späteren Fehlhandlungen bewahrt!

Unterlassung des Eintragens von Rückmeldungen ist leider häufig festzustellen. Beweist dies nicht auch mangelhafte rein mechanisch ausgeführte Überprüfung der Dienstverrichtungen durch den Bahnhofvorstand (DV V 3, Punkt 316)? Bei der nach der Vorschrift möglichst oft vorzunehmenden Durchsicht der Verkehrstage- und Zugmeldebücher müssen solche Mängel von jedem gewissenhaften Vorstand bemerkt und abgestellt werden und auch den berufenen Kontrollorganen der Bundesbahndirektion dürften sie bei einiger Aufmerksamkeit nicht entgehen.

Zehn Minuten vor Abfahrt eines bereits mit Reisenden besetzten Personenzuges in einem Abzweigbahnhof:

Dem Personenzug soll ein Güterwagen am Schluß beigegeben werden. Der Fahrdienstleiter erteilt dem Verschiebleiter den Auftrag, den Wagen vom Magazin abzuholen und die Beigabe durchzuführen. Er meint dabei zum Verschiebleiter, es wäre zweckmäßig, den Wagen **einfach abzustößen**. Der Verschiebleiter hat keine Bedenken, diesem Auftrag nachzukommen. **Ohne einen Bremschuh aufzulegen, stößt er den Wagen, der keine Handbremse besitzt, ab.** Es kommt zu starkem Anprall des Wagens an den Personenzug, wobei drei Reisende — glücklicherweise nur leicht — verletzt werden!

Die hier bewiesene Gleichgültigkeit und Interesselosigkeit ist wohl beispiellos!

Gesetzt den Fall

. . . . wir bekämen während des Dienstes als Gepäckschaffner durch reinen Zufall ein Paket in die Hände, das uns ein Onkel aus Amerika geschickt hat. Sicher würden wir dieses Paket so behutsam behandeln, als enthalte es kostbares Por-

zellan. Und das, obwohl wir aus einem Brief des Onkels wissen, daß er uns für die Kinder gebrauchte Kleidungsstücke schickt. Dinge, die auch bei wenig sorgsamer Behandlung des Collis kaum Schaden nehmen würden.

Wie sieht es nun aber mit unserer Aufmerksamkeit gegenüber Gütern anderer Personen (unserer Kunden) aus? Handeln wir bei jedem einzelnen Stück auch so, als wäre es unser eigenes?

. . . . wir hätten zufällig erfahren, unsere Dienststelle erhielte morgen Besuch maßgebender Funktionäre. Sicherlich würden wir daraufhin sofort gründliches Reinemachen sämtlicher Anlagen anordnen, alle schriftlichen Unterlagen überprüfen und vieles andere mehr veranlassen. Aber: Ist es denn nicht so, daß eine Dienststelle eigentlich immer so in Ordnung gehalten sein muß, als käme in Kürze Besuch? — Dabei kann ruhig auf alle Maßnahmen und „Frisuren“ verzichtet werden, die vom Besuch meist schon auf Anhieb als flüchtig aufgetragener Aufputz und Augenanzwischerei erkannt werden.

Sind wir nicht alle dieser Meinung?

54. Heizmängel

Fahrdienstleiter, Zugmannschaften!

Denkt daran, daß die Reisenden ein Recht darauf haben, während der kalten Jahreszeit in geheizten Wagen befördert zu werden. Hiezu gehört, daß schon vor Abfahrt des Zuges im Ausgangsbahnhof im Wageninneren tunlichst eine Temperatur von annähernd 15 Grad Celsius erreicht wird! Diese Bestimmung bleibt besonders häufig in Bahnhöfen von Nebenstrecken unbeachtet, wo oft viel zu kurz vorgeheizt wird.

Während der Fahrt regelt der Triebfahrzeugführer im Einvernehmen mit dem Zugführer die Beheizung.

Die Schaffner sind für die Bedienung der Heizeinrichtungen der ihnen zugewiesenen Wagen verantwortlich. Sie haben die Temperatur in allen Abteilen nachzuprüfen und zu regeln und **nicht erst Beschwerden der Reisenden abzuwarten.**

Ebenso ist es, insbesondere bei elektrisch beheizten Zügen, Aufgabe der Schaffner, darauf zu achten, daß die Wagen nicht überheizt werden, die Heizung bei höherer Außentemperatur entsprechend gedrosselt und vor Eintreffen im Zugendbahnhof rechtzeitig abgestellt wird.

Die **Zugbegleitmannschaft ist verpflichtet, auch geringe Mängel der Heizeinrichtung, die nicht sofort behoben werden können, sofort schriftlich zu melden.** Nur so ist ihre Behebung möglich.

55. Kundendienst

Aus der Zuschrift einer Reisenden:

„Am 8. September bestieg ich mit meinem Kind und einem schweren Koffer den D-Zug 221. Da wir keinen Sitzplatz bekommen konnten, blieben wir im Gang stehen. Nun kam uns aber der Schaffner in vorbildlicher Weise entgegen. Er nahm mir den Koffer ab und ging mit uns den ganzen Zug durch, bis er endlich im letzten Wagen einen bequemen Sitzplatz für mich und das Kind fand.

Ich möchte dem jungen Beamten auf diesem Wege meinen besten Dank aussprechen!“

Es sind nicht immer Besonderheiten, die unsere Kunden zu Briefen an die Verwaltung veranlassen; hier war lediglich das vorschriftsmäßige tadellose Verhalten des Schaffners Herrmann B. Anlaß zur Abfassung der Zuschrift.

Und das Gegenteil:

Aus einer oberösterreichischen Zeitung:

„Bitte etwas freundlicher!“

Ich komme soeben aus einem oberösterreichischen Badeort zurück, wohin ich eine ältere Dame brachte. Als ich mich beim Fahrdienstleiter des dortigen Bahnhofes erkundigen wollte, ob der Schnellzug verspätet wäre, erhielt ich die mehr als merkwürdige Antwort: „Was glauben

Sie eigentlich, wie soll ich das wissen, wenn mir der Zug zehn Minuten vor der Ankunft hier bei seiner Abfahrt in W. durchgeläutet wird!

Ich sagte weiter nichts und dachte mir meinen Teil, ging in den Schalteraum und sah dann zwei alte Damen aus Wiesbaden am Fahrkartenschalter. Es dauerte nicht lange, mußte ich hören, wie derselbe Fahrdienstleiter diese zwei Damen in derart unfreundlicher und unhöflicher Art aufforderte, seiner Kopfrechnung bezüglich einer Retourkarte zu folgen, daß beide Damen (Kurgäste!) sich veranlaßt sahen, die Bemerkung zu machen, daß sich ein Beamter in einem Ort, der nur von Kurgästen lebt, eine solche Unhöflichkeit und Unfreundlichkeit nicht erlauben dürfte.

Ich sah mich moralisch verpflichtet, den beiden Damen nachzugehen und mich für diesen Beamtenton zu entschuldigen.

Bestimmt sind nicht alle Beamten der Österreichischen Bundesbahnen so unhöflich.“

Fahrdienstleiter, Personenkassiere!

Wir sind sicher, daß die weitaus überwiegende Mehrzahl von Euch solches Verhalten nicht gutheißt.

Jeder Kaufmann, der am Erfolg seines Geschäftes interessiert ist, wird gegenüber den Kunden freundlich und hilfsbereit sein.

Wir wollen **kaufmännisch denkende** Bedienstete!

56. Unfallverhütung!

Streckenleitungsbedienstete!

Auf das rechtzeitige Räumen des Arbeitsgleises kommt es an! Vergeßt dabei nicht auf Eure Arbeitsgeräte. Manch schwerer Unfall ereignete sich durch Streifungen mit Arbeitsgeräten!

Die Unfallverhütungsvorschrift schreibt deshalb vor, beim Räumen eines Gleises die Geräte so abzulegen oder abzustellen, daß sie weder in den lichten Raum des Arbeitsgleises noch in den der Nachbargleise hineinragen oder hineinrutschen können.

