Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen · Betriebsdirektion

ÖBB

Verkehrs-Unterrichtsblatt

8. Stück | Wien, am 1. August 1962 | Jahrgang 1962

Inhalt: 47. Erläuterungen
48. Etwas für jeden
49. Kundendienst
50. Unfallverhütung
51. Lösung des 20. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?"

Bahnmeister Eggenburg
Eingel. 2. AUG. 1962
Zl. ..... Blg. .....

47. Erläuterungen

Zu Anlage 3 der DV V 26

Nach den noch in Kraft stehenden Bestimmungen der ZSV, Teil II, Einlage 19, (gültig ab 1. Jänner 1951) müssen alleinverkehrende Tfz mit **Einmann**besetzung in bestimmten Bf, die von den Direktionen festgelegt und in der Tafel B 20 des Besonderen Anhanges enthalten sind, **unbedingt** und ohne Rücksicht auf sonstige Anhaltestellen **anhalten.** Wenn in den von der Direktion festgelegten Bf nach dem Fahrplan Durchfahrt vorgesehen wäre, ist dem Führer des Tfz das Anhalten mit A-Befehl vorzuschreiben. Der Führer des Tfz hat dem Fdl, der sich zum Fahrzeug zu begeben hat, seine Dienstfähigkeit zu melden.

Es wurde angefragt, wie hinsichtlich Meldung und Behandlung (nach DV V 26) vorzugehen sei, wenn der Tfz-Führer eines solchen Tfz in einer in der Tafel B 20 festgelegten Verkehrsstelle bei freizeigendem Ausfahrsignal **unerlaubt** durchfährt.

Antwort: Das in einem solchen Fall vorliegende außergewöhnliche Ereignis im Verkehr muß gemäß den „Richtlinien" (Anlage 3 zur DV V 26) gemeldet und behandelt werden. Das Ereignis ist sinngemäß als „Durchfahren personenbefördernder Züge in planmäßigen Anhaltestellen" anzusehen und demnach unter Nr. 8 h) einzustufen.

Zur Vermeidung unerlaubter Durchfahrten z. B. infolge Nichtbeachtung der Tafel B 20 soll daher das Ausfahrsignal gemäß der DV V 3, Punkt 231 möglichst kurz vor der Abfahrt, also nach dem Anhalten des Tfz im Bf freigestellt werden.

Zu den Punkten 214 und 215 der DV V 3

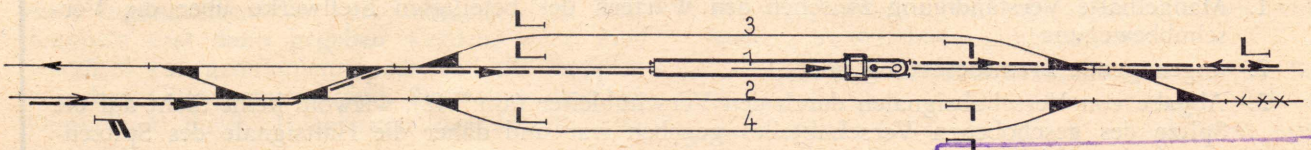
Frage: Wann ist bei spitzer Kreuzung die Rückmeldung für den Gegenzug abzugeben?

Antwort: Punkt 214 der DV V 3 besagt, daß bei spitzer Kreuzung ein Zug zwei Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft des letzten Gegenzuges angeboten, angenommen und **unmittelbar** nach dessen Ankunft abgelassen werden darf. Die Rückmeldung für den Gegenzug ist **spätestens** unmittelbar nach dem Ablassen des Kreuzungszuges nachzuholen. Die Bestimmung des Punktes 215, die besagt, daß die Rückmeldung u. a. bestätigt, daß der vom Zug verlassene Raumabschnitt von Zügen frei ist, bleibt hiebei außer Betracht.

Zu den Punkten 368 und 370 der DV V 3

Nach Punkt 368 gelten für Züge, die das **falsche** Gleis befahren in der Regel die für das richtige Gleis bestimmten Hauptsignale **unbeschadet ihrer Stellung und ihres Standortes** als „untauglich". Die Erlaubnis zur Vorbeifahrt an den untauglichen Signalen ist durch Signal 29 a (Handsignal), Signal 29 b (Lichtsignal), fernmündlich am Signalfernsprecher oder mündlich zu erteilen.

Die Annahme, daß beim Fahren auf dem falschen Gleis bei Aus- oder Durchfahrt aus oder in einem Bf eine **Ausfahrt ohne Ausfahrsignal** vorliegt, ist demnach nicht richtig.



(Übergangsbf zum Fahren auf dem falschen Gleis)

Streckenleitung Wien FJB
Eingel. 30. JULI 1962
Zl. ..... Blg. .....

Nach Punkt 370 darf, falls sich das Fahren auf dem falschen Gleis über mehrere Bf erstreckt, in diesen Bf durchgefahren werden, wenn die Sicherungsanlage gesicherte Durchfahrt zuläßt und der Zug vom Fahren auf dem falschen Gleis durch die La oder vom Übergangsbf bereits mit B-Befehl verständigt ist.

Die Zulässigkeit der Durchfahrt in den vom Fahren auf dem falschen Gleis **berührten Bf** ist durch Abgabe des Signals 30 „Durchfahrt" anzuzeigen. D. h., daß auch im Übergangsbf zum Fahren auf dem falschen Gleis, wenn der Gleiswechsel bereits bei der Einfahrt erfolgt, Signal 30 gegeben werden muß, da auch dieser Bf ein vom Fahren auf dem falschen Gleis berührter Bf ist.

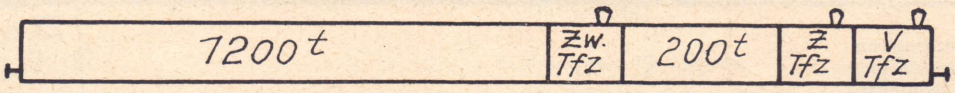
Zu Punkt 503 der DV V 3

Einreihen des Zwischen-Tfz

Das Zwischen-Tfz ist möglichst nahe der Zugspitze einzureihen. Das Gewicht des dem Zwischen-Tfz folgenden Zugteiles soll hiebei den für den betreffenden Streckenabschnitt in Betracht kommenden Wert für die Grenzbelastung ziehender Tfz tunlichst erreichen, darf ihn jedoch nicht überschreiten.

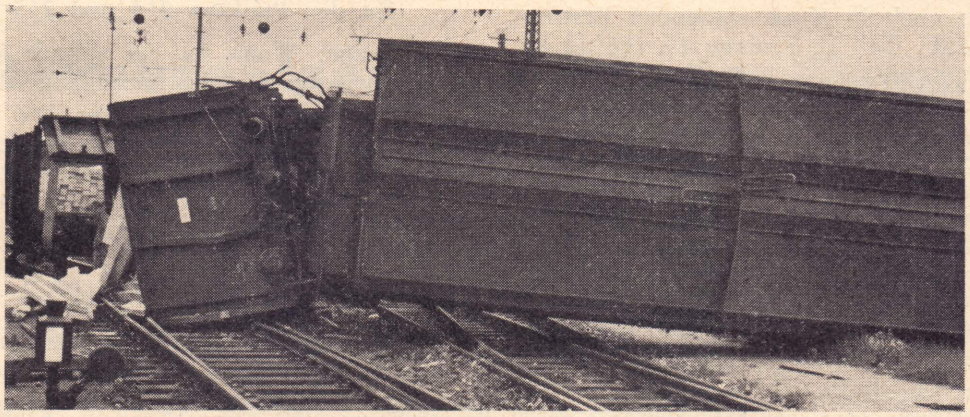
Beispiel: Drei Tfz mit je 500 t Regelbelastung, Zuggewicht: 1400 t; Grenzbelastung ziehender Tfz: 1200 t.

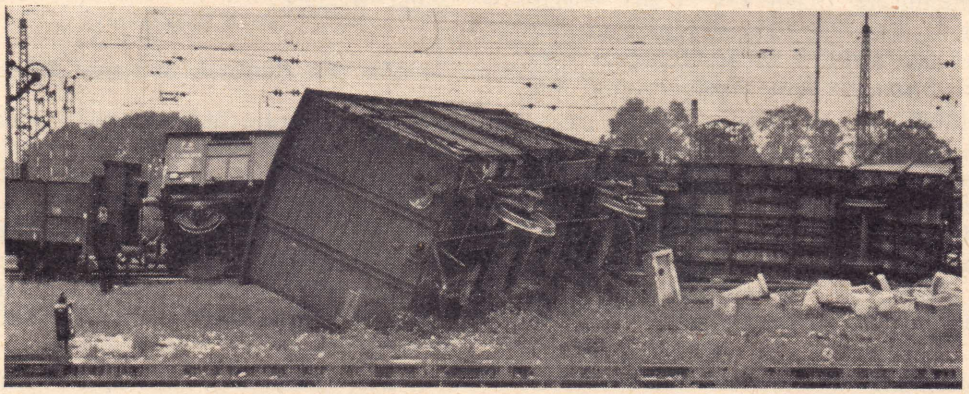
Daher folgende Reihung:



Worin lag die Ursache

des Zusammenstoßes eines geschobenen Verschubteiles mit einem ausfahrenden Güterzug, wobei 4 Wagen des Güterzuges sowie 3 Wagen des Verschubteiles entgleisten und 3 von diesen Wagen umstürzten?





Sachschaden: S 60.000!

Bei den Erhebungen wurden folgende Verstöße festgestellt:

1. Mangelhafte Verständigung zwischen den Wärtern der beteiligten Stellwerke über die Verschubbewegung
2. ungenügende Bremsbesetzung und
3. Abgabe von Verschubsignalen durch den Verschubleiter (am Tfz), wiewohl keine Sicht auf die Spitze des geschobenen Verschubteiles gegeben war und daher die Haltsignale des Spitzenverschiebers nicht gesehen werden konnten.

48. **Etwas für jeden**

Am 11. Juni 1962 um 13.55 Uhr fuhr ein Personenzug in einem planmäßigen Anhaltebf unerlaubt durch. Die Haltsignale des Fdl blieben unbeachtet. Da 26 Reisende hätten aussteigen wollen, wurde der Zug nach Anhalten im nächsten Bf zurückgeschoben und setzte nach deren Aussteigen und Zusteigen von 6 Reisenden die Fahrt mit 11 Minuten Verspätung fort.

Das schuldhafte Verhalten des Tfz-Führers ist eindeutig und bedarf deshalb keiner weiteren Erörterung. Auf das völlig falsche Verhalten der Zugbegleitmannschaft muß jedoch eingegangen werden. Zugführer und Schaffner bemerkten die unerlaubte Durchfahrt; was aber taten sie?

Der Zugführer gab in seiner Einvernahme u. a. folgendes an:

„. . . . . Ich lief im Gepäckwagen nach vorne und gab Haltsignale, die jedoch nicht befolgt wurden. . . . . Die Notbremse habe ich deshalb nicht betätigt, weil ich für die Sicherheit der Reisenden fürchtete bzw. noch annahm, der Tfz-Führer werde den Zug anhalten."

Und aus der Einvernahme des Zugschaffners:

„. . . . . Die Notbremse zog ich desalb nicht, weil ich annahm, daß der Zugführer dies besorgen werde und ich außerdem befürchtete, daß die Reisenden dadurch gefährdet würden . . . . .".

Nach wie vor herrscht bei vielen Zugbegleitern die **vollkommen unrichtige Ansicht**, im **Falle einer unerlaubten Durchfahrt** die **Notbremse nicht betätigen** zu müssen, um **damit eine Gefährdung der Reisenden zu vermeiden.**

Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst!

Führt den Bediensteten im Dienstunterricht vor Augen, welche Gefahren den Reisenden dann drohen, wenn z. B. ein Tfz-Führer infolge Unwohlseins einen planmäßigen Aufenthalt nicht beachtet und dabei unerlaubt an einem haltzeigenden Hauptsignal vorbeifährt, wodurch der Zug in ein Stumpfgleis oder in einen besetzten Raumabschnitt geraten könnte!

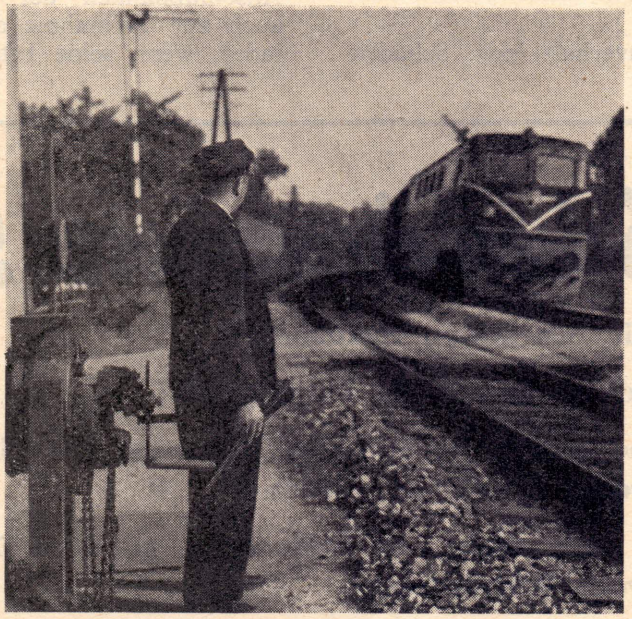
Daher in solchen Fällen:

Notbremse betätigen!

Am 14. Juni 1962 um 14.20 Uhr wurde Zug 1985 zwischen den Bf E. und G. vom **Zugführer** (am hinteren Führerstand des Zug-Tfz) angehalten, da sich der Kranarm eines im Zug befindlichen Kohlenkranes aus seinen Befestigungen gelöst hatte und auf die Außenseite des Wagens ausgeschwenkt war; dadurch bestand zwischen den Fahrleitungsmasten und dem Kranarm nur eine Spanne von etwa 20 cm.

Der Zugführer des Güterzuges hatte sich genau an die Bestimmungen des Punktes 476 der DV V 3 gehalten. Diese schreiben u. a. vor, daß die Zugbegleitmannschaft während der Fahrt durch Ausblick darauf zu achten hat, ob sich eine Wagentüre geöffnet hat, ferner, ob nicht Ladungen herabzufallen drohen, betriebsgefährlicher Zustand eines Wagens anzunehmen oder eine Entgleisung oder Zugtrennung eingetreten ist. Bei E-Betrieb müssen überdies Ladungen auf offenen Wagen bei tiefer Fahrdrahtlage (Tunnel, Brücken) genau beobachtet werden. Wenn die Gefahr der Berührung zwischen Ladung und Fahrdraht besteht, ist anzuhalten. Auch in den Bestimmungen der ZSV 14 ist vorgesehen, daß ein Zug, bei dem eine betriebsgefährdende Unregelmäßigkeit wahrgenommen wird, **sofort anzuhalten ist.**

Nicht nur die Zugmannschaften sondern vor allem auch Fdl, Stellwerks(Weichen)wärter, der anwesende V-Bedienstete in gesperrten Bf, Geschäftsführer und Bahnwärter sind zur Zugbeobachtung verpflichtet (DV V 3, Punkte 182, 384, 403 und DV V 28, Punkt 96).



So ist es richtig!

Nach den Punkten 182, 384 und 385 der DV V 3 haben Fdl, Stellwerks(Weichen)wärter und Bahnwärter bei Zugfahrten die Züge zu erwarten und nach den Bestimmungen der ZSV 14 zu beobachten. Wenn nicht dienstliche Verrichtungen dazu zwingen, einen anderen Standort einzunehmen, haben sich zur Beobachtung der Züge Stellwerks- und Weichenwärter auf dem in der Bf-DO bestimmten Platz, Bahnwärter vor ihrem Dienstraum so aufzustellen, daß sie von der Zugmannschaft immer an der gleichen Stelle gesehen werden können.

Sinnvoll und wichtig ist es daher, wenn die Zugmannschaft ihre Aufmerksamkeit auch auf diese Bediensteten richtet, um etwa gegebene Signale sofort befolgen zu können.

Die Ursache der in letzter Zeit in größerer Zahl eingetretenen Zugrisse lag u. a. in unvorschriftsmäßiger Kupplung der Fahrzeuge. Dadurch ergaben sich beim wiederholten Anfahren Zerrungen, die schließlich zum Reissen führten.

Wir erinnern daher an Punkt 92 der DV V 3 sowie an die ZSV 8 (Kupplungen besonderer Bauart).

Bei Güterzügen mit Geschwindigkeit über 60 km/h und bei Reisezügen müssen alle Fahrzeuge **straff** gekuppelt sein, daß heißt nach Berühren der Pufferscheiben sind noch zwei volle Spindelumdrehungen zu machen. Tfz, mit Reisenden besetzte Wagen, Wagen mit Pulverfahnen sowie Nachlaufer sind bei allen Zügen untereinander und mit dem nächsten Fahrzeug straff zu kuppeln. Bei Güterzügen mit Geschwindigkeit bis 60 km/h sind die Wagen so zu kuppeln, daß sich die Pufferscheiben im geraden Gleis berühren.

Anläßlich der Beschädigung eines geschlossenen Schrankens durch einen Personenkraftwagen wurde seitens des beschuldigten Kraftfahrzeuglenkers bei der Gendarmerie nachstehendes ausgesagt:

„Ich wollte den Sachverhalt bzw. Schaden sogleich beim zuständigen Gendarmerieposten anzeigen, doch sagte mir der Schrankenwärter nach Rücksprache mit dem Fahrdienstleiter, daß dies nicht nötig sei und der Sachverhalt auch ohne Gendarmerieerhebung im Versicherungswege bereinigt werden kann. Daraufhin setzte ich meine Fahrt fort, nachdem ich dem Schrankenwärter meine Anschrift bekanntgegeben hatte."

Fdl und Schrankenwärter verhielten sich unrichtig. Sie beachteten nicht die Bestimmungen der DV V 26. Darin heißt es in Anlage 3 „Richtlinien", zu Nr. 13 „Schrankenanfahren durch Straßenfahrzeuge (ohne Zusammenprall mit Eisenbahnfahrzeugen)", daß **jedes** Schrankenanfahren auf **kürzestem Wege** der Gendarmerie (Polizei) zu melden ist!

Die Ursache der Entgleisung eines Wagens bei Bedienung eines Anschlußgleises durch ÖBB-Bedienstete konnte nicht sofort geklärt werden. Der Anschlußbahninhaber wurde den Erhebungen nicht beigezogen.

Der Vorfall gibt Anlaß, an die Bestimmungen der Punkte 6 und 12 der DV V 26 zu erinnern. Nach letztem Punkt ist für die Behandlung außergewöhnlicher Ereignisse auf einer Anschlußbahn grundsätzlich der Bedienungsbf zuständig. Nach Punkt 6 sind die beteiligten Außendienststellen und die Fachabteilungen der Direktion zur Mitarbeit an der Behebung der Unfallsfolgen, an der Beweissicherung, Aufklärung der Ursache des Ereignisses und Vorbeugung künftiger ähnlicher Ereignisse verpflichtet. **Beteiligte Anschlußbahninhaber** und sonstige bahnfremde Stellen — z. B. Firmen bei Streckenverladungen, Arbeiten am Bahnkörper usw. — **müssen zur Erhebung beigezogen werden,** wenn die einvernehmliche Feststellung des Umfanges und der Ursachen von Beschädigungen bei einem allfälligen Rechtsstreit für die ÖBB vorteilhaft sein kann.

Darüber hinaus ist nach den Bestimmungen des Punktes 114 der Allgemeinen Bedingungen für Anschlußbahnen der Anschlußbahnunternehmer auch zur Teilnahme an den Erhebungen einzuladen, wenn **seine Interessen** berührt werden.

Schrankenwärter!

Bediene die Schranken rechtzeitig!

Verlaß Dich nicht auf die Fahrsignale!

Durch eine einzige Nachlässigkeit kannst Du die Ursache eines großen Unglücks werden!

Dir droht dann nicht nur Bestrafung, sondern überdies Abzug vom Wärterdienst!

49. Kundendienst

Aus Zuschriften unserer Kunden:

„. . . . . Nach einer vierwöchigen Berufsreise, die mich durch alle Bundesländer Österreichs geführt hat und bei der ich nur mit den Zügen Ihrer Bundesbahn gereist bin, möchte ich Ihnen von meiner Freude über die freundliche und liebenswürdige Art Ihrer Beamten auf den Bahnhöfen und in den Zügen berichten. Einen Fall möchte ich besonders erwähnen, weil er weit über dem sonst üblichen Durchschnitt dieser netten Art von Reisebetreuung lag. Es war der Zugschaffner A. St. im D-Zug von V. nach W. am 17. Mai 1962, der die Reisenden in der 1. Klasse kontrollierte. Er hat mich als Ausländer in einer so rührenden und vorbildlichen Weise betreut, daß ich Ihnen diesen erstklassigen Beamten besonders ans Herz legen möchte . . . . .“

Diese Zeilen stammen von einem in Deutschland beheimateten Dozenten für Werbelehre und Verkaufspsychologie! Dem Schreiben kommt deshalb ganz besondere Bedeutung zu, da der Verfasser zufolge seines Berufes gerade die Belange des Kundendienstes genau kennt und daher sein Urteil über das Verhalten unserer Bediensteten für die Verwaltung von hohem Wert ist. Wird doch damit bewiesen, daß die Bemühungen, die Bediensteten zu größtmöglicher Kundenfreundlichkeit zu erziehen, in den meisten Fällen von Erfolg begleitet sind.

„Es ist mir ein Bedürfnis, mich auf diesem Wege bei Ihnen sowie Ihrem Fahrdienstleiter R. W. des Bahnhofes V. zu bedanken. Ich stand mit meinem kriegsblinden Mann und viel Gepäck völlig deprimiert vor dem überfüllten Tauern-Expreß, als sich in reizender, fürsorglicher Weise Fahrdienstleiter W. unserer annahm und uns nach langem Bemühen einen Sitzplatz anweisen konnte. Während es mir wegen der Überfüllung des Wagens nicht mehr gelang, den Wagen zu verlassen, um meinen Mann zu holen, der wartend am Bahnsteig zurückgeblieben war, brachte Fdl W., trotz des Ansturmes für jeden ein freundliches Wort habend, meinen Mann samt Gepäck ins Abteil. So gab es für unseren schönen Urlaub in Österreich doch noch einen guten Abschluß.

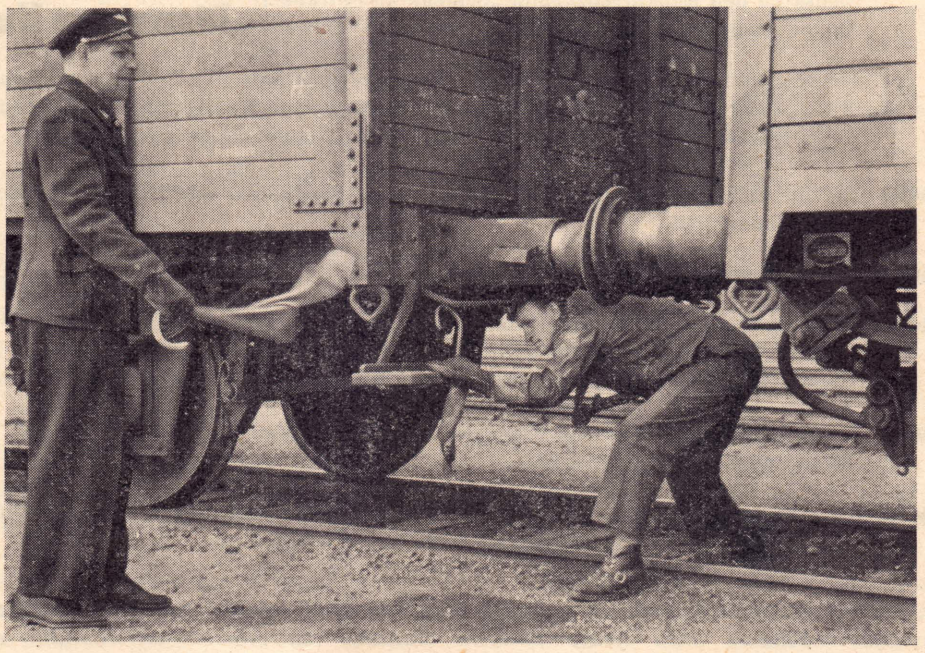
Mit herzlichem Dank O. F., Regensburg.“

---

50. Unfallverhütung

Die Handlungsweise dieses Verschubleiters ist falsch und gefährdet in hohem Maße den aus dem Gleis tretenden Kuppler; aber auch dieser verhält sich unrichtig!

Unfallverhütung dienenden Bestimmung die Durchführung von Verschubarbeiten verzögere. Gewiß ist der Verschub nach Punkt 62 der DV V 3 rasch vorzunehmen; damit ist jedoch nicht gesagt, daß deshalb Menschenleben aufs Spiel gesetzt werden dürfen. Die wenigen Sekunden,



Gemäß Punkt 89 der DV V 3 dürfen Signale zum Ingangsetzen des Verschubteiles nach dem Kuppeln **erst dann gegeben werden,** wenn einwandfrei wahrgenommen wurde, daß **alle** Kuppler aus dem Gleis getreten sind. Sie haben dies bei Dunkelheit durch Hochhalten der Handlaterne anzuzeigen.

Sage niemand, daß die Einhaltung dieser der die der Kuppler zum Austreten aus dem Gleis benötigt, müssen wir abwarten, ehe wir eine weitere Verschubbewegung einleiten.

Die bei Verschubarbeiten verwendeten Bediensteten aber werden daran erinnert, daß sie nach Punkt 92, f) der DV V 3 auch beim Austreten aus dem Gleis die Kupplerhandgriffe zu benützen haben.

51. Lösung des 20. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?"

Die richtige Lösung des im Verkehrs-Unterrichtsblatt 6. Stück aus 1962 veröffentlichten Preisausschreibens lautet:

DV V 3, Punkt 283, 2. Absatz.

„Während des Umstellens eines Zuges auf ein anderes Gleis muß bei Dunkelheit die Schlußlaterne rotes Licht zeigen".

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 1000,—):
BB.-Adjunkt Friedrich Bachl, Fdl, Bf Ziersdorf;

2. Preis (S 500,—):
BB.-Revident Fritz Raffl, Fdl, Bf Landeck;

3. Preis (S 200,—):
BB.-Adjunkt Franz Müllner, Bahnmeister Meidling;

1. Trostpreis (S 100,—):
Weichenwärter II Johann Lahofer, Bf Seebenstein;

2. Trostpreis (S 100,—):
Verschieber Johann Rieder, Bf Saalfelden;

3. Trostpreis (S 100,—):
BB.-Revident Bodo Hochmüller, Fdl, Bf Klagenfurt Hbf;

4. Trostpreis (S 100,—):
BB.-Assistent Alois Frank, Verschubmeister, Bf Landeck;

5. Trostpreis (S 100,—):
BB.-Adjunkt Franz Bauer, Fdl, Bf Süßenbrunn.

Die Gewinne gehen den Preisträgern umgehend zu.

Der Bahnbenützer ist Kunde der Eisenbahn

Eisenbahner seid stets zuvorkommend und höflich zum Kunden!

Denkt an den Konkurrenzkampf „Schiene und Straße"!
Daher auch bei der Eisenbahn oberstes Gebot: **„Dienst am Kunden!"**

Wir bringen aus der internationalen Fachzeitung für Verkehrswirtschaft „Verkehr" eine bemerkenswerte Definition des Begriffes „Kundendienst". Sie enthält gewiß keine neuen Weisheiten und Erkenntnisse, aber zweifellos all das, was jeder Eisenbahner vom Kundendienst wissen muß:

Der Kunde ist die wichtigste Person, gleichgültig, ob sie persönlich, schriftlich oder telephonisch in Erscheinung tritt.

Der Kunde hängt nicht von uns ab, sondern wir von ihm.

Der Kunde ist niemals störend. Er unterbricht nicht unsere Arbeit, sondern ist vielmehr ihr Anfang und ihr Zweck. Wir erweisen ihm keine Gefälligkeit, wenn wir ihm dienen, sondern im Gegenteil, indem er uns Gelegenheit gibt, kommt er uns entgegen.

Der Kunde ist nicht jemand, den man besiegen oder bekämpfen muß. Noch niemals konnte ein Kunde wirklich besiegt werden.

Der Kunde ist eine Persönlichkeit, die uns ihre Wünsche unterbreitet. Es ist unsere Aufgabe, sie in der für ihn und uns glücklichsten Form zu verwirklichen.

Eisenbahner, widmet Euch mehr denn je unseren Kunden, denn eigenes Schicksal und Gedeihen des Eisenbahnunternehmens sind heute und in Zukunft untrennbar miteinander verbunden!

Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen 682