

Verkehrs-Unterrichtsblatt

7. Stück

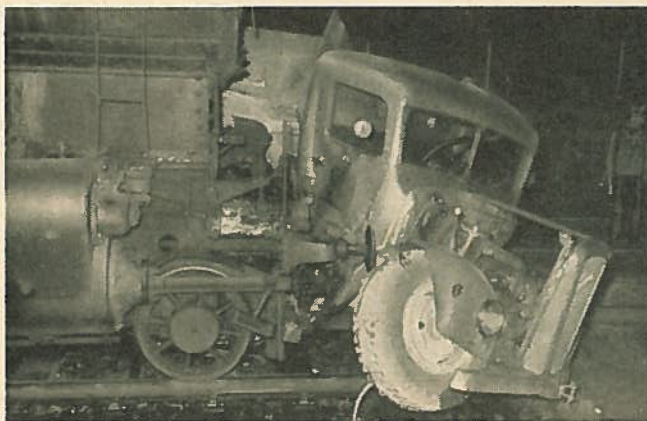
Wien, am 1. Juli 1958

Jahrgang 1958

Inhalt: 23. Kundendienst
24. So entstand die Fehleinfahrt eines Personenzuges
25. Uniform = Einheitlichkeit, Gleichmäßigkeit!
26. Einlassen eines Personenzuges in einen besetzten Raumabschnitt
27. Blick in die Zentrale Zugauskunft (ZZA)
28. Splitter und Balken

Das sind die Folgen

(Zusammenprall eines Personenzuges mit Lastkraftwagen bei offenem Schranken, schwere Verletzung des Kraftfahrzeuglenkers, Sachschaden annähernd S 80.000),



wenn

der Schrankenwärter während des Dienstes schläft und das Fahrsignal überhört.

Es vergeht fast kein Tag, an dem im Gesamtbereich der Österreichischen Bundesbahnen nicht mindestens ein bis zwei Schranken aus Personalverschulden offen und unbewacht bleiben.

So gab es z. B. im Monat Mai 1958 bei Zugfahrten 59 Fälle offener und unbewachter Schranken. Dies bedeutet gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres eine Steigerung um 12 Fälle!

Schrankenwärter, Stellwerkswärter!

Erkundigt Euch genau über den Zuglauf. Seid wachsam und verlaßt Euch nicht auf die Fahrsignale!

Bedenkt immer, wieviel für Euch und für Andere von Eurem Pflichtbewußtsein abhängt!

23. Kundendienst

Aus zwei Zuschriften:

„ Ich habe am 11. und 12. Mai wegen einer irrig abgenommenen Rückfahrkarte bei den Fahrdienstleitern H. und S. des Bahnhofes interveniert. Ich nehme dies zum Anlaß, Ihnen von der ausgesucht höflichen und

zuvorkommenden Art Ihrer beiden Beamten Mitteilung zu machen. Wenn es auch nur eine Dienstleistung gewesen sein mag, so berührt dennoch eine derartige Dienstauffassung mehr als wohlthuend!“

„ Am 27. April 1958 fuhr ich nach K. und benutzte ab F. den Personenzug (nach S.) mit der Abfahrt um 18.56 Uhr. Bei der Fahr-

kartenkontrolle machte mich der Schaffner in wirklich höflichster Art aufmerksam, daß ich in W. umsteigen müsse. Ich mußte noch feststellen, daß er auch gegenüber allen anderen Fahrgästen sehr höflich war.

Zwischen K. und W. ging dieser Schaffner wieder durch den Wagen und machte die Reisenden mit folgenden Worten auf das Umsteigen aufmerksam: „Nächste Station ist W., ich bitte die Fahrgäste, die Richtung K. fahren, sich zum Um-

steigen bereitzumachen — Anschluß nach K. 20.04 Uhr.“ Dann begab er sich eilig in den nächsten Wagen, wo er anscheinend seine Verständigung fortsetzte.

Man möge über Art und Benehmen der Schaffner verschiedene Erfahrungen haben (auch ich hatte schon solche), aber sich nicht nur mit Beschwerden an die Bahn wenden, sondern auch wie in diesem Falle ein lobenswertes Benehmen bekanntgeben“

24. So entstand die Fehleinfahrt eines Personenzuges



Der Fahrdienstleiter nimmt die Ansage eines Personenzuges zur Kenntnis und erteilt, am Schreibtisch sitzend, dem gleichfalls im Befehlsstellwerk dienstversehenden Stellwerkswärter den Auftrag, die Einfahrt freizustellen. Dieser kommt dem Auftrag widerspruchslos nach; da er aber der Meinung ist, es käme ein Lokomotivzug, stellt er die Einfahrt statt nach Gleis 1 nach Gleis 3 frei.

Als der Fahrdienstleiter kurze Zeit später die Handhabungen des Stellwerkswärters überprüft, bemerkt er den unrichtigen Fahrweg für den Personenzug und stellt das Einfahrtsignal auf „Halt“ zurück. Der Lokomotivführer des anrollenden Personenzuges leitet hierauf Schnellbremsung ein, kann aber das Überfahren des haltzeigenden Signals nicht mehr verhindern.

Fahrdienstleiter und Stellwerkswärter verstießen durch ihr Verhalten vor allem gegen die Bestimmung des Punktes 409 der DV V 3, derzufolge Ein- und Ausfahrtsignale vom Fahrdienst-

leiter selbst freizustellen bzw. freizugeben sind. Da eine Freigabe des Einfahrtsignales bei der Sicherungsanlage dieses Bahnhofes nicht möglich ist — der Fahrstraßensignalschalter befindet sich im Befehlsstellwerk (im Bild rot dargestellt) — hatte er das Signal selbst freizustellen. Fahrdienstleiter und Stellwerkswärter handelten auch entgegen den Bestimmungen der Bahnhofdienstordnung, in der eindeutig festgelegt ist, daß die Bedienung der Weichenschalter den Weichenwärtern obliegt, die der Fahrstraßensignalschalter jedoch nur den Fahrdienstleitern vorbehalten ist.

Diese Verstöße schließen noch die Nichtbeachtung der Bestimmungen der Punkte 410 (1. Absatz), 444 (1. Absatz) und 451 a) der DV V 3 über die Vorbereitungen zur Signalbedienung sowie die Fahrwegprüfung mit ein.

Der Fahrdienstleiter wurde vom Dienst abgezogen und im Ordnungsstrafwege mit 5 Prozent, der Weichenwärter mit 3 Prozent Gehaltsabzug zur Verantwortung gezogen.

25. Uniform = Einheitlichkeit, Gleichmäßigkeit!



Bei flüchtiger Betrachtung des obenstehenden Bildes wähnt man die im Titel erhobene Forderung als erfüllt. Richtet man jedoch den Blick auf die Hemden der vier Schaffner, so können größere Unterschiede festgestellt werden. Die Farbskala reicht vom großkarierten über ein hellgraues und schwarzes zum weißen Hemd.

Was ist nun richtig?

Wie im Amtsblatt der Generaldirektion, 11. Stück aus 1953, vorgeschrieben, darf zur

offenen Uniformbluse nur ein **einfarbiges liches** Hemd mit schwarzer Krawatte getragen werden! Gemusterte und dunkelfarbige Hemden sind **unzulässig!** Ist ein Bediensteter nicht in der Lage, dieser **Vorschrift** nachzukommen, dann muß er eben eine geschlossene Bluse tragen!

Kontrollorgane, Bahnhofsvorstände, Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst!

Achtet auf die Einhaltung der Dienstkleidervorschrift!

26. Einlassen eines Personenzuges in einen besetzten Raumabschnitt

Um 22.54 Uhr bleibt ein Güterzug zwischen den Bahnhöfen A und B einer zweigleisig betriebenen Hauptbahn infolge Heißlaufens eines Lagers der Zuglokomotive liegen. Nach Abkühlen des Lagers fahren Lokomotiv- und Zugführer mit der Lokomotive allein bis zum nächsten Streckenfernsprecher, von wo der Fahrdienstleiter des Bahnhofes B über den Vorfall sowie von der Absicht des Lokomotivführers, mit der Lokomotive allein nach Bahnhof B weiterzufahren, verständigt wird. Dieses Gespräch hören sowohl der Wärter des zwischen den Bahnhöfen A und B gelegenen Blockpostens als auch der des Stellwerkes 2 des Bahnhofes B mit an. Kurz darauf wird das Streckengleis vom zuständigen Bahnhof B gesperrt und die erforderliche Verständigung der beteiligten Bahnhof- und Streckenbediensteten durchgeführt.

Vor dem Bekanntwerden des Liegenbleibens des Güterzuges fährt vom Bahnhof A ein Personenzug in Richtung B ab und kommt um

23.20 Uhr beim haltzeigenden Blocksignal des Blockpostens zum Stillstand. Lokomotiv- und Zugführer sowie der Schaffner des Personenzuges begeben sich zum Blockwärter und unterhalten sich mit ihm angeregt, nachdem sie den Grund der Zugverhaltung erfahren haben.

Um 23.30 Uhr trifft die Lokomotive des Güterzuges im Bahnhof B ein. Der Stellwerkswärter stellt, obwohl er von der Fahrt in Teilen verständigt ist und auch feststellt, daß die Lokomotive kein Schlußsignal trägt, dennoch das Einfahrtsignal auf „Halt“ zurück und blockt sogar das Befehlsempfangsfeld; am Blockposten geht dadurch die Rückblockung ein. Der Lokomotivführer des Personenzuges bemerkt dies und meint, daß man nun weiterfahren könne. Der Blockwärter hat keine Bedenken und stellt das Blocksignal auf „Frei“. Der Personenzug setzt hierauf die Fahrt fort.

Der Schlußschaffner des liegengebliebenen Güterzuges, der über Auftrag des Zugführers die Deckung durch Auflegen von Knallkapseln durchgeführt hat, hört den anrollenden Personenzug

und gibt entgegenlaufend Haltsignale. Es gelingt ihm, den Zug zirka 500 m vor dem Schlußwagen des Güterzuges anzuhalten. Nach Eintreffen einer Ersatzlokomotive wird der Güterzug in den Bahnhof B gezogen. Der Personenzug kann hierauf die Fahrt mit 38 Minuten Verspätung fortsetzen.

Welche Unterlassungen führten zu diesem Vorfall?

Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes B hatte wohl die Sperrung des Gleises zwischen Bahnhof A und B ausgesprochen und die beteiligten Bahnhof- und Streckenbediensteten verständigt, es jedoch unterlassen, gemäß Punkt 773 der DV V 3 zu verfügen, den bereits auf der Strecke befindlichen Personenzug so lange beim Blockposten zurückzuhalten, bis seine Weiterfahrt ausdrücklich gestattet wird. Wegen der Fahrt der Hilfslokomotive ins gesperrte Gleis hätte der Fahrdienstleiter dem Stellwerkswärter das Blocken des Befehlsempfangsfeldes besonders anordnen und für die Auflösung der Fahrstraße sorgen müssen. Außerdem wäre der Blockwärter von der Ungültigkeit der eingehenden Rückblockung zu verständigen gewesen (DV V 3, Punkte 416, 434, 517, 859, 861 und 863).

Der Stellwerkswärter, der trotz Kenntnis der Sachlage und Fehlens des Schlußsignals an der einfahrenden Lokomotive das Einfahrtsignal zurückstellte und das Befehlsempfangsfeld blockte, hat — da er hiezu keine Erlaubnis des Fahrdienstleiters eingeholt hatte — ebenfalls gegen Punkt 517 der DV V 3 verstoßen. Selbstverständlich lag auch Nichtbeachtung der Bestimmungen des Punktes 391 der DV V 3 (Abgabe der Rückblockung) vor.

Besonders verantwortungslos war die Handlungsweise des

Blockwärters. Obwohl dem Bediensteten die Besetzung des Streckengleises durch den Güterzug und die Sperre des Gleises bekannt war, unterließ er es, eine Hilfssperre am Hebel des Blocksignals sowie die Schilder „Gleis gesperrt“ und „Strecke besetzt“ anzubringen. Als dann ohne vorhergegangene Meldung über die vollständige Räumung des Gleises sowie Aufhebung der Gleissperre die Rückblockung für den Güterzug vorzeitig einging, stellte er bedenkenlos das Blocksignal auf „Frei“ (DV V 3, Punkte 375 [2. Absatz], 396 und 863).

Die drei Bediensteten wurden sofort von ihren Dienstposten abgezogen; Dienststrafverfahren wurde eingeleitet.

27. Blick in die Zentrale Zugauskunft (ZZA)



Das stark vermehrte Reisebedürfnis und die ungemein zahlreich gewordenen telephonischen Anfragen der Reiselustigen nötigten zur Einrichtung einer Zentralstelle für die Auskunftserteilung über den Zugverkehr bei der Generaldirektion.

Die Zentrale Zugauskunft (ZZA) wurde mit Beginn des Sommerfahrplanes 1952 in Betrieb genommen. Erfolgt ein Anruf, kann durch Drücken der auf jedem der Arbeitstische befindlichen Abfragetaste die Verbindung hergestellt werden. Um beim Zusammentreffen mehrerer Anrufe zu einer

gerechten Reihenfolge der Abfrage zu gelangen, erfolgt automatische Schaltung der Rufe nach der Reihenfolge des Eintreffens. Falls alle Bediensteten mit Auskunftgebung beschäftigt sind, sendet ein Namengeber den Wortlaut: „Zugauskunft, bitte warten.“

Um rascheste Auffindung der vom Anfragenden gewünschten Zugverbindungen zu ermöglichen, steht den Bediensteten der ZZA das Kursbuch in Form von Karteiblättern zur Verfügung. Alle übrigen Behelfe sind in Reichweite des Bediensteten angeordnet.

Zur Auskunftserteilung über Tarife liegen

Verzeichnisse auf, die alle Fahrpreise des Binnenverkehrs und der gangbarsten Relationen nach dem Ausland enthalten.

Von der großen Beliebtheit der ZZA beim Publikum geben nachstehende Zahlen Zeugnis:

Zahl der im Mai 1958 registrierten Anrufe: 130.263!

Zahl der am 23. Mai 1958 registrierten Anrufe: 8082!

Eigene Auskunftsstellen über den Zugverkehr sind auch in Graz, Innsbruck und Salzburg eingerichtet.

28. Splitter und Balken

Aus Gesprächen zwischen Reisenden und daraufhin angestellten Beobachtungen konnte festgestellt werden, daß manche junge Fahrdienstleiter sich die Gewohnheit angeeignet haben, im Dienst Kaugummi zwischen den Zähnen zu mahlen.

Sie unterbrechen diese — von jedem Gesitteten als Unart empfundene — Tätigkeit nicht einmal dann, wenn sie am Platz stehend einen Zug abfertigen oder Auskünfte zu geben haben! Kein Wunder, daß solche Bedienstete scharfe Kritik unserer Kunden auslösen.

Ein Fahrdienstleiter hilft während eines Vormittags am eigenen Bahnhof einer Privatfirma beim Entladen eines Wagens. Da ihn die schwere körperliche Arbeit stark beansprucht hat, beschließt er im Anschluß daran, zur Stärkung ein Gasthaus aufzusuchen. Dort setzt er seinen Erwerb in einige doppelte Kognaks sowie mehrere Viertel Wein um. Schließlich ist er so betrunken, daß er im Klosett zu Boden stürzt und sich stark beschmutzt. Eine Stunde später begibt er sich nach Hause, kleidet sich um — und geht in den Nachtdienst!!

Der ihm den Dienst übergebende Kollege — zugleich Vertreter des Bahnhofvorstandes — bemerkt trotz vorangegangener Warnung den Zustand des Ablösenden nicht und läßt ihn trotz seines Rausches ruhig den Dienst antreten. Es bedurfte erst des Telephonanrufes eines Anonymus bei einer Stelle der Generaldirektion, um die Trunkenheit des Fahrdienstleiters festzustellen und ihn vom Dienst abzuziehen.

Unglaublich — aber wahr!

Unbedingt notwendig ist es, alle Gelegenheiten zum Vorsprungfahren zu nützen, sofern es die betrieblichen Verhältnisse sowie die Zweckbestimmung des Zuges erlauben, und Güterzüge sofort nach Beendigung ihrer Tätigkeit abzufertigen.

Es geht nicht an, daß die Zugbegleitmannschaft von Ladegüterzügen das Vorsprungfahren nach beendeter Arbeit ablehnt und sich der Fahrdienstleiter damit abfindet. Wenn auch derartige Fälle nur vereinzelt vorkommen, können sie unmöglich geduldet werden.

Es zeigt sich, daß manche Fahrdienstleiter nicht die nötige Energie aufbringen, um eine einwandfreie Betriebsabwicklung zu gewährleisten. Jeder Bedienstete hat das Interesse des Dienstes zu wahren (DO § 18); Pflichtverletzungen müssen verfolgt werden.

Aus einer Zuschrift:

„. . . . Ich danke Ihnen für das Bereitstellen der Lautsprecheranlagen für unsere beiden Sonderzüge; alles funktionierte tadellos. Besonderen Dank möchte ich Ihnen für die Bereitstellung der beiden Herren, die die Lautsprecheranlage bedienen, aussprechen. Das Entgegenkommen, die Hilfsbereitschaft und besonders die angenehmen Umgangsformen der beiden Beamten können nicht genug gelobt und geschätzt werden!“

Die beiden Bediensteten der zuständigen Fernmeldestreckenleitung haben durch ihr Verhalten ein Beispiel richtiger Kundenbehandlung gegeben.

Die Preisträger der Plakatgruppen I und II

Mit 9071 Einsendungen brachte auch die Plakatgruppe II eine überraschend große Beteiligung. Viele Kollegen schickten die Einsendungen mit Begleitschreiben an unsere Anstalt und gaben uns damit wertvolle Anregungen für eine eventuelle Neuauflage der Unfallverhütungsbilder oder überhaupt für den Entwurf von neuen Bildern.

Durch den überaus hohen Arbeitsaufwand, den das Preisausschreiben erfordert, ist uns leider die Möglichkeit genommen, alle Schreiben zu beantworten. Wir können jedoch versichern, daß jede einzelne Anregung gerne aufgenommen und bearbeitet wird. Wir danken daher allen Kollegen für ihre bisherige Mitarbeit und hoffen auf weitere gute Zusammenarbeit.

Gleichzeitig bringen wir in Erinnerung, daß die von unserer Anstalt ausgeschriebenen Hauptpreise unabhängig von den Einsendungen zu den einzelnen Plakatgruppen zur Verlosung gelangen. Zur Beteiligung an dem Ausschreiben für die Hauptpreise ist daher eine separate Einsendung notwendig, mit der zu allen 25 im Rahmen des Preisausschreibens erschienenen Unfallverhütungsbilder Stellung genommen werden soll. Die entsprechenden Vordrucke werden zu gegebener Zeit in ausreichender Anzahl an alle Dienststellen zur Verteilung gelangen.

Die Auswertung der beiden ersten Gruppen ergab, daß die Plakate

- „Kein Alkohol im Dienst“,
- „So läufst Du dem Tod in die Arme“,
- „Im lichten Raum ist immer Gefahr“ und
- „Pufferlücken bedeuten Lebensgefahr — gebückt ins Gleis treten“

die meisten Stimmen erhielten. Aus den Einsendungen, die einen Namen dieser Plakate enthielten, wurden daher die nachstehend angeführten Preisträger gezogen:

Gruppe I

je S 100,— haben gewonnen:

Tiefengraber Karl, Bhf. Zeltweg,	Feurer Johann, Hbf. Linz,
Wernhard Michael, HW Floridsdorf,	Zimmer Wilhelm, Bhf. Wien West;
Sereinig Herbert, Hbf. Villach,	

je ein Buch aus der Büchergilde Gutenberg haben gewonnen:

Hofer Rudolf, Verkehrseinnahmenamt,	Dr. Ludwig Wilhelm, G. K. B.,
Strigel Walter, Bhf. Dobermannsdorf,	Drach Alfred, Bhf. Gmünd N. O.,
Bernbacher Karl jun., Bhf. Braunau	Bürger Josef, Hbf. Villach,
am Inn,	Weiss Alois, Stern & Hafferl,
Ackerl Cornelius, Bhf. Mitterndorf-	Percht Peter, Streckenleitung Leoben,
Moosbrunn,	Stocker Simon, Flm. Golling-Abtenau.

Gruppe II

je S 100,— haben gewonnen:

Massinger Erwin, Flm. Innsbruck,	Titzer Karl, Bhf. Hengersdorf,
Wasiliadi Karl, Bhf. Wien West,	Linhart Johann, G. K. B.;
Oppl Josef, HW Simmering,	

je ein Buch aus der Büchergilde Gutenberg haben gewonnen:

Jauk Friedrich, G. K. B.,	Ing. Kunz Karl, HW St. Pölten,
Ziegler Johann, Bhf. Wien West,	Dirnberger Johann, Bhf. Linz,
Weidinger Franz, Bhf. Amstetten,	Wittenberger Johann, Bh. Mst. Neu-
Wiesinger Franz, Bhf. Amstetten,	lengbach,
Aibler Karl, Zgfst. Bruck a. d. Mur,	Dalmatiner Florian, Bhf. Spittal-Mill-
Lackner Friedrich, HW Simmering,	stättersee.

Der Unfallverhütungsdienst
der Versicherungsanstalt der österreichischen
Eisenbahnen.