

26 Mr

Verkehrs- UNTERRICHTSBLATT

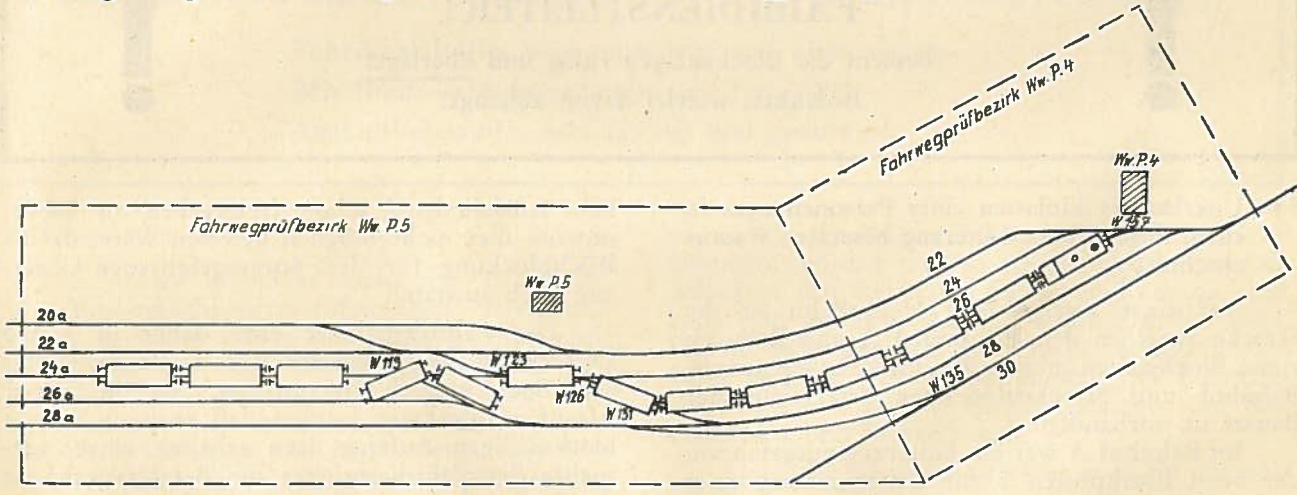
8. Stück	Wien, am 1. August 1955	Jahrgang 1955
----------	-------------------------	---------------

- Inhalt:**
- 33. Entgleisung eines Güterzuges durch unterlassene Fahrwegprüfung
 - 34. Unerlaubtes Einlassen eines Personenzuges in einen durch einen Güterzug besetzten Raumabschnitt
 - 35. Kundendienst, wie er sein soll
 - 36. Zusammengehörige Wagen gemeinsam zum Ziel befördern

Fahrdienstleiter!

Denkt immer daran, daß der Fahrweg für einen ausfahrenden Zug vom Zugschluß an zu prüfen ist. Fordert daher nicht nur den Weichenwärter, der das Ausfahrtsignal bedient, sondern auch alle übrigen, in deren Bereich sich der zur Ausfahrt bereitstehende Zug befindet, zur Fahrwegprüfung auf!

33. Entgleisung eines Güterzuges durch unterlassene Fahrwegprüfung



Bei Bildung eines Güterzuges in einem großen Verschiebebahnhof läßt der Verschiebleiter mit Wissen und Zustimmung des Wärters des Weichenpostens 5 eine Gruppe von 10 Wagen von Gleis 26 über die örtlich bedienten Weichen 131, 126, 123 und 113 nach Gleis 24 a zurückschieben, weil Gleis 26 allein für die Aufstellung des ganzen Zuges (88 Achsen) nicht ausreicht.

Obwohl sich beim Zurückschieben der 10 Wagen am ersten geschobenen Fahrzeug ein Verschieber als Leiter des Teilverschubes befindet und die Sicht gut ist, übersieht dieser, daß die Weiche 113 nicht die für die Verschubfahrt er-

forderliche Stellung einnimmt und daher aufgeschnitten wird. Auch vom Wärter des Postens 5 — der für die Bedienung der Weiche zuständig ist — bleibt dieser Vorfall unbemerkt.

Später wird der Rest des Zuges auf Gleis 26 eingeschoben und an die 10 auf Gleis 24 a stehenden Wagen angeschlossen.

Nach seiner Fertigstellung reicht der Zug — auf Gleis 26 beginnend — bis über die Spitze der Weiche 113 auf Gleis 24 a.

Da die Abfahrtszeit heranrückt, beauftragt der Fahrdienstleiter den Wärter des Postens 4

fernmündlich zur Fahrwegprüfung; er denkt jedoch nicht daran, auch den Wärter des Postens 5 hiezu heranzuziehen. Dadurch unterbleibt sowohl die Prüfung des Fahrweges innerhalb des ihm zugewiesenen Prüfbereiches, als auch die Sicherung der bei der Ausfahrt des Zuges spitzbefahrenen Weichen 131, 126 und 113.

Beim Anfahren des Zuges entgleisten auf der beim Zurückschieben der 10 Wagen aufgeschnittenen Weiche 113 — infolge Nichtanliegens der betreffenden Zungen- an die Backenschiene — zwei Wagen mit beiden Achsen. Da der Schlußschaffner die Entgleisung bemerkt und sofort die Notbremse betätigt, kommt der Zug nach kurzer Fahrt wieder zum Stillstand.

Welche Unterlassungen verursachten den Unfall?

Der Fahrdienstleiter hatte von der Aufstellung des Zuges auf den Gleisen 26 und 24 a keine Kenntnis, da ihm „dies nicht gemeldet worden war“; daß er sich darum auch gar nicht gekümmert hat, spricht besonders für seine Schuld. Er mußte wissen, daß der Zug 88 Achsen hatte, im Gleis 26 aber nur 35 Achsen aufgestellt werden konnten; der Rest des Zuges befand sich also schon im Prüfbereich des Weichenpostens 5 und daher wäre auch dieser Posten zur Fahrweg-

prüfung heranzuziehen gewesen [DV V 3, Punkte 444, 445, b), 449 und 466, a)].

Der Weichenwärter ist am Zustandekommen des Unfalles mitschuldig, wenn er auch zur Fahrwegprüfung nicht beauftragt wurde. Er wußte, daß 10 Wagen von Gleis 26 nach Gleis 24 a zurückgeschoben werden sollten, unterließ es aber, die Weiche 113 in die erforderliche Stellung zu bringen, obwohl er für die richtige Stellung der Weichen beim Vershub verantwortlich ist (DV V 3, Punkt 126).

Der am Zurückschieben der 10 Wagen beteiligte Verschieber hat gegen den gleichen Punkt der DV V 3 verstoßen. Er befand sich an der Spitze des geschobenen Vershubteiles, hatte die Möglichkeit, auf die richtige Stellung der Weichen, für die er mitverantwortlich war, zu achten und hielt es doch nicht der Mühe wert, dies zu tun. Dadurch hat der Verschieber gleichzeitig auch gegen Punkt 101 der DV V 3 verstoßen. Der Sinn des Punktes 101 liegt unter anderem auch darin, bei geschobenen Vershubteilen den an der Spitze mitfahrenden Bediensteten dazu zu verhalten, die Fahrbahn zu überblicken und beim Auftreten von Fahrthindernissen — wie z. B. unrichtige Stellung einer Weiche — rechtzeitig die erforderlichen Signale zu geben.



FAHRDIENSTLEITER !

Bedient die Blockanlagen ruhig und überlegt!
Bedenket, wieviel davon abhängt!



34. Unerlaubtes Einlassen eines Personenzuges in einen durch einen Güterzug besetzten Raumabschnitt

Auf einer zweigleisigen Hauptbahn ist die Strecke zwischen den Bahnhöfen A und B durch einen Blockposten in zwei Raumabschnitte geteilt. Bahnhof- und Streckenblockung österreichischer Bauart ist vorhanden.

Im Bahnhof A war ein Güterzug ausgefahren, der beim Blockposten 1 zur Untersuchung eines brandverdächtigen Wagens angehalten wurde. Die Veranlassung hiezu ging vom Wärter einer zwischen Bahnhof A und dem Blockposten gelegenen Haltestelle aus.

Der Blockwärter, bei dem der Güterzug nun stand, versuchte mehrmals den Fahrdienstleiter des Bahnhofes A vom Anhalten des Güterzuges zu verständigen und wurde in diesen Bemühungen auch vom Fahrdienstleiter des Bahnhofes B unterstützt. Doch vergebens; der Gerufene war am Platz, um den nach dem Güterzug fälligen Personenzug gleicher Fahrtrichtung zu erwarten. Nach Ein- und Aussteigen der Reisenden wollte er den Zug abfertigen. Er war dabei der festen Meinung, das sich noch in Haltstellung befind-

liche Ausfahrtsignal schon freigegeben zu haben, obwohl dies nicht möglich gewesen wäre, da die Rückblockung für den vorausgefahrenen Güterzug noch ausstand.

Der Fahrdienstleiter eilte daher in seinen Dienstraum und forderte den Stellwerkswärter auf, doch endlich freizustellen. Als ihn dieser darauf aufmerksam machte, daß er noch keinen blockmäßigen Auftrag dazu erhalten hätte, versuchte der Fahrdienstleiter die Befehlsabgabe an das Stellwerk vorzunehmen. Da ihm dies wegen der fehlenden Rückblockung für den vorausgefahrenen Güterzug natürlich nicht gelingen konnte, nahm er einfach eine Blockstörung an; auf den Gedanken, daß die Betätigung des Befehlsabgabefeldes infolge des noch geblockten Zustandes des Anfangfeldes verhindert worden sein konnte, kam er gar nicht.

Der Fahrdienstleiter erteilte also dem Stellwerkswärter den Auftrag, die Weichen für die Ausfahrt zu stellen, mechanisch zu sichern und den Vollzug zu melden; an die Möglichkeit, die Fahrstraße unter Anwendung der Übertastensperre auch elektrisch festlegen zu können, dachte keiner der beiden Bediensteten.

Der Personenzug wurde also bei untauglichem Ausfahrtsignal abgefertigt.

Der Blockwärter, der sich — nach Verständigung der Zugmannschaft des Güterzuges über den Grund des Anhaltens — am Rückweg zu seinem Dienstraum befand, vernahm plötzlich das Fahrtsignal für den nachfolgenden Personenzug. Neuerlich versuchte er vergeblich, den Fahrdienstleiter des Bahnhofes A zu verständigen, daß der Güterzug noch bei ihm stünde. Auch diesmal gelang ihm dies nicht, so daß schließlich der Fahrdienstleiter des Bahnhofes B dem Haltestellenwärter den Auftrag erteilte, den Personenzug in der Haltestelle zurückzuhalten. Durch diese Maßnahme allein konnte ein Zusammenstoß der beiden Züge noch vermieden werden.

Welche Fehler hat der Fahrdienstleiter des Bahnhofes A begangen?

Vor allem hat er gegen Punkt 375 der DV V 3 verstoßen; er ließ den Personenzug in den vom Güterzug noch besetzten Raumabschnitt einfahren! Das konnte nur deshalb geschehen, weil er es verabsäumte, 5 Minuten nach Ablauf der Zeit, zu der der Güterzug die nächste Zugfolge-

stelle — den Blockposten — erreicht haben konnte, die Abgabe der Rückmeldung gemäß Punkt 396 der DV V 3 fernmündlich zu betreiben. Hätte er dies getan, würde er auch erfahren haben, daß der Güterzug noch beim Blockposten stand.

Aber trotz der Außerachtlassung dieser elementaren Vorschriftenbestimmungen wäre der Vorfall noch immer zu vermeiden gewesen. Wenn schon der Fahrdienstleiter fälschlicherweise im Glauben war, es liege eine Blockstörung vor und er müsse den Zug bei untauglichem Ausfahrtsignal abfertigen, hätte er jedoch vor Zulassung der Fahrt unbedingt die fernmündliche Rückmeldung für den vorausgefahrenen Güterzug einholen müssen (DV V 3, Punkt 399).

Schließlich wurde die Fahrwegsicherung für den Personenzug vollkommen unrichtig vorgenommen. Der Fahrdienstleiter hätte sich — da das Freistellen des Ausfahrtsignals nicht möglich war — nicht allein mit der Meldung des Stellwerkswärters über die richtige Stellung und Sicherung der Weichen begnügen dürfen, sondern die Weichen auch elektrisch festlegen lassen müssen, was bei Anwendung der Übertastensperre möglich gewesen wäre.

Die Hauptreisezeit bietet besondere Gelegenheit zur Kundenwerbung!

**Fahrdienstleiter, seid umsichtig und nicht nervös,
Schaffner, seid dienstbereit und freundlich,
Auskunftsbeamte, seid höflich und geduldig!**

35. Kundendienst, wie er sein soll

Daß unsere Reisenden nicht nur zu tadeln und Unzulänglichkeiten aufzuzeigen verstehen, sondern in vielen Fällen sich auch anerkennend äußern und dies den zuständigen Stellen zur Kenntnis bringen wollen, zeigt eine Reihe von Zuschriften, die das einwandfreie und kundenfreundliche Verhalten von Bediensteten zum Inhalt haben. Aus diesen seien zwei Fälle herausgegriffen. Sie beweisen, daß es unter unseren Zugbegleit- und Bahnhofbediensteten solche gibt, die es sich zur Aufgabe gemacht haben, den Reisenden gegenüber so hilfsbereit als nur möglich zu sein, ihnen — man möchte fast sagen — jeden Wunsch von den Augen abzulesen und dadurch wahren Kundendienst auszuüben.

Ein Reisender löst sich am Schalter eine Fahrkarte nach Wien. In der Eile läßt er sie jedoch liegen und steigt in den Zug ohne gültigen Fahrtausweis ein.

Der Schaffner — dem der Reisende sein Mißgeschick mitteilt — stellt eine neue Fahrkarte aus. Im nächsten Anhaltebahnhof läuft er zum Fernsprecher und fragt beim Schalterbeamten

an, ob die vergessene Fahrkarte nicht vielleicht gefunden worden sei. Als dieser bejaht, setzt der Schaffner den Reisenden hievon in Kenntnis und bittet ihn um seine Adresse, damit ihm das Geld für die vergessene und daher nicht benützte Fahrkarte rückerstattet werden könne. Der Reisende zeigt sich erfreut über die Bemühungen der Bediensteten und bedankt sich.

Doch der Schaffner versucht noch ein übriges:

In einem der nächsten Anhaltebahnhöfe versucht er, den Bahnhofvorstand zur Auszahlung des Betrages zu veranlassen, der beim Reiseantrittsbahnhof des Reisenden für diesen dort bereitliegt. Und siehe, es klappt auch hier. Die beiden Bahnhöfe regeln die Übermittlung des Betrages, der Bahnhofvorstand zahlt ihn dem Schaffner sofort aus.

Man versteht, daß der Reisende angenehm überrascht ist, so kurze Zeit, nachdem ihm dieses Mißgeschick widerfahren, den Betrag wiedererstattet zu bekommen. Er fühlt sich daher bemüßigt, das entgegenkommende Verhalten der beteiligten Bediensteten der Verwaltung zur Kenntnis zu bringen. Sein Schreiben war Anlaß,

diesen Bediensteten Dank und Anerkennung auszusprechen.

Im zweiten Falle bereitet sich ein ausländischer Reisender zum Aussteigen in einem größeren Bahnhof vor. Er hat sehr viel Handgepäck und es bereitet ihm Sorge, wie er damit den Weg zum Fahrdienstleiter zurücklegen soll, um auf seiner Fahrkarte den Unterbrechungsvermerk anbringen zu lassen.

Da nähert sich ein junger Schaffner und — als ob er die Gedanken des Reisenden erraten hätte — fragt ihn, ob er die Fahrt zu unterbrechen gedenke. In diesem Falle könne er ihm den Weg

zur Fahrdienstleitung ersparen und die Unterbrechung selbst bestätigen.

Der Reisende zeigt sich über dieses vorbildliche Verhalten des Schaffners so erfreut, daß er sofort der Verwaltung davon Mitteilung macht.

Unser Publikum ist auch für die geringste Aufmerksamkeit dankbar und anerkennt sie. Gerade ein Schaffner hat überaus oft Gelegenheit dazu, als Werber für die Österreichischen Bundesbahnen aufzutreten; es kostet nicht viel Mühe — der Lohn wird aber darin liegen, ein zufriedenes und bahntreues Publikum gewonnen zu haben.



Gut und Begleitpapiere sollen während der Beförderung nicht getrennt werden

aber auch

zusammengehörige Wagen sollen bis zum Ziel gemeinsam befördert werden



36. Zusammengehörige Wagen gemeinsam zum Ziel befördern

In einem Bahnhof wurden vom gleichen Absender zur gleichen Zeit an ein und denselben Empfänger 11 Wagen nach Basel zur Rheinverschiffung aufgeliefert. In Buchs (St. G.) trafen die Wagen bereits in drei Gruppen ein, und zwar 5 Wagen in der 14. Stunde, 4 Wagen in der 24. Stunde und 2 Wagen in der 8. Stunde des nächsten Tages.

Da die Sendungen für einen gemeinsamen Schiffstransport bestimmt waren, entstanden dem Empfänger durch das Lagern bis zum vollständigen Eintreffen aller Wagen und durch Abfahrtsversäumnis des Schiffes beträchtliche Kosten.

Die Forderung „zusammengehörige Wagen nicht zu trennen“ steht zwar in keiner Dienstvorschrift, sie ist aber vernunftgemäß und kann in vielen Fällen, bei einiger Aufmerksamkeit und guter Zusammenarbeit zwischen Transiteur und Verschubbediensteten ohne Mühe beachtet werden.

Dieses durch keine Vereinbarung oder Vorschrift erzwungene Entgegenkommen ist echter Kundendienst.

Zur Beachtung durch Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter, Verschubbedienstete und Transiteure!

Kleinwagenführer!

Seid Euch dessen immer bewußt, daß Eure Meldung an den Fahrdienstleiter über das Eintreffen des Kleinwagens im Bahnhof die Grundlage für die Abgabe der vorgeschriebenen Rückmeldung bildet! Die Meldung über das Eintreffen des Kleinwagens bestätigt dem Fahrdienstleiter die Räumung des Streckengleises von allen Fahrzeugen der Kleinwagenfahrt, also auch von etwa mitbeförderten Bahnwagen bzw. Regelfahrzeugen. Bedenket dies vor Abgabe der Meldung!