

Verkehrs- UNTERRICHTSBLATT

2. Stück

Wien, am 1. Februar 1955

Jahrgang 1955

- Inhalt:**
5. Zusammenstoß eines Personenzuges mit einem Vershubteil durch Zulassung eines verbotenen Vershubes und durch Überfahren der Trapeztafel
 6. Fernsprechdisziplin
 7. Dienst am Kunden
 8. Stückgutbeförderung

Zur Beachtung!

Das Verkehrsunterrichtsblatt soll allen Bediensteten leicht zugänglich sein. Es darf daher nicht in Schränken oder Laden versperrt werden, sondern muß auf bestimmten, den Bediensteten bekannten Plätzen aufliegen.

Da die Unterrichtsblätter bleibenden Wert haben, sind sie zu sammeln und in den hiefür vorgesehenen, demnächst zur Auslieferung kommenden dauerhaften Mappen zu verwahren.

Die für die Ausbildung, Schulung und Überwachung der Bediensteten Verantwortlichen haben bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Notwendigkeit wiederholter und aufmerksamer Lektüre dieses Behelfes zu betonen und die Lehrbeispiele — angewandt auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse — erläuternd zu besprechen.

Nur bei solcher Auswertung können diese Blätter ihren Zweck erfüllen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen!

Fahrdienstleiter, Geschäftsführer, Weichenwärter!

Die Einfahrten auf besetzte Gleise haben im zweiten Halbjahr 1954 bedrohlich zugenommen.
Selbst jeder Laie erkennt die Gefährlichkeit solcher Fehldispositionen.

Ihr seid fachkundig, müßt Euch daher der Tragweite fehlerhaften Tun und Lassens weitaus eher bewußt sein!

Fahrdienstleiter! Geschäftsführer!

Die Trapeztafel ist nur ein **Kennzeichen** und dient nur **bedingt** der Deckung eines Bahnhofes. Jeder eine Zugfahrt störende **Verschub** muß daher in den mit Trapeztafeln ausgestatteten Bahnhöfen mindestens 10 Minuten — bei unsichtigem Wetter mindestens 15 Minuten — vor der voraussichtlichen **Ankunft** des Zuges eingestellt sein.

Tragt Sorge dafür! Es geht um die Sicherheit von Leben und Gut! Es geht auch um Euren makellosen dienstlichen Ruf!

5. Zusammenstoß eines Personenzuges mit einem Verschubteil durch Zulassung eines verbotenen Verschubes und durch Überfahren der Trapeztafel

In einem Bahnhof einer Nebenbahn war die Kreuzung eines Güterzuges mit einem Personenzug abzuwickeln.

Der auf Gleis 3 eingefahrene Güterzug wurde vom Fahrdienstleiter lediglich verständigt, daß der als Gegenzug in Betracht kommende Personenzug vom Nachbarbahnhof mit 35 Minuten Verspätung abgefahren und die vorzunehmende Verschubarbeit — Abholen eines auf Gleis 2 stehenden Wagens — noch vor seiner Ankunft durchgeführt werden müsse.

In Befolgung dieses Auftrages fuhr der Verschubteil auf Gleis 2 und zog den dort stehenden Wagen über die Einfahrweiche auf Gleis 1 mit der Absicht vor, wieder an den auf Gleis 3 stehenden Zug zu fahren. Während dieser Verschubbewegung bemerkte der Heizer das Herannahen des Personenzuges und veranlaßte sofortige Abbremsung des Verschubteiles durch den Lokomotivführer. Das Zurückschieben nach Gleis 3 gelang aber nicht mehr, da der Personenzug die Trapeztafel — vor der er planmäßig anzuhalten gehabt hätte — überfahren hatte und in der Folge mit dem Verschubteil zusammenstieß. Der Zusammenstoß erfolgte genau 10 Minuten nach **Ankunft** des Güterzuges im Kreuzungsbahnhof.

Der Lokomotivführer des Personenzuges hatte wohl ungefähr 150 m vor der Trapeztafel die Verschubabteilung bemerkt und eine Schnellbremsung eingeleitet; wegen durch die Schnellbremsung verursachter Blockierung der Räder des Zuges blieb die Bremsung aber fast wirkungslos.

Der Zugführer versuchte — mangels einer Notbremseinrichtung — die Vakuumbremsschläuche zwischen Gepäckwagen und den folgenden Wagen zu trennen; da aber sein Vorhaben wegen der stark aneinandergereißten Kupplungsmuffen scheiterte und der Zusammenstoß nicht mehr verhindert werden konnte, sprang er unmittelbar vorher ab.

Folgen des Zusammenstoßes:

1 Schwerverletzter, 14 Leichtverletzte,
16.000.— S Sachschaden!

Welche Verstöße gegen die Dienstvorschriften führten zu diesem Unfall?

Da es sich um einen Bahnhof ohne eigenen Verschubaufsichtsbediensteten handelte, oblag dem

Fahrdienstleiter die **Verschubaufsicht**. Dessen vordringlichste Aufgabe wäre es gewesen, festzustellen, ob mit Rücksicht auf den zu erwartenden Zug der Verschub in der die Zugfahrt gefährdenden Richtung überhaupt noch stattfinden dürfe.

Auf Grund der Zugansage für den anrollenden Personenzug ließ sich die voraussichtliche Ankunftszeit des Personenzuges ohne weiteres ermitteln. Bei einem Vergleich mit der tatsächlichen Ankunftszeit des Güterzuges hätte sich ein Zeitunterschied von knapp 10 Minuten ergeben. Diese Überlegung stellte jedoch der Fahrdienstleiter gar nicht an, sondern erteilte den Auftrag, den Verschub noch vor Ankunft des Personenzuges durchzuführen.

Da gemäß DV V 3, Punkt 114, in Bahnhöfen ohne Einfahrsignal ein Verschub über die Einfahrweiche bei sichtigem Wetter überhaupt nur bis 10 Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft eines Zuges gestattet ist, stellt die Zulassung des Verschubes im vorliegenden Fall einen unverantwortlichen Verstoß des Fahrdienstleiters gegen grundlegende Sicherheitsbestimmungen dar. Durch diesen Verstoß wurden in gewissenloser Weise Menschenleben und Sachwerte großer Gefahr ausgesetzt. Das Verhalten des Fahrdienstleiters, der den an sich unzulässigen Verschubauftrag nicht einmal durch die gemäß DV V 3, Punkt 88, vorgeschriebene Bekanntgabe der zeitlichen Ausdehnung des Verschubes ergänzte, ist **grob-fahrlässig** gewesen.

Der Unfall wäre aber trotz der Verstöße des Fahrdienstleiters vermieden worden, wenn der Lokomotivführer des Personenzuges, den Bestimmungen der DV V 3, Punkt 458, gemäß, die Trapeztafel als ein für seinen Zug geltendes Haltzeichen beachtet hätte. Er verabsäumte dies jedoch in verantwortungsloser Weise. Erst in dem Augenblick, als er die ihm entgegenfahrende Verschubabteilung wahrnahm, kam ihm seine Unterlassung zum Bewußtsein. Er versuchte durch Schnellbremsung das drohende Unheil abzuwenden, erreichte aber durch das Zusammentreffen widriger Umstände damit nur das Gegenteil; die Räder des Zuges wurden blockiert, der Zusammenstoß war nicht mehr aufzuhalten (DV V 2, Punkt 191, und DV V 3, Punkt 458).

Die schuldtragenden Bediensteten wurden vom Dienst abgezogen, gerichtlich verurteilt und im Dienststrafverfahren hart bestraft.

**Bahneigene Fernsprechanlagen nur zu dienstlichen Zwecken
benützen! Außer Dir wollen auch andere sprechen, fasse Deine
Ferngespräche daher kurz und sachlich!**

6. Fernsprechdisziplin

Das Bahnfernprechnetzt ist so belastet, daß wichtige Gespräche — namentlich während der Tagesstunden — oft starke Verzögerungen erfahren.

Woran liegt das?

Eine der Ursachen der übermäßigen Beanspruchung unserer Fernsprechanlagen ist wohl in der unzulässigen Benützung des Netzes für private Gespräche zu sehen.

Der Anteil solcher Gespräche am Gesamtaufkommen ist hoch. Wie oft kommt es doch vor, daß wichtige betriebliche Anordnungen einer anderen Stelle nicht zeitgerecht übermittelt werden können, weil die hiezu gerufene Fernsprechstelle dauernd besetzt ist. Die zur Intervention aufgeforderte Fernsprech-Auskunft kann sich nur zu oft gerade noch in ein zu Ende gehendes Gespräch über den spannenden Verlauf eines Fußballspieles einschalten. Basateilnehmer mit Postanschluß lassen sich — wo diese Einrichtung besteht — vom Tonband die neuesten Nachrichten oder den Wetterbericht zu Gehör bringen, kindlichere Gemüter lauschen auch der „Märchentante“.

Das alles muß nicht nur als Verstoß gegen die Dienstauffassung, sondern außerdem als grobe

Unkameradschaftlichkeit angesprochen werden. Während ein Bediensteter auf Nadeln sitzt, weil er sein dringendes dienstliches Gespräch nicht anbringen kann, benützt der andere die Fernsprechleitungen verbotenerweise zu privaten Spielereien.

Ein weiterer Grund für die starke Belegung des Fernprechnetzes liegt in der oft äußerst mangelhaften Vorbereitung der Gespräche.

Es ist doch selbstverständlich, daß sich der Anrufer über den Zweck seines Gespräches und die möglichen Gegenfragen im klaren zu sein hat. Er muß daher zunächst mindestens wissen, an wen er sich überhaupt wenden will. Das heißt also, daß von ihm die Kenntnis der Rufnummer des Anzurufenden vorausgesetzt werden muß und er nicht erst nach dem Abheben des Hörers im Fernsprechverzeichnis verzweifelt nach der Nummer sucht. Voraussichtlich notwendig werdende Gesprächsunterlagen sind vorzubereiten; ihr Herbeiholen während des Gespräches beweist mangelnde Überlegung. Jedes Gespräch ist kurz und sachlich zu führen; langatmige Debatten sind tunlichst zu vermeiden.

Der Fernsprecher dient der raschen Nachrichtenübermittlung; jeder der vorgenannten Verstöße ist eine Sünde gegen diese Zweckbestimmung!

Eisenbahner!

Auch Du bist Geschäftsmann; Deine Kundschaft sind die Bahnbenützer.
Höflichkeit und Entgegenkommen, die Du als Käufer im kleinsten Laden
erwartest, fordert die Kundschaft auch von Dir!

7. Dienst am Kunden

Beschwerden der Bahnbenützer über verletzendes Benehmen der mit ihnen in Berührung kommenden Bahnbediensteten sind an der Tagesordnung und leider nur zu oft berechtigt. Der in der Öffentlichkeit nicht selten mit beißender Ironie glossierte „Amtskappelgeist“ unseligen Angedenkens darf aber nicht wieder aufleben!

Die Uniform ist ein Ehrenkleid, beschmutze es nicht mit charakterlichen Häßlichkeiten. Als

öffentlicher Bediensteter bist Du Diener der Gesamtheit; in dieser Eigenschaft ist es eine Deiner schönsten Aufgaben, auch ihr Helfer zu sein. Wahre Dein Amt mit Würde — Dienen heißt nicht unterwürfig sein — und man wird Dir den notwendigen Respekt von selbst entgegenbringen. Dein Auftreten ist die Visitenkarte Deines Brotgebers. Nur wenn Du Dich — sei es nun am Schalter, am Bahnsteig oder im Zug — höflich und entgegenkommend benimmst, wird man das Transportmittel, dem Du dienst, gerne wieder in Anspruch nehmen.

Kein Zweifel, daß zur Wahrung der Ordnungsvorschriften auch ein entschiedenes Auftreten notwendig sein wird, aber auch ein solches läßt sich mit Höflichkeit sehr wohl vereinen. Ein altes Sprichwort sagt „Der Ton macht die Musik“; vom Ton also wird der Erfolg unseres Kundendienstes maßgeblich beeinflusst sein.

Bist Du im Verkehr mit Deiner Kundschaft unwirsch, mürrisch und widerwillig, wird die Öffentlichkeit nicht nur Dich, sondern unseren Berufsstand überhaupt und damit auch das Ansehen der Bundesbahnen geringschätzen.

Nun noch ein Wort an die Zugbegleitmannschaften!

Bietet dem Reisenden jede mögliche Annehmlichkeit. Seid um Eure Fahrgäste bemüht;

helft — vornehmlich älteren Leuten — beim Einsteigen, Platzsuchen, Versorgen des Gepäcks; kümmert Euch um Heizung und Beleuchtung; schließt die Wagentüren vorsichtig und ohne Lärm.

Vergesst bei der Fahrkartenüberprüfung nicht auf einfachste Höflichkeitsformen; grüßet beim Betreten des Abteils, ersuchet um den Vorweis der Fahrkarten und danket bei deren Rückgabe!

Wenn wir alle so zusammenhelfen, können wir es nicht nur vermeiden, unsere alten Kunden zu verärgern, es wird vielmehr einem freundlichen Wort auch da und dort der Gewinn eines neuen Bahnbenützers zu danken sein!

Der Stückgutverkehr ist mengenmäßig seit dem Jahre 1951 immer mehr zurückgegangen

Müssen nicht Vorfälle der nachstehend geschilderten Art zu einem weiteren Verlust führen?

8. Stückgutbeförderung

Eine Stückgutsendung von Wien Nordbahnhof nach Klosterneuburg-Weidling (12 km) war vom 30. September 1954 bis 6. Oktober 1954 unterwegs.

Obwohl Stückgutwagen zu den bevorzugt zu befördernden Wagen zählen, versäumte der Wagen, in dem das angeführte Stückgut verladen war, bereits im Aufgabebahnhof 6 Abfuhrmöglichkeiten und benötigte nach seiner verzögerten Umladung in Wien Nordwestbahnhof noch 3 Tage, bis er sein Ziel erreichte.

Der Vermerk: „Wer das erfährt, wird von Wien nach Klosterneuburg bestimmt nicht mehr die Bahn benützen!“, den das Geschäftsstück trägt, in dem dieser Fall behandelt wurde, ist nur zu treffend!

Nicht beachtet wurden:

- a) GD.-Z. 1997/2 vom 28. November 1952: Liste der Güter, die auch bei frachtgutmäßiger Abfertigung beschleunigt — mit Eilgüterzügen — zu befördern sind;

- b) DV V 47, Punkt 30.

Bestehen für Stückgutwagen Beförderungspläne, dann sind sie nach diesen Plänen zu befördern; ist jedoch kein Beförderungsplan vorgesehen, so gelten diese Wagen als bevorzugte Fracht (DV K 5, Punkt 14).

Bekanntlich ist die Stückgutbeförderung mit der Bahn besonders stark durch den Wettbewerb der Straße bedroht. Nur durch rasche, verlässliche Beförderung, die aber die Mitwirkung aller Beteiligten voraussetzt, kann dieser Geschäftszweig gehalten werden.

Fahrdienstleiter, Transiteure, Magazinsmeister vermeidet Anschlußversäumnisse. Bühnenleiter bedenkt, daß jeder Umladerest unsere Konkurrenzfähigkeit schwer schädigt.

(Zur Beachtung durch Fahrdienstleiter,
Transiteure und Magazinsmeister)