

Verkehrsbetriebs-Unterrichtsblatt

7. Stück

Wien, am 1. Juli 1956

Jahrgang 1956

Inhalt: 26. Zusammenstoß eines Lokomotivzuges mit einer Vershubabteilung
27. Adjustierung und Benennen
28. Worauf es ankommt
29. Lösung des 4. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

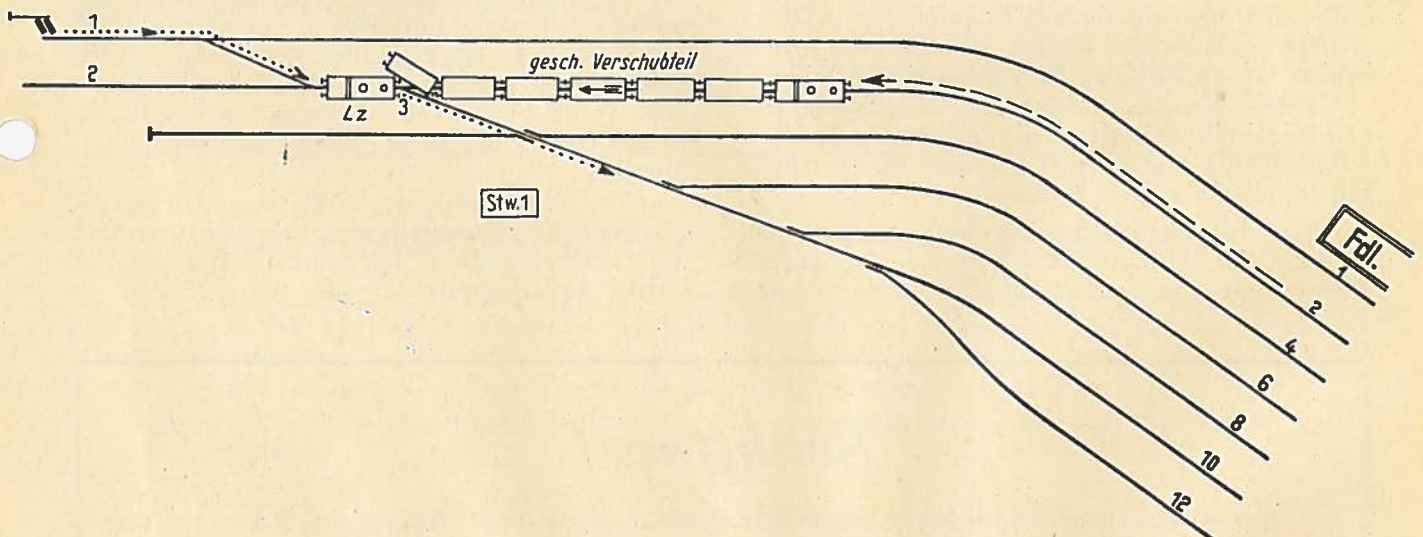
Bahnhofsvorstände, Fahrdienstleiter!

Nur sofortige Meldung über außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr an die Zugleitungen gibt die Möglichkeit, notwendige Anordnungen raschest zu treffen.

Zugleitungsbeamte!

Gebt solche einlangende Meldungen sofort an die Euch bekannten Stellen weiter. Nur bei ungesäumter Einhaltung des Meldevorganges ist klaglose Betriebsabwicklung und zeitgerechte Verlautbarung in Presse und Rundfunk möglich.

26. Zusammenstoß eines Lokomotivzuges mit einer Vershubabteilung



Der auf Gleis 2 gegenüber der Fahrdienstleitung des in der Skizze dargestellten Bahnhofes stehende Wagensatz eines Personenzuges soll von der Zuglokomotive bis über die Weiche 3 geschoben und von dort in Gleis 12 gezogen werden. Der Fahrdienstleiter stimmt dem geplanten Vershub zu. Stellwerk 1 wird durch den Vershubleiter von der bevorstehenden Bewegung

verständigt und bringt die Weichen in die erforderliche Stellung.

Kurze Zeit später nähert sich dem Bahnhof ein Lokomotivzug. Der Fahrdienstleiter sieht, daß die Vershubbediensteten gegenüber seinem Dienstraum auf Gleis 2 noch mit dem Entlüften des Wagensatzes beschäftigt sind; er nimmt daher an, diese Arbeit werde noch einige Zeit andauern.

Er beschließt also den anrollenden Lokomotivzug noch vor Durchführung des geplanten Vershubes einfahren zu lassen, teilt die geänderte Disposition dem Stellwerkswärter mit und gibt die Einfahrt auf Gleis 10 frei. Einen Auftrag zur Vershubeinstellung an den in seiner Nähe befindlichen Vershubleiter zu geben, erscheint ihm jedoch überflüssig, da die Bahnhofdienstordnung vorsieht, daß alle Vershubeinstellungen aus Gleis 2 in Höhe des Stellwerkes 1 anzuhalten und dort die Zustimmung zur Weiterfahrt vom Stellwerkswärter abzuwarten haben.

Der Stellwerkswärter kommt dem Auftrag des Fahrdienstleiters zur Freistellung des Einfahrsignals nach. Knapp nach der Freistellung setzt sich die Vershubeinstellung in Bewegung und fährt in raschem Tempo geschoben in Richtung Weiche 3. Jetzt erst kommen dem Fahrdienstleiter, der das Anfahren des Vershubeinstellens bemerkt, Bedenken. Er teilt dem Stellwerkswärter mit, daß sich die Vershubeinstellung in rascher Fahrt seinem Stellwerk nähere. Der Stellwerkswärter gibt beruhigend zur Antwort, der Vershubeinstellteil werde schon rechtzeitig anhalten. Doch er täuscht sich. Der Vershubleiter vergißt nicht nur auf das vorgeschriebene Anhalten beim Stellwerk sondern gibt ununterbrochen das Signal „Herkommen“, wobei er — obwohl er sich an der Spitze des Vershubeinstellens befindet — nicht im geringsten auf die Weichenstellung achtet. Erst als er am Stellwerk vorbeifährt bemerkt er die Haltesignale des Wärters. Er gibt diese an den Lokomotivführer weiter und springt ab. Der Lokomotivführer befolgt die Haltsignale und gibt Gegendampf. Ebenso handelt der Führer des einfahrenden Lokomotivzuges. Beide Bedienstete können jedoch den Zusammenstoß nicht mehr verhindern. In der Höhe der Weiche 3 bohrt sich die einfahrende Lokomotive in den ersten geschobenen Wagen, wobei dieser mit beiden Achsen entgleist. Sachschaden S 20.000. —

Dieses Ereignis bringt die Gleichgültigkeit und Bequemlichkeit, deren sich leider viele Bedienstete schuldig machen und die dann zu Unfällen führen, sinnfällig zum Ausdruck.

Der Fahrdienstleiter war zu bequem, vor Freigabe des Einfahrsignals vor die Tür seines Dienstraumes zu treten und die in der Nähe

befindlichen Vershubeinstellenden zur notwendigen Vershubeinstellung zu beauftragen. Erst als der Vershubeinstellteil bereits in Bewegung war, wurde er sich seiner Aufsichtspflicht — diesfalls rechtzeitiges Anordnen der Vershubeinstellung — bewußt und benachrichtigte den Wärter des Stellwerkes 1 von der gefährdenden Vershubbewegung [DV V 3, Punkte 86, 119, 120, 410 und 455, a)].

Doch dieser verhielt sich ebenso gleichgültig wie der Fahrdienstleiter. Er tat nichts, um die Gefährdung hintanzuhalten (Rückstellen des Einfahrsignals und unverzügliche Abgabe von Haltsignalen), sondern verließ sich zunächst darauf, daß die Vershubeinstellung nach den Bestimmungen der Bahnhofdienstordnung ohnedies in Höhe des Stellwerkes 1 anzuhalten habe. Die in der Folge wohl, jedoch zu spät gegebenen Haltsignale erwiesen sich natürlich als nicht mehr wirksam. Damit hat der Stellwerkswärter ebenso wie der Fahrdienstleiter gegen die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 119, 120 und 410 verstoßen.

Trotz aller Interesselosigkeit des Fahrdienstleiters und Stellwerkswärters hätte der Zusammenstoß vermieden werden können, wenn wenigstens der Vershubleiter pflichtbewußt gehandelt hätte. Dieser kümmerte sich aber weder um die Bahnhofdienstordnung noch um die Bestimmungen der Punkte 103, 104 und 126 der DV V 3. Er unterließ das beim Stellwerk vorgeschriebene Anhalten und gab — obwohl er sich an der Spitze des geschobenen Vershubeinstellens befand — ungeachtet der unrichtigen Stellung der Weiche 3 unausgesetzt das Signal „Herkommen“. Erst die Haltsignale des Stellwerkswärters ließen ihn aufmerksam werden und veranlaßten ihn zur Abgabe der gleichen Signale an den Lokomotivführer.

Es sei an dieser Stelle noch ausdrücklich erwähnt, daß sich der Vorfall nicht vielleicht während der Nachtstunden oder bei Sichtbehinderung sondern um 12.00 Uhr ereignete! Gibt es da für die Verfehlungen der beteiligten Bediensteten überhaupt noch Entschuldigungsgründe?

Der Fahrdienstleiter wurde vom Dienst abgezogen und ebenso wie der Vershubleiter und der Stellwerkswärter mit einem empfindlichen Gehaltsabzug bestraft.

Schaffner!

Kommt stets der Verpflichtung nach, in Expres-, Schnell- und Eilzügen den Reisenden den Namen des nächsten Haltebahnhofes bekanntzugeben.

Durch diese Ansagen werden Ortsunkundige rechtzeitig über das bevorstehende Eintreffen in ihren Zielbahnhöfen unterrichtet. Beschleunigtes Aussteigen wird erreicht und Aufenthaltsüberschreitungen bleiben vermieden. Ausländer erwarten diese Ansage umso mehr, da die Bekanntgabe des nächsten Haltebahnhofes auf ihren Bahnen eine Selbstverständlichkeit darstellt.

27. Adjustierung und Benehmen

Uniformträger!

Der Sommer kommt. Heiße Tage stehen uns bevor. Dies darf aber keineswegs Anlaß sein, sich an solchen Tagen mit offener Uniformbluse oder ausgeschlagenem Hemdkragen ins Blickfeld des

Reisepublikums zu begeben! Es muß von allen Uniformträgern verlangt werden, sich so zu kleiden, wie es die Dienstkleidervorschrift verlangt. Ihr habt immer zu bedenken, daß ein ordentlich gekleideter Bediensteter beim Reisepublikum einen wesentlich günstigeren Eindruck hinterlassen wird, als einer, der sich beispielsweise



← s o

den Blicken präsentiert.

Uniformträger mit gelben Schuhen zur schwarzen Uniformhose, mit kariertem Hemd oder bunter Krawatte zur Ausschlagbluse werden nur Gegenstand abfälliger, geringschätzender Äußerungen über unseren Berufsstand bilden! Ebenso kritischer Beurteilung begegnen Uniformträger, wenn sie ohne Dienstkappe oder gar mit ziviler Kopfbedeckung angetroffen werden.

Betriebskontrolloren, Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst und Bahnhofvorstände!

Belehrt die Bediensteten neuerlich über vorschriftsmäßige Adjustierung (siehe Verkehrs-Unterrichtsblatt, 4. Stück aus 1955, Beispiel Nr. 14). Macht sie weiters darauf aufmerksam, daß es an sich ungehörig und ein Zeichen schlechter Kinderstube ist, beim Gespräch die Zigarette im Mund oder die Hände in den Taschen zu behalten, und daß dies in besonderem Maße im Verkehr mit Bahnkunden gilt. Nur Bedienstete mit tadelloser Kleidung und korrektem Benehmen werden die so sehr im Interesse der Bahn gelegene Achtung des Reisepublikums erringen!

Schrankenwärter, Stellwerkswärter!

Es vergeht kein Tag, an dem nicht im Gesamtbereich der Österreichischen Bundesbahnen mindestens ein- bis zweimal Schranken bei Zugfahrten offen und unbewacht bleiben oder zu spät geschlossen werden!

Grund: Der Schrankenwärter hat auf das rechtzeitige Schließen vergessen!

Leider kommt es dann nur allzu häufig zum Zusammenprallen zwischen Schienen- und Straßenfahrzeugen.

Die Folgen

- für den Straßenbenützer: Tötung oder Verletzung, meist großer Sachschaden,
- für den Schrankenwärter: Abzug vom Wärterdienst, Gerichtsstrafe, Dienststrafe,
- für die Verwaltung: Ersatzleistungen, Rentenzahlungen usw.

Erkundigt Euch daher — besonders in Verspätungsfällen — genau über den Zuglauf. Nur so ist es möglich, den Schranken zur vorgeschriebenen Zeit zu schließen!

Bedenket immer, wieviel für Euch und für andere davon abhängt!

Verlaßt Euch nicht auf die Fahrsignale!

28. Worauf es ankommt

Engpässe für die Betriebsabwicklung mit all ihren unerwünschten Folgen wird es immer wieder geben.

Stoßverkehr, besonders im Herbst, unzulängliche Bahnhofanlagen, Lokomotivmangel usw. werden in der Regel als Ursache von Beförderungsverzögerungen, Lieferfristüberschreitungen und damit auch der Verärgerung unserer Kunden anzusehen sein.

Wenn es sich um **unvermeidbare** Fälle handelt, wird der Kunde auch Verständnis für kleinere Verzögerungen haben. Die Überprüfung einer großen Zahl von Reklamationsfällen wegen Lieferfristüberschreitung hat aber bedauerlicherweise ergeben, daß bei einigem guten Willen und etwas mehr Aufmerksamkeit zumindest die großen Verzögerungen bedeutend einzuschränken gewesen wären.

Wenn ein Wagen, sei es aus Belastungsgründen oder wegen Platz- und Verschiebungsschwierigkeiten, seinen vorgesehenen Anschlußzug einmal versäumt, so führt dies in der Regel zu einer geringfügigen Verzögerung und nur in ungünstigen Fällen auch zu einer Lieferfristüberschreitung. Diese Fälle — falls sie nicht in bestimmten Verkehrsbeziehungen zur Regel werden — sind meist unabwendbar.

Wenn ein Wagen aber in einem Bahnhof fünfmal und öfter in den Rest kommt, die Begleitpapiere vorschriftsmäßig gekennzeichnet sind und dieser Wagen im nächsten Umstellbahnhof abermals wiederholt in den Rest kommt, oder gar in drei Umstellbahnhöfen nacheinander verzögert wird, dann können solche Fälle, die in der Regel die Reklamation des halben Frachtbetrages zur Folge haben, nicht mehr als **unvermeidbar** bezeichnet werden.

Mit allen zu Gebote stehenden Mitteln muß daher verhindert werden, daß bereits einmal oder — wie es häufig vorkommt — wiederholt verzögerte Wagen neuerlich ihre Anschlußzüge nicht erreichen.

Wenn in der Dienstvorschrift V 47 in den Punkten 37 und 38 eindeutig angeordnet ist, daß Restwagen dem Fahrdienstleiter und Wagen, die wiederholt in den Rest gekommen sind, auch dem Bahnhofvorstand zu melden sind, so ist aus dieser Anordnung klar zu erkennen, welche Bedeutung der Verhinderung von Beförderungsverzögerungen zukommt.

Die Dienstvorschrift kann nicht für jeden einzelnen Fall bestimmen, was weiter zu geschehen hat, sie muß es dem Fahrdienstleiter bzw. dem Bahnhofvorstand überlassen, darüber zu entscheiden, welche Maßnahmen zur Verhinderung neuerlicher Verzögerungen mit allen ihren Folgen und zur Beschleunigung der weiteren Beförderung zweckmäßig und notwendig sind.

Aber nicht so sehr an Verstößen bei der Kennzeichnung der Begleitpapiere von Restwagen oder an Nachlässigkeiten bei der Erfassung und Meldung der Restwagen scheiterte bisher der mit den Bestimmungen der DV V 47 bezweckte Erfolg, sondern in der Hauptsache an der mangelnden Vorsorge zur Vermeidung weiterer Verzögerungen bzw. zur beschleunigten Weiterbeförderung bereits verzögerter Wagen.

Kontrolloren, Bahnhofvorstände und Fahrdienstleiter!

Erklärt den **Restwagen** zu Eurem Feind und bekämpft ihn mit allen Mitteln. Ihr helft dadurch nicht nur das Ansehen der Österreichischen Bundesbahnen gegenüber ihren Kunden zu heben, sondern bewahrt auch die Verwaltung vor empfindlichen finanziellen Verlusten!

29. Lösung des 4. Preisausschreibens — „Kennst Du die Vorschrift?“

Die richtige Lösung des im Verkehrs-Unterichtsblatt 6. Stück aus 1956 veröffentlichten Preisausschreibens lautet:

DV V 2, Punkt 187;

DV V 3, Punkte 100, 126 und Anlage 1, Punkt 2.

(Sind in der Lösung die Punkte 33, 104 und 110 der DV V 3 anstelle der Punkte 100, 126 und Anlage 1, Punkt 2, angeführt, so wurde auch dies als richtig bewertet).

Durch das Los wurden folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis (S 300.—):
Schaffner II Franz Thomann,
Bahnhof Graz Hbf.;
2. Preis (S 200.—):
Assistent Ferdinand Theissl, Zugführer,
Bahnhof Graz Hbf.;
3. Preis (S 100.—):
Adjunkt Ernst Freyer, Ing., Bahnhofvorstand,
Bahnhof Ladendorf;

1. Trostpreis (S 50.—):
Weichenaufseher Rudolf Fasching,
Bahnhof Graz Hbf.;
2. Trostpreis (S 50.—):
Assistent Ewald Culik, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Fels am Wagram;
3. Trostpreis (S 50.—):
Schaffner I Alfred Mayerhofer, Zugführer,
Bahnhof Graz Hbf.;
4. Trostpreis (S 50.—):
Assistent Friedrich Bachl, Fahrdienstleiter,
Bahnhof Guntersdorf;
5. Trostpreis (S 50.—):
Assistent Josef Lichtenberger, Zugführer,
Bahnhof Linz Hbf.

Die Gewinne gehen den Preisträgern umgehend zu.

Besonders hervorgehoben zu werden verdient die rege Beteiligung der Bediensteten des Bahnhofes Graz Hbf. am Preisausschreiben.