



Verkehrs-Unterrichtsblatt

5. Stück

Wien, am 1. Mai 1965

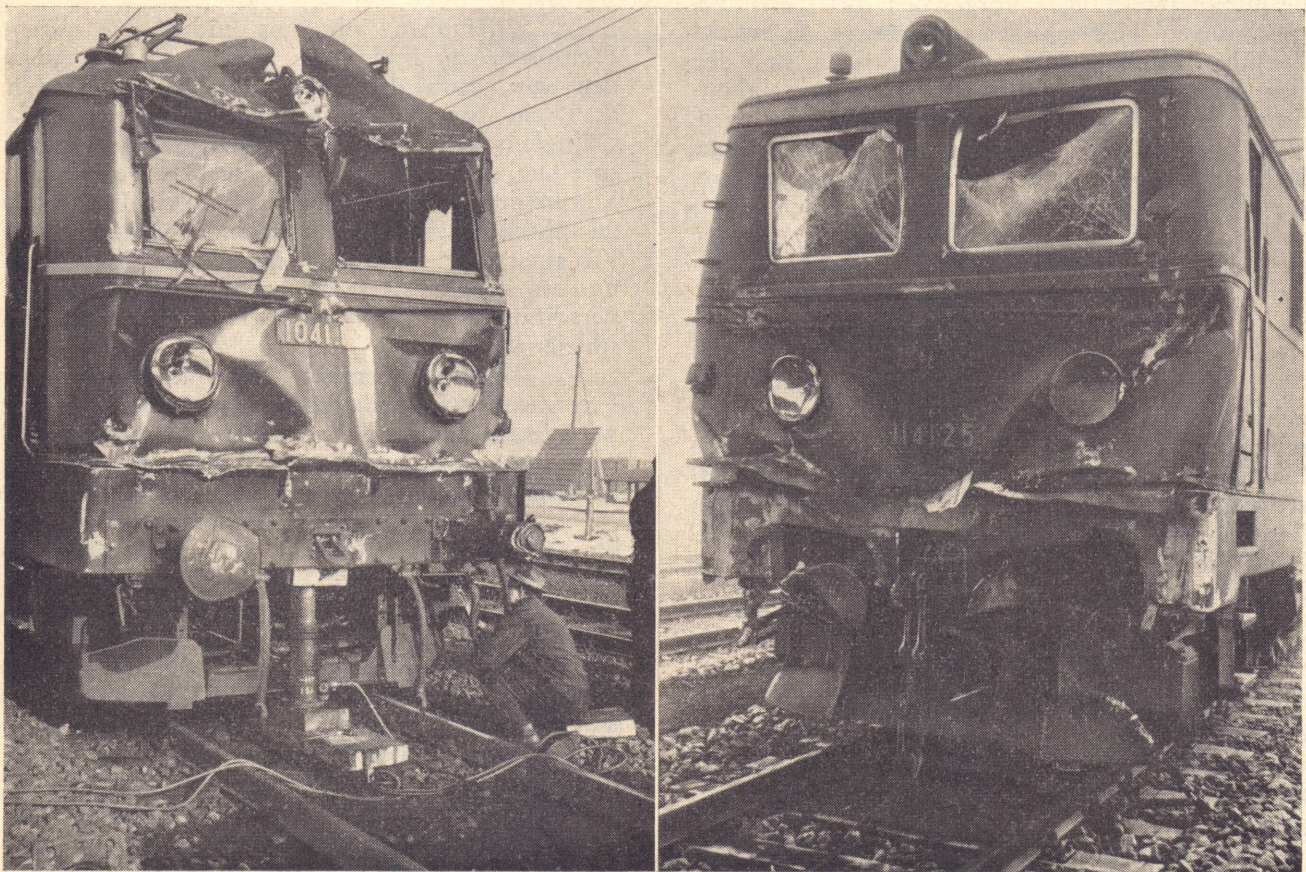
Jahrgang 1965

Inhalt: 22. Auszüge aus dem Vortrag des Betriebsdirektors, gehalten im 1. Fachlichen Seminar der Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst in der Bundesbahnakademie Neulengbach am 30. März 1965.
23. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen.
24. Neuerlicher Trunkenheitsanstand eines Fdl.
25. Zum Begriff „Wendefahrt“.
26. Etwas für jeden.
27. Meinung unserer Kunden.

Das ist das Ergebnis

Zusammenstoß eines Güterzuges mit einem im Durchfahr Gleis stehenden Tfz; schwere Verletzung eines Tfz-Führers, leichte Verletzung eines Zugführers. Schwere Beschädigung beider Tfz und von 4 Güterwagen.

Sachschaden: Zirka S 800.000!



wenn der Fdl keine Fahrstraßenprüfung vornimmt!

22. Auszüge aus dem Vortrag des Betriebsdirektors, gehalten im 1. Fachlichen Seminar der Schulungsbeamten für den Verkehrsdienst in der Bundesbahnakademie Neulengbach am 30. März 1965

Mehr Kontakt auf fachlicher Ebene

„... Halten Sie **mehr wie bisher Kontakt mit den Betriebskontrolloren**. Diese fachliche Berührung wird für beide Teile nützlich sein. Für den Betriebskontrollor insofern, als Sie ihm erkennbare Mängel mitteilen können, die Sie bei der Masse des Personals besser zu beobachten vermögen, wie der Kontrollor selbst und für Sie, weil der Kontrollor in der Praxis aufgetauchte Mängel früher und deutlicher bemerkt und außerdem viel individueller sieht wie Sie es vermögen.

Nimmt der Kontrollor bei einem bestimmten Beamten wahr, daß ein Vorschriftenabschnitt nicht sitzt und teilt er Ihnen dies mit, so werden Sie bestimmt Gelegenheit nehmen, sich dieses Mannes, sei es bei einem gesonderten Besuch, sei es bei der planmäßigen Schulung, besonders anzunehmen und werden bemüht sein, seine Wissenslücken zu beseitigen.

Halten Sie **auch ständig Kontakt mit den anderen Schulungsbeamten**, wenn eine Frage mit mehreren Deutungsmöglichkeiten aufkommt. **Es muß stets eine Linie gefunden werden**, denn der Schulungsbeamte in Amstetten darf nicht anders interpretieren wie der in Linz oder in Wien Westbf.

Innerhalb der Direktionen sind Schulungsbeamtenbesprechungen vorgesehen. Bei diesen Besprechungen wird sehr klug diskutiert. Es ist das Bemühen offenbar, sich aus Vorschriften und den sich daraus ergebenden Zweifeln zu einer einheitlichen, zweckentsprechenden Linie durchzuringen. Wir werden die Einrichtung des fachlichen Seminars für Schulungsbeamte dazu nützen, um die Direktionen erneut anzuweisen, den wertvollen Gedankenaustausch der Schulungsbeamten periodisch durchzuführen.“

Pünktlichkeit!

„... Wenn jemand von der Vorstellung ausgeht, daß ein Zug pünktlich ist, wenn er täglich **nur** mit 2—3 Minuten Verspätung ankommt, so hat der Betreffende eine **völlig falsche Grundeinstellung**. Ich weiß es und ich höre es bei meinen Bereisungen, daß es solche Auffassungen gibt. Pünktlich ist ein Zug dann, wenn er auf die Minute (oder vor der Planminute) ankommt.“

Der gute Schaffner

„... Nicht derjenige ist der gute Schaffner, der allein seinen Tarif gut kennt, sondern der unserer Kunde, dem Fahrgast, auch wenn er nicht zu seinem Aufsichtsbereich gehört, an die Hand geht.

Erst kürzlich hat ein Schaffner bei einem von Badgastein über Salzburg nach Wien fahrenden Zug einen Reisenden zum anderen Schaffner ge-

schickt, der ihn wieder zum ersten Schaffner zurückschickte, und keiner hat sich als zuständig erklärt. — **Beide waren zuständig** —, wenn sie ihre Pflichten ernst genommen hätten. **Ein Weiterreichen** nach der Methode ‚Kollege kommt gleich‘ **darf es nicht geben**...“

Der Fahrdienstleiter

„... Mir ist es nicht nur einmal passiert, daß ich grüßend einen Dienstraum betrat. Der Fahrdienstleiter saß mit gekreuzten Beinen beim Schreibtisch, ließ sich nicht stören und plauderte mit dem Bahnhelfer oder Weichenwärter ruhig weiter. Erst auf meinen nochmaligen Gruß hat er sich besonnen und unwirsch gefragt: ‚Was wollen Sie?‘

Nach Nennung meines Namens entschuldigte sich der nun sehr betroffene Beamte damit, daß er mich nicht erkannt habe.

Es wäre schlecht gewesen, wenn mich der Fdl schon beim Eintreten erkannt hätte, denn dann hätte ich ihn nicht in seiner **wahren Erscheinungsform** kennen gelernt.

So wie dieser Fdl mich behandelt hat, behandelt er sicherlich auch jede Kunde.“

Ratschläge für Vorgesetzte

„... Bemühen wir uns nicht eine eigene Fachsprache zu finden. Es wird nicht zu vermeiden sein, etwa das Wort ‚Signal‘ anzuwenden, d. i. ein Begriff, der in allen Sprachen gleiche Gültigkeit hat. Wir werden auch von Waggonen sprechen, aber strengen wir uns nicht an, unsere Muttersprache mit einem unschönen Fachjargon zu übertünchen oder mangelndes Können und Fähigkeit, sich mit den normalen Hilfsmitteln unserer schönen Sprache zurechtzufinden, durch verschraubte und verstaubte Darstellung zu verschleiern.

... sind wir bemüht, uns tunlichst weniger Fremdworte zu bedienen. Wir können das, was wir wissen, von verhältnismäßig wenigen Ausnahmen abgesehen, auch mit Worten der eigenen Sprache bringen und jeder wird uns verstehen...“

„... Ich muß sagen, daß ich in meiner mehr als 15jährigen Tätigkeit als Betriebsdirektor aus dem Kreise der ‚kleinen Leute‘ oder besser gesagt, der schlechter bezahlten Leute, denn sie sind gar nicht kleiner, sie sind genau so groß wie wir, schon zahlreiche Anregungen erhalten habe, die verdammt klug gewesen sind. Die Leute konnten sich nur nicht so gut ausdrücken wie wir, aber die Anregungen hatten nur zu oft einen wahren und wertvollen Kern, der von mir stets verwertet wurde. Und so soll es auch weiter gehalten werden.

... Halten wir uns nicht für ‚zu erhaben‘, um auf Gedanken des Kleinen keine Rücksicht nehmen zu brauchen...“

Uniformen

„...Wir haben dank der Umsicht unseres Generaldirektors sehr ordentliche Uniformen.

Wirken Sie darauf ein, daß diese Uniformen, die die Stellung namentlich der mittleren uniformtragenden Beamten in der Öffentlichkeit heben sollen, auch ordentliche Uniformen bleiben...“

V-Bedienstete, Schulungsbeamte für den Verkehrsdienst!

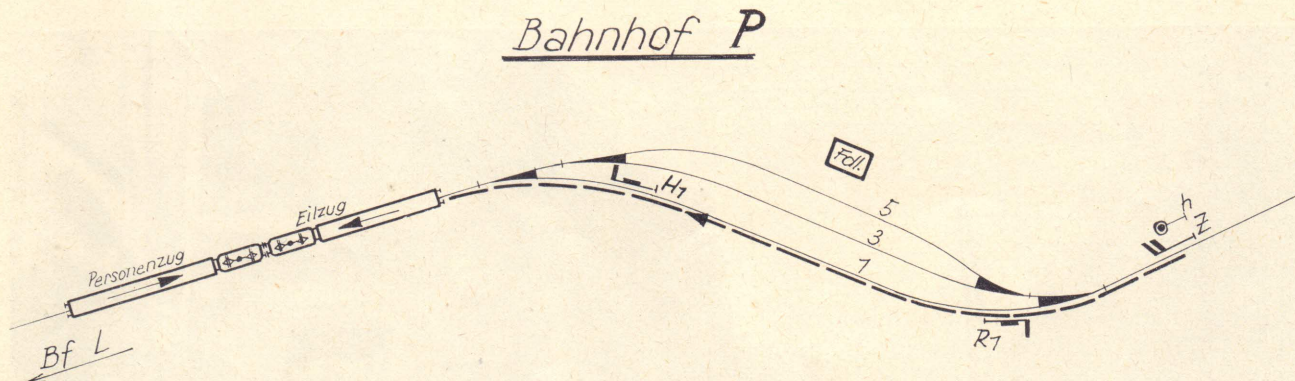
Im 4. Stück des Verkehrs-Unterrichtsblattes aus 1960 haben wir erstmals alle Bediensteten zur aktiven Mitarbeit an der Gestaltung des Verkehrs-Unterrichtsblattes aufgefordert und dies später mehrmals wiederholt.

Es kann **jedermann** fachliche Beiträge der Betriebsdirektion zur Veröffentlichung vorlegen! Die Entscheidung über die Veröffentlichung und eine allenfalls notwendige Umgestaltung bleibt vorbehalten. Um Ansporn zu bieten, werden die im Verkehrs-Unterrichtsblatt veröffentlichten Einsendungen mit S 50,— je Maschinschreibseite honoriert.

Die Beiträge sind ohne Einhaltung des Dienstweges unmittelbar an die Generaldirektion, Betriebsdirektion, Redaktion des Verkehrs-Unterrichtsblattes, zu senden.

23. Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr — mit oder ohne Folgen

a) Zusammenstoß eines Eilzuges mit einem Personenzug auf der Strecke



Zwischen den Bf L. und P. besteht Folge- und Gegenzugsicherung durch Zeichengabestreckenblock. Das Streckengleis liegt anschließend an Bf P. in Richtung L. in einem Gefälle von 25 ‰. Im Bf P. befindet sich ein elektromechanisches Mittelstellwerk der Bauart EM 55.

Die fahrplanmäßig im Bf L. vorgesehene Kreuzung eines Personenzuges mit einem Eilzug wurde wegen Verspätung dieses nach Bf P. vereinbart und der Personenzug in Bf L. abgefertigt.

Der Eilzug wurde im Bf P. auf Gleis 1 eingelassen. Das Einfahrtsignal Z zeigte Signal 4 b, das auf Bremsweglänge aufgestellte Ausfahrtsignal h Signal 5 und das Ausfahrtsignal H1 Signal 3. Dennoch hielt der Tzf-Führer den Zug nicht an, sondern fuhr am haltzeigenden Ausfahrtsignal vorbei. Der Fdl befand sich am Platz, gab aber dem durchfahrenden Zug keine Haltsignale.

Der Zugführer des Eilzuges hatte — seinen Angaben nach — die Vorsichtstellung des Aus-

fahrtsignals sowie die Haltstellung des Ausfahrtsignals beobachtet und nach Vorbeifahrt am Ausfahrtsignal die Notbremse gezogen.

Unterdessen bemerkte der Tzf-Führer den entgegenkommenden Personenzug und leitete Schnellbremsung ein. Der Tzf-Führer des Personenzuges handelte ebenso, doch konnte der Zusammenstoß nicht mehr verhindert werden.

Nach Aufzeichnung des Geschwindigkeitsmessers am Tzf des Eilzuges betrug die Auffahrtsgeschwindigkeit zirka 55 km/h. Der Personenzug hatte noch eine Geschwindigkeit von etwa 10 km/h.

Beim Zusammenstoß erlitten 8 Personen schwere und 25 leichte Verletzungen. Die beiden Tzf wurden schwer beschädigt. Der Gepäckwagen des Personenzuges entgleiste und stürzte auf die steil abfallende Böschung; alle Fahrzeuge beider Züge wurden beschädigt.

