

Verkehrs- UNTERRICHTSBLATT

12. Stück

Wien, am 1. Dezember 1955

Jahrgang 1955

Inhalt: 51. Zusammenstoß eines Güterzuges mit Vorspannlokomotive bei Einfahrt auf besetztes Gleis
52. Kundendienst — wie er nicht sein soll
53. Lösung des 1. Preisausschreibens: „Kennst Du die Vorschrift“?
54. Warum die Lieferfrist überschritten wurde
55. Richtiges Verhalten bei geschobenen Verschubteilen

51. Zusammenstoß eines Güterzuges mit Vorspannlokomotive bei Einfahrt auf besetztes Gleis

Im Bahnhof B steht auf dem durchgehenden Hauptgleis die Vorspannlokomotive für einen in Kürze vom Nachbarbahnhof A (Zugausgangsbahnhof) abfahrenden Güterzug. Um eine Verschubbewegung mit der Vorspannlokomotive zu vermeiden, beabsichtigt der Fahrdienstleiter des Bahnhofes B, den Güterzug auf das von der Vorspannlokomotive besetzte Gleis einfahren zu lassen. Er ersucht daher den Fahrdienstleiter des Bahnhofes A, die Zugmannschaft des Güterzuges von der Einfahrt auf besetztes Gleis und vom außerplanmäßigen Anhalten mit Allgemeinem Befehl zu verständigen.

Der Fahrdienstleiter im Bahnhof A fertigt den Allgemeinen Befehl aus und übergibt ihn unter mündlicher Verständigung über den Inhalt dem Zugführer des Güterzuges, der sich anschließend zum Zug begibt. Bei der Zuglokomotive angelangt, gibt er dem Lokomotivführer wohl mündlich das Zuggewicht bekannt, vergißt aber, dem Lokomotivführer den Allgemeinen Befehl sowie den Bremszettel zu übergeben und die zur schriftlichen Verständigung gehörende mündliche Benachrichtigung vorzunehmen. Unmittelbar darauf wird der Zug durch Vermittlung des Stellwerkswärters abgefertigt.

Während des Anfahrens bemerkt der Zugführer das Unterbleiben der Benachrichtigung über den Befehlsinhalt und ruft den Wortlaut des Befehles im Beisein seines Schaffners dem Lokomotivführer vom Gepäckwagen aus unter Vorzeigen der Befehlsabschnitte zu. Dieser beantwortet die Frage, ob er auch verstanden habe, nur mit „Ja“; daher bleibt der Zugführer in Unkenntnis darüber, ob der Lokomotivführer den Befehlsinhalt auch richtig verstanden hat.

Dem Stellwerkswärter des Bahnhofes A, der den Güterzug durch Vermittlung abgefertigt hatte, fällt eine bei ausfahrenden Zügen ungewöhnlich rasche Geschwindigkeitssteigerung des Zuges auf; da er weiß, daß sich vom Bahnhof A bis zu dem nur 1,5 km entfernt liegenden Bahnhof B eine Langsamfahrstelle von 10 km/st erstreckt und der Zug im Bahnhof B auf besetztes

Gleis einfahren soll, verständigt er den Fahrdienstleiter dieses Bahnhofes von seiner Wahrnehmung.

Dieser hat unterdessen das Einfahr- und Einfahrvorsignal in die Freistellung gebracht, das Ausfahr- und Ausfahrvorsignal jedoch in der Grundstellung belassen. Da er auf Grund der vom Bahnhof A erhaltenen Vollzugsbestätigung die Zugmannschaft des Güterzuges von der besetzten Einfahrt und dem außerplanmäßigen Anhalten verständigt wähnt, erachtet er die vorgeschriebene Aufstellung einer Haltscheibe vor dem Gefahrenpunkt als überflüssig.

Als sich aber der Zug mit unverminderter Geschwindigkeit dem im Bogen liegenden Bahnhof nähert, gibt er vom Befehlsstellwerk aus Haltsignale, die von der Zugmannschaft unbemerkt bleiben.

Der Lokomotivführer lenkt seine Aufmerksamkeit ausschließlich auf das bald in sein Blickfeld kommende Ausfahrsignal. Erst auf ungefähr 130 m bemerkt er gleichzeitig mit dem Zugführer die im Einfahrgleis stehende Vorspannlokomotive und leitet Schnellbremsung ein. Es erfolgt ein Zusammenstoß, durch den die Vorspannlokomotive 134 m weit vorgeschoben und ihre Mannschaft verletzt wird; beide Lokomotiven erleiden stärkere Beschädigungen, der Gepäckwagen entgleist mit beiden Achsen.

Welche Unterlassungen lagen dem Ereignis zugrunde?

Der **Zugführer** ist am Zusammenstoß hauptschuldtragend. Er unterließ es, den vom Fahrdienstleiter übernommenen Allgemeinen Befehl über die besetzte Einfahrt und das außerplanmäßige Anhalten des Zuges im Bahnhof B dem Lokomotivführer auszufolgen, sich die Übernahme auf dem Abschnitt des Zugführers bestätigen zu lassen und die anlässlich der Befehlsübergabe vorgeschriebene mündliche Verständigung vorzunehmen. Auch hat er dem Lokomotivführer lediglich mündlich das Zuggewicht zur Kenntnis gebracht, jedoch die Übergabe eines Bremszettels sowie die mündliche Verständigung über Achsenzahl und Bremsverhältnisse unterlassen.

Als der Güterzug die Langsamfahrstelle viel zu schnell befuhr, traf er keinerlei Maßnahmen,

um den Lokomotivführer zur Mäßigung der Geschwindigkeit zu verhalten. Dazu kommt noch, daß er die Notbremseinrichtung nicht betätigte, obwohl er genau wußte, daß der Zug im Bahnhof B auf besetztes Gleis einfahren würde, dort außerplanmäßig anhalten sollte und die Einleitung einer Bremsung durch den Lokomotivführer bei Annäherung an den Bahnhof unterblieb (DV V 3, Punkte 290, 310, 336, 645 und 696).

Er hat dadurch seine oberste Dienstpflicht — Verantwortung für die Sicherheit beim Zug — gröblichst verletzt.

Im Gerichtsverfahren wurde er mit 8 Tagen Arrest, dazu dienstlich mit einer hohen Geldbuße belegt; die Heranziehung zum teilweisen Schadenersatz gemäß Dienstordnung § 33 wurde beantragt.

Der Lokomotivführer hätte trotz der Verfehlungen des Zugführers den Unfall vermeiden können, wenn er die in der Tafel B 1 vorgeschriebene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 10 km/st zwischen Bahnhof A und B eingehalten hätte; er allein war beim durchgehend gebremsten Zug für das Einhalten der vorgeschriebenen Geschwindigkeit verantwortlich. Außerdem hat er weder angesichts der Vorsichtstellung des Ausfahrvorsignals seine Geschwindigkeit herabgemindert, noch die Haltsignale des Fahrdienstleiters vom Befehlsstellwerk beachtet. Nicht unwesentlich war er aber auch an den Verfehlungen des Zugführers mitbeteiligt, weil er den Zuruf einer Verständigung quittierte, ohne ihn genau verstanden zu haben, und weil er ohne Bremszettel abfuhr. Somit waren also alle Voraussetzungen zum Zusammenstoß gegeben [DV V 3, Punkte

662, 666, g), w), 667, 720 und 744, DV V 2, Punkt 11].

Das Gerichtsurteil gegen ihn lautete auf 4 Tage Arrest, wozu ebenfalls eine erhebliche Geldbuße kam.

Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes B hätte den Zusammenstoß wohl nicht verhindern, seine Folgen aber abschwächen können, wenn er die im Punkt 498 der DV V 3 vorgeschriebene Kennzeichnung des Haltepunktes durch Aufstellung einer Haltscheibe 50 m vor der Vorspannlokomotive vorgenommen hätte [DV V 2, Punkt 73, c)]. Hiezu bestand um so mehr Anlaß, als er ja durch den Stellwerkswärter des Nachbarbahnhofes von der außergewöhnlich großen Geschwindigkeit des Zuges benachrichtigt war.

Auch seine Verfehlung wurde bestraft.

Fahrdienstleiter!

Eine außerplanmäßige Einfahrt auf ein besetztes Gleis birgt auch bei Einhaltung aller vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen eine gewisse Gefahr in sich!

Nehmt sie daher nur in zwingenden Fällen vor!

Zur Nutzenanwendung auch für Stellwerkswärter!

Wenn es der Fahrdienstleiter bei Einfahrt eines Zuges auf ein besetztes Gleis unterlassen sollte, die Aufstellung einer Haltscheibe anzuordnen, so ist es Aufgabe jenes Stellwerkswärters, in dessen Fahrwegprüfbereich das Einfahrgleis besetzt ist, den Fahrdienstleiter zu erinnern oder notfalls aus eigenem die Gefahrenstelle zu decken.

52. Kundendienst — wie er nicht sein soll

Nachstehende Schilderung eines Vorkommnisses zeigt, wie wenig sich mancher Bediensteter seiner Verpflichtung, für die Allgemeinheit wirken zu sollen, eingedenk ist.

In einem Zwischenbahnhof, wo der Fahrdienstleiter auch die kommerziellen Geschäfte besorgt, erscheint ein Reisender am Schalter. Er ersucht den Fahrdienstleiter, ihm seinen Arbeiterwochenkartenausweis zu bestätigen und dazu eine Fahrkarte auszufolgen. Der Fahrdienstleiter überprüft den Ausweis und bemängelt das Fehlen der Unterschrift des Reisenden. Er fordert ihn auf, das Versäumte nachzuholen, da er sonst keine Fahrkarte ausstellen dürfe.

Dies bringt den Fahrgast in arge Verlegenheit, da er kein Schreibutensil bei sich hat, und er ersucht daher um Überlassung einer Feder. Unerhörterweise ist der Fahrdienstleiter nicht gewillt, diesem billigen Verlangen nachzukommen. Seine Macht über den Reisenden mißbrauchend, findet er das Verlangen unangebracht und weist es entrüstet zurück!! Durch sein „kundenfreundliches Verhalten“ zwingt er den Reisenden, nach Hause zu gehen, um dort die Unterschrift vorzunehmen. Als der Fahrgast — der eine nicht unbedeutende Strecke zurücklegen muß — nach 20 Minuten

wiederkommt, findet eben die Dienstübergabe statt, was für den Fahrdienstleiter ein neuerlicher Grund ist, dem Begehren des Reisenden, ihm nun endlich eine Fahrkarte auszufolgen, abermals nicht zu entsprechen.

Ist es nach solchen Erfahrungen verwunderlich, daß der Reisende seiner Entrüstung in geharnischten Zeilen an die Generaldirektion Ausdruck verlieh?

Fahrdienstleiter, Personenkassiere!

Wir sind sicher, daß die weitaus überwiegende Mehrzahl von Euch solches Verhalten nicht gut heißt.

Jeder Kaufmann, der am Erfolg seines Geschäftes interessiert ist, wird gegen die Kunden freundlich und hilfsbereit sein.

Wir wollen kaufmännisch denkende Bedienstete!

Bahnhofvorstände!

Ein Bediensteter, der Reisende wie eben geschildert behandelt, wird solches Benehmen wahrscheinlich öfter an den Tag legen. Das aber kann Euch, den Vorgesetzten, doch nicht entgehen. Ihr sollt doch die Eurer Obhut Anvertrauten kennen. Ihr sollt sie auch zum Kundendienst erziehen!

Bedenkt, wieviel davon abhängt!

Fahrdienstleiter, Blockwärter, Stellwerkswärter, Schrankenwärter!

Ihr allein seid befugt, die Euch anvertrauten Anlagen, wie z. B. Schranken- antriebe, Weichen und Signale, zu bedienen. Punkt 600 der DV V 3 wie auch § 3 (2) der Block- und Stellwerksvorschrift, Teil B, bestimmen dies ausdrücklich!

Leider mehren sich die Fälle, in denen Bedienstete die Bedienung durch Bahnfremde zulassen, teils um Außenstehenden gegenüber mit ihrem Wissen prahlen zu können, teils um sich Arbeit und Mühe zu sparen.

So ereignete sich erst kürzlich der kaum glaubliche Fall, daß ein Schrankenwärter die Bedienung der seiner Obhut anvertrauten Schranken ganz einem Bahnfremden überließ, weil er das seinem Dienstposten benachbarte Gasthaus zur Teilnahme an einer Kartenrunde aufsuchte und daher dringend einen Vertreter für seine Dienstverrichtungen brauchte!

Wie muß es um das Pflichtbewußtsein eines Bediensteten bestellt sein, der so gewissenlos handelt? Ist es nicht geradezu ein Glücksfall, daß sich bei einem so groben Verstoß gegen die Dienstpflichten kein Unfall ereignete?

Denkt immer an Eure große Verantwortung!
Sie kann keinem Unbefugten übertragen werden!

53. Lösung des 1. Preisausschreibens: „Kennst Du die Vorschrift?“

Lösung des im Verkehrsunterrichtsblatt 11/1955 erschienenen Preisausschreibens:

Die richtige Antwort lautete:

Signal 37: „Verschubweg“

Signal 38: „Die Weiche darf umgestellt werden“

Signal 39: „Kommen“

Sig. 40: Kessel, einstellen

Am ⁵⁴ Preisausschreiben haben sich 518 Bedienstete beteiligt. Von den 440 richtigen Einsendungen wurden durch das Los folgende Preisträger ermittelt:

1. Preis S 300.—:
Adjunkt Franz Winkler, Fahrdienstleiter, Bahnhof Aschbach;
2. Preis S 200.—:
Halte- und Ladestellenwärter I Anton Stühr, Stellwerkswärter, Bahnhof Frättingsdorf;
3. Preis S 100.—:
Revident Franz Güntner, Fahrdienstleiter, Bahnhof Fehring;

1. Trostpreis S 50.—:
Assistent Otto Lamplmayr, Fernschreiber, Bahnhof St. Valentin;
2. Trostpreis S 50.—:
Oberrevident Johann Buchegger, Bahnmeister, Str. Ltg. Wiener Neustadt, Bahnmeisterstelle Gloggnitz;
3. Trostpreis S 50.—:
Verschieber Josef Hahn, Bahnhof Krems a. d. Donau;
4. Trostpreis S 50.—:
Revident Anton Tauber, Fahrdienstleiter, Bahnhof Bruck a. d. Leitha;
5. Trostpreis S 50.—:
Lohnbediensteter Otto Wolfgruber, Fahrdienstleiter, Bahnhof Trofaiach.

Die Gewinne gehen den Preisträgern umgehend zu.

Besonders hervorgehoben zu werden verdient die rege Beteiligung der Bediensteten der Bahnhöfe Krems a. d. Donau und Seekirchen-Matsee am Preisausschreiben.

54. Warum die Lieferfrist überschritten wurde

Wagen FS 1116040, beladen mit Gerste von Triest nach Erlauf, aufgegeben in Triest am 5. Sep-

tember 1955, traf erst am 12. September 1955 im Bestimmungsbahnhof ein.

Die Lieferfrist wurde überschritten!

Gegenüberstellung:

Planmäßige Beförderung					Tatsächliche Beförderung					
Bahnhof		Tag	Zug	Stunde	Bahnhof		Tag	Zug	Stunde	Anmerkung
Rosenbach	an ab	7.	4766	7 10	Rosenbach	an ab	7.	4766	11 14	
Villach Westbf	an ab	7.	1266	10 19	Villach Westbf	an ab	7. 8.	G 18	15 1	2mal Rest
Wels Vbf	an ab	8.	2064	4 10	Wiener Neustadt	an ab	8. 9.	5684	12 6	
Amstetten	an ab		2084	12 18	St. Pölten	an ab	9. 10.	5681 2067	19 21	1 mal Rest
Pöchlarn	an ab	8. 9.	PG 85	20 7	Pöchlarn	an ab	10. 12.	PG 85	22 7	11. IX. = So
Erlauf	an	9.		7	Erlauf	an	12.		7	
Beförderungsdauer: 48 Stunden					Beförderungsdauer: 116 Stunden					

Der Wagen kam in Villach Westbf zweimal in den Rest; der Frachtbrief war vorschriftsmäßig mit einem „roten Kreuz“ neben dem Wagenübergangsstempel gekennzeichnet.

Nach den Bestimmungen der DV V 47, Punkt 38, b), mußte daher dieser Wagen in allen auf der Beförderungstrecke gelegenen Wagenübergangsbahnhöfen dem Bahnhofvorstand und Fahrdienstleiter gemeldet werden, um jede weitere Verzögerung auszuschließen.

Die anlässlich der Reklamation wegen Lieferfristüberschreitung durchgeführte nachträgliche Laufüberprüfung ergab folgende

Beförderungsunregelmäßigkeiten:

1. Von Villach Westbf wurde der Wagen entgegen den Bestimmungen des Leitwegzeigers statt über Salzburg—Wels über Bruck a. d. Mur—Wiener Neustadt geleitet.
2. In Wiener Neustadt wurde der Wagen vom direkten Zug, der die richtige und rascheste Beförderung auf dem nunmehr nach der Verschleppung vorgesehenen Weg über Wien Matzleinsdorf—Penzing gewährleistet hätte, abgestellt und — abermals entgegen den Leitwegbestimmungen — über Hainfeld nach St. Pölten befördert.
3. In St. Pölten kam der bereits stark verzögerte Wagen, obwohl er eindeutig mit dem „roten Kreuz“ neben dem Wagenübergangsstempel von Villach Westbf gekennzeichnet war, ein drittes Mal in den Rest.

4. In Pöchlarn stand der Wagen, der nunmehr bereits dreimal im Rest war, weitere 33 Stunden, weil der Güterzug nach Erlauf nur an Werktagen verkehrt.

Besonderes Augenmerk — wie es im Dienstbefehl 648.01 nicht ohne Grund angeordnet ist — wurde der Beförderung dieses verschleppten, stark verzögerten und wiederholt in den Rest gekommenen Wagens von keinem der genannten Bahnhöfe zugewendet.

Und die Folgen?

Starke Verzögerung eines Fremdwagens

Erhöhte Wagenmiete

Unproduktive Verwaltungsarbeit

Rückzahlung eines Teiles der Fracht

Schädigung des Ansehens der Österreichischen Bundesbahnen

Verärgerung und Schädigung der Kunden der Österreichischen Bundesbahnen

Kontrollore, Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter und Transiteure!

Sorgt für rasche und zweckmäßige Güterbeförderung!

Mehr als 70 % der Einnahmen der Österreichischen Bundesbahnen stammen aus dem Güterverkehr!

55. Richtiges Verhalten bei geschobenen Vershubteilen



Nebenbei:

Er trägt
festes, hohes
Schuhwerk

Der Vershubbedienstete hat sich am **vordersten** geschobenen Fahrzeug aufzuhalten und seinen **Platz auf diesem so zu wählen**, daß er die **Fahrbahn einwandfrei überblicken** und **rechtzeitig** die erforderlichen Signale geben kann.

Nur dann können Unfälle vermieden werden!