

Verkehrs-Unterrichtsblatt

6. Stück

Wien, am 1. Juni 1959

Jahrgang 1959

Inhalt: 26. Erläuterung
27. War das nötig?
28. Helft alle mit, Verspätungen zu vermeiden!
29. 14. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“
30. Unfallverhütung durch das Bild

Fahrdienstleiter!

Punkt 545 der DV V 3 bestimmt, daß Verspätungen personenbefördernder Züge von 10 Minuten und mehr dem Reisepublikum bekanntzugeben sind. Solche Verspätungen müssen an der Verspätungstafel angeschrieben und außerdem durch den Lautsprecher angesagt werden.

Diese Bestimmung wird immer wieder mißachtet. Der Bahnbenützer hat Anspruch darauf, über die Verspätung eines Zuges informiert zu werden!

Denkt an Eure Verpflichtungen gegenüber dem Kunden!

26. Erläuterung

Bei den Verkehrsbediensteten herrscht keine einheitliche Auffassung über die **Bezeichnung von Sperrfahrten**.

Hiefür gelten folgende Bestimmungen:

DV V 3, Punkt 869:

Jede Sperrfahrt ist mit der Nummer zu bezeichnen, die sie als Überstellzug, Arbeitszug usw. besitzt, z. B. Sperrfahrt 7968.

Fahrten, für die eine Zugnummer nicht vorgesehen ist, sind von dem für die Sperre zuständigen Bahnhof fortlaufend, täglich während jeder einzelnen Sperre mit 1 beginnend, zu bezeichnen, ohne Rücksicht darauf, welcher von zwei Nachbarbahnhöfen sie abläßt, z. B. Sperrfahrt 1, Sperrfahrt 2 usw.

DV V 3, Punkt 845:

Jede Kleinwagenfahrt in ein gesperrtes Gleis ist als „**Sperrfahrt KI**“ zu bezeichnen, als solche zu melden und im Verkehrstage- und Zugmeldebuch (Fernsprechvormerk) einzutragen, **sonst aber nach den Bestimmungen für Kleinwagen zu behandeln**.

DV V 3, Punkt 840:

Der gleichzeitige Verkehr mehrerer Kleinwagenfahrten auf demselben Gleis zwischen zwei Bahnhöfen ist zulässig. In diesem Fall erhält jede Kleinwagenfahrt einen besonderen Führer, eine **eigene Nummer** (KI 1, KI 2 usw.) und eine Fahrplanweisung.

Hieraus ergibt sich:

- a) Sperrfahrten, für die **Zugnummern vorgesehen sind**, sind damit zu bezeichnen (z. B. Sperrfahrt 7968, Sperrfahrt H 19);

- b) Sperrfahrten, für die Zugnummern nicht vorgesehen sind, sind während jeder einzelnen Sperre mit 1 beginnend zu bezeichnen (z. B. Sperrfahrt 1, Sperrfahrt 2 usw.);
- c) jede Kleinwagenfahrt in ein gesperrtes Gleis ist als „Sperrfahrt Kl“ zu bezeichnen, sonst aber nach den Bestimmungen für Kleinwagen zu behandeln, d. h. unter anderem auch

fortlaufend zu numerieren (z. B. Sperrfahrt Kl 1, Sperrfahrt Kl 2 usw.).

Bei gleichzeitigem Einlassen verschiedenartiger Sperrfahrten in ein gesperrtes Gleis, hat die Bezeichnung der einzelnen Fahrten nach a)–c) zu erfolgen.

Daher z. B.: Sperrfahrt 1, Sperrfahrt 7968, Sperrfahrt H 19, Sperrfahrt 2, Sperrfahrt Kl 1 usw.

Eisenbahner!

Glücklicherweise ist sich der überwiegende Teil unserer Bediensteten bewußt, welche Haltung er gegenüber unseren Kunden einzunehmen hat. Dennoch sind die Österreichischen Bundesbahnen wiederholt berechtigten Angriffen der Öffentlichkeit wegen unrichtigen Benehmens ihrer Bediensteten ausgesetzt. Oft werden Angriffe gegen die in Reisezügen in Uniform fahrenden Bediensteten gerichtet. Diese erregen meist unbewußt dann den Unmut der Kunden — namentlich solcher, die alt sind oder an einem Gebrechen leiden —, wenn sie bei starker Besetzung des Zuges ihren Sitzplatz nicht einem zahlenden Fahrgast überlassen. Es ist menschlich durchaus verständlich, daß Bedienstete, die vielleicht nach anstrengender Dienstleistung müde nach Hause fahren, selbst das berechtigte Bedürfnis haben, zu sitzen. Doch muß immer bedacht werden, daß dies der Bahnkunde nicht wissen kann und den Bediensteten leicht für unhöflich hält.

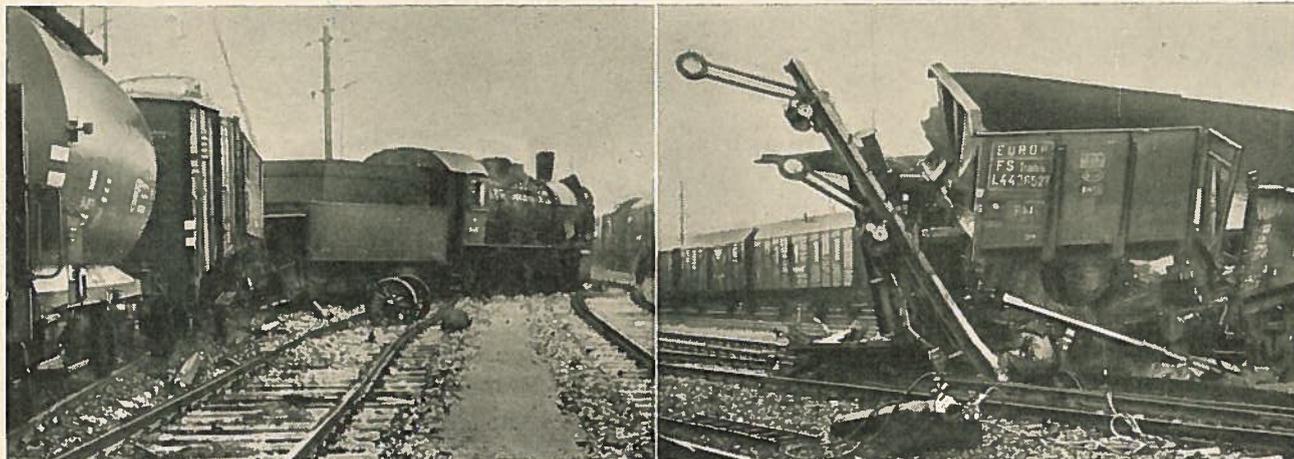
Entscheidet selbst, wie Ihr Euch der jeweiligen Situation entsprechend verhalten sollt, um nicht unnötig kritisiert zu werden!

27. War das nötig?

In einem Verschubbahnhof wurden einem Güterzug am Zugschluß 5 Wagen beigegeben. Die Verschublokomotive blieb dabei nicht grenzfrei stehen. Unterdessen gab der Fahrdienstleiter die Einfahrt für einen Güterzug auf das Nachbargleis frei.

Die beiden Stellwerkswärter des 100 m von der Verschublokomotive entfernten Stellwerkes gaben Zustimmung zur Einfahrt des Güterzuges, obwohl die durch den Verschubleiter verschuldete nicht grenzfreie Aufstellung der Verschublokomotive bei gewissenhafter Fahrwegprüfung ohne weiteres hätte bemerkt werden müssen.

Die Folgen:



Der einfahrende Güterzug stieß mit der Verschubabteilung zusammen, wobei die Elektrolokomotive des Güterzuges, die Verschublokomotive und 6 Wagen entgleisten. Zwei Güterwagen stürzten um. Beide Lokomotiven wurden schwer beschädigt. Es entstand Schaden an Oberbau und Fahrleitung, je ein Haupt- und Vorrücksignal wurden umgeworfen.

Schadenssumme: Zirka S 200.000.—!

Erst im letzten Verkehrsunterrichtsblatt wurde auf die Bedeutung der Fahrwegprüfung

hingewiesen. Ein Großteil der schweren Verkehrsstände der letzten Zeit ist nur auf Verstöße gegen die Bestimmungen über Fahrwegprüfung und -sicherung zurückzuführen.

Fahrdienstleiter, Weichenwärter! Glaubt Ihr, daß der durch flüchtige und oberflächliche Fahrwegprüfung erzielbare Zeitgewinn die möglichen Folgen solcher leichtsinniger Handlungen rechtfertigt? Denkt immer daran, daß Leben und Gesundheit oft vieler Mitmenschen allein von der Fahrwegprüfung abhängen!

28. Helft alle mit, Verspätungen zu vermeiden!

Aus der Zuschrift eines Fahrgastes: „... Ich war vor kurzem Zeuge, wie der Fahrdienstleiter eines kleineren Bahnhofes 10 oder 12 Kolli mit dreiteiligen Matratzen und ebensoviele Bettensätze aus dem letzten Wagen des Eilzuges, den ich benutzte, auslud. Die durch die Ausladung bedingte Überschreitung des Aufenthaltes um mindestens 5 Minuten hätte sich vermeiden lassen, wenn der Schaffner des Eilzuges sich an der Ausladung beteiligt hätte. Der Mann aber, übrigens noch sehr jung, kümmerte sich nicht darum.“

Wenn es auch vielleicht nicht Aufgabe des Schaffners ist, bei der Gepäckausladung mitzuhelfen, so scheint es mir hier an Korpsgeist und an Verbundenheit mit dem Betrieb zu fehlen; sonst würde doch der eine Bedienstete dem anderen im Interesse des Verkehrs helfen! Auf diese Weise ließen sich nicht nur die Verspätungen verringern, sondern es würde sich auch das für den Reisenden unverständliche Bild, daß sich der Fahrdienstleiter mit den Frachtstücken allein herumschlägt, vermeiden lassen“.

Hat der Reisende nicht treffend jene Unzukömmlichkeiten geschildert, die immer wieder zu Zugverspätungen führen? Die Zeilen beweisen aber auch, daß die Reisenden den Vorgängen beim Zug genaues Augenmerk schenken!

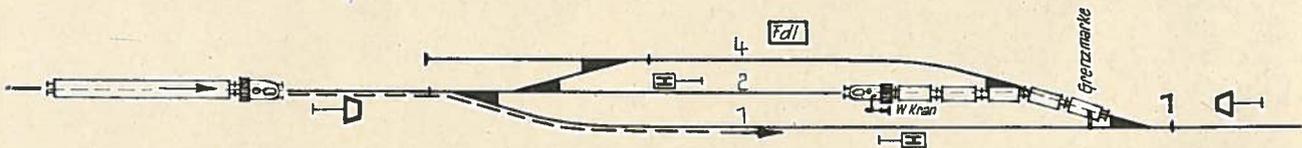
Wir erinnern daher wieder an die Bestimmungen des Punktes 538 der DV V 3, wonach bei umfangreichen Ladearbeiten auch andere, nicht damit befaßte Bedienstete wie z. B. Weichen- oder Stellwerkswärter und schließlich die Schaffner selbst herangezogen werden können.

Es darf auch nicht auf Punkt 537 vergessen werden, der die Zugbegleitmannschaft verpflichtet, alle den Aufenthalt beeinflussenden Umstände wie z. B. schwere Ausladung usw. rechtzeitig vorzumelden, damit entsprechend vorgesorgt werden kann.

Im geschilderten Fall wäre es daher Aufgabe des Fahrdienstleiters gewesen, in Ermangelung eines Bahnhofbediensteten den Zugschaffner zur Mithilfe bei den Ladearbeiten aufzufordern. Aber auch der Schaffner hätte aus eigenem seine Mithilfe anbieten können.

Nur bei **gemeinsamem Bemühen** wird es uns gelingen, Verspätungen mit Erfolg zu bekämpfen!

29. 14. Preisausschreiben — „Kennst Du die Vorschrift?“



Im dargestellten Bahnhof findet planmäßig die Kreuzung zweier Personenzüge statt.

Nach Einfahrt des Kreuzungszuges auf Gleis 2 und Anhalten beim Kennzeichen „Haltepunkt“ ersucht der Lokomotivführer den Fahrdienstleiter, den Zug zum Wasserkran zurückschieben zu dürfen, um Wasser nehmen zu können. Nach Umstellen der Weiche 1, die nach Einfahrt sofort für den Gegenzug in die Grund-

stellung (Gerade) gebracht worden war, erteilt der Fahrdienstleiter Zustimmung zum Zurückschieben des Zuges. Hierbei bleibt der letzte Wagen mit der hinteren Achse in Höhe der Grenzmarke der Weiche 1 stehen.

Als einige Zeit später vom Lokomotivführer des bei der Trapeztafel zum Stillstand gekommenen Gegenzuges Signal 47 gegeben wird, erteilt der Fahrdienstleiter dem Lokomotivführer

des Kreuzungszuges Auftrag zur Abgabe des Signals 59. Der Gegenzug fährt hierauf auf Gleis 1 ein und hält auf Grund der Haltsignale des Fahrdienstleiters in Höhe der Lokomotive des Kreuzungszuges an.

Die Fragen lauten nun:

- a) Unter welche laufende Nummer der „Richtlinien“ ist das geschilderte Ereignis einzustufen?
- b) Gegen welche Punkte der DV V 3 wurde verstoßen?

Die Frage a) braucht nur durch Bahnhofsvorstände, Aufsichtsbeamte für den Verkehrsdienst und Fahrdienstleiter beantwortet werden. In der Lösung zur Frage b) sind nur die entsprechenden Punkte anzuführen.

Einsendetermin: Die Lösungen müssen bis spätestens 20. Juni 1959 bei der Generaldirektion, Abteilung I/7, eingelangt sein. Im übrigen gelten die im Verkehrs-Unterrichtsblatt 11. Stück aus 1955 unter Punkt 48 veröffentlichten Teilnahmebedingungen.

30. Unfallverhütung durch das Bild

Achtet beim Kuppeln, beim Handverschub, beim Überqueren der Gleise auf **Weichenzungen** und **Herzstücke**!

Bedenkt immer, daß das Treten auf diese Anlagen besonders gefährlich und daher nach Anlage 1 der DV V 3 verboten ist!

