

Verkehrs-Unterrichtsblatt

1. Stück

Wien, am 1. Jänner 1961

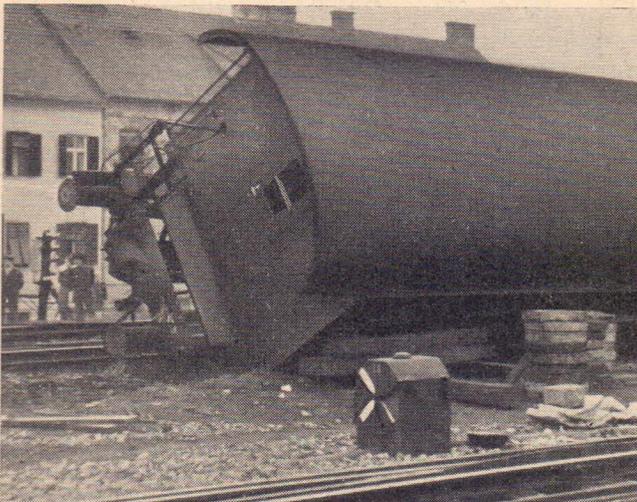
Jahrgang 1961

Inhalt: 1. Anstände während einer Zugfahrt
2. Ausstellung von Verschubbestätigungen
3. Höflichkeit ist der Schlüssel zum Herzen der Kunden
4. Unfallverhütung

Einzel. - 5. J. 1961
Zl. Blg.

Das sind die Folgen

(Entgleisung zweier Wagen eines einfahrenden Personenzuges, Verletzung von drei Reisenden, zertrümmertes Stellwerksgebäude),



wenn

ein Stellwerksbediensteter im Befehlsstellwerk ohne Wissen des Fahrdienstleiters die Hilfsfahrstraße vorzeitig auflöst und trotz guter

Sicht eine in Stellwerksnähe im Fahrweg liegende Weiche unter dem fahrenden Zug umstellt!

1. Anstände während einer Zugfahrt

27. November 1960, 13.35 Uhr, gute Sicht. Im Ausgangsbahnhof einer eingleisigen Steilstrecke steht ein mit Zug- und Vorspannlokomotive bespannter Güterzug abfahrtsbereit (Zub 1 : 1).

Nach Erhalt des Abfahrauftrages vom Fahrdienstleiter gibt der Zugführer Signal 53 „Plätze einnehmen“ und vermeint, das Signal 54 „Abfahrtsbereit“ vom Schlußschaffner“ zu erhalten. Der Schaffner ist aber auf der anderen Zugseite etwa in der Zugmitte mit der Untersuchung eines Bremswagens beschäftigt und

kann daher das Signal des Zugführers nicht bemerken.

Nach Abgabe des Signals 55 „Abfahrt“ durch den Zugführer fährt der Güterzug ab. Der Schaffner bleibt zurück, da es ihm infolge des raschen Anfahrens nicht mehr gelingt, die ihm zugewiesene Handbremse am Zugschluß zu erreichen. Der Bedienstete meldet den Vorfall dem Fahrdienstleiter, der das Anhalten des Zuges im nächsten Bahnhof (an 13.45 Uhr) veranlaßt. Der Schaffner wird mit einem Lokomotivzug nachgeführt, worauf der Güterzug um 14.14 Uhr die Fahrt von dort fortsetzt und um 14.44 Uhr im Bahnhof

G. eintrifft. Während des Aufenthaltes geht der Zugführer in Richtung zum Zugschluß und bedeutet dabei dem abgestiegenen Schaffner durch Zeichen, in Richtung Zugspitze zu kommen. Er will ihn über das Zurückbleiben befragen.

Unterdessen wird das Ausfahrtsignal auf „Frei“ gestellt. Der Führer der Vorspannlokomotive sieht die Freistellung und gibt das Achtungssignal; er will damit den Zugführer zur Abgabe des Signals 55 veranlassen und den Führer der Zuglokomotive aufmerksam machen. Dieser glaubt, der Zugführer hätte schon Signal 55 gegeben und setzt den Zug in Bewegung. Der Führer der Vorspannlokomotive bemerkt das Anfahren und schaltet ebenfalls auf; auch er ist der Meinung, der Zugführer hätte Signal 55 bereits gegeben, weshalb er es — wie sein Kollege auf der Zuglokomotive — nicht mehr für nötig erachtet, den Zug nach hinten zu beobachten.

Zugführer und Schaffner befinden sich beim Anfahren noch in Höhe der Zugmitte. Während es dem Zugführer gelingt, auf einen Wagen aufzuspringen, bleibt der Schaffner neuerlich zurück!

Der nur mit dem Zugführer allein besetzte Güterzug nähert sich dem Scheitelpunkt der Steilstrecke. Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes A., der vom nochmaligen Zurückbleiben des Schaffners bereits in Kenntnis ist, befragt die Zugleitung wegen Weiterfahrt des Zuges mit Besetzung 1:0. Diese stimmt unter der Voraussetzung zu, daß der Zugführer den Schlußbremswagen besetzt.

Die zuständige Stelle der BBDion erhält vom Vorfall erst am nächsten Tag durch eine schriftliche Meldung Kenntnis.

Bei den Erhebungen konnten folgende Verstöße gegen Vorschriftenbestimmungen festgestellt werden:

Zugführer: Abfertigung des Güterzuges ohne Erhalt des Signals 54 vom Schlußschaffner; keine Eintragung im Fahrtbericht über die Vorfälle beim Zug.

Führer der Vorspannlokomotive: Abfahrt ohne Signal 55 des Zugführers.

Führer der Zuglokomotive: Ingangsetzen des Zuges nur auf Grund des Signals 47.

Fahrdienstleiter von G.: Unterlassung einer fernschriftlichen Meldung.

Bahnhofsvorstand von G.: Meldebucheintragung des Fahrdienstleiters an die BBDion nur schriftlich weitergegeben.

Zugleitung: Erlaubnis zur Weiterfahrt des Güterzuges mit Besetzung 1:0 trotz Steilstrecke gestattet. Keine Meldung an die Zentrale

Verkehrsüberwachung und Unterlassung der Aufnahme des Vorfalles in den Lagebericht.

Vorweg muß auf den äußerst mangelhaften Meldevorgang hingewiesen werden.

Zugleitungsbeamte, Bahnhofsvorstände und Fahrdienstleiter haben Meldungen über außergewöhnliche Ereignisse raschest weiterzugeben und sich dabei an die „Richtlinien“ zu halten!

Nur sofortige Meldung über außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr ermöglicht es, raschest Anordnungen zu treffen.

Der **Zugführer** handelte falsch, als er Signal 55 gab, wiewohl er vom Schlußschaffner kein Signal 54 erhalten hatte. Er glaubte zwar, ein solches Signal gesehen zu haben, konnte aber die Möglichkeit nicht ausschließen, die Handbewegung eines anderen Bediensteten als Signal 54 aufgefaßt zu haben.

Nach Punkt 11 der DV V 2 zwingt ein **nicht deutlich und eindeutig** wahrgenommenes Signal zu vorsichtigem Verhalten. Nochmalige Abgabe des Signals 53 hätte dem Zugführer die Gewißheit gegeben, daß sich der Schlußschaffner nicht am Zugschluß befand.

Nun zu den Fehlern der beiden **Triebfahrzeugführer:**

Ist in einem Bahnhof Vermittlung des Abfahrauftrages durch Freistellung des Ausfahrtsignals zulässig, so bedeutet dies nicht, daß der Zug sofort nach Freistellung des Signals in Bewegung gesetzt werden darf. Die Abfertigung setzt sich vielmehr aus dem Freistellen des Ausfahrtsignals und dem Signal 55 des Zugführers zusammen (DV V 2, Pkt. 149). Eine Ausnahme hiervon ist nur dann gegeben, wenn es sich um einen Lokomotiv- oder anderen Zug handelt, bei dem der Triebfahrzeugführer die Aufgaben des Zugführers mitversieht.

Bei Zügen mit Vorspannlokomotiven ist der Abfahrauftrag an die Lokomotivführer **beider Triebfahrzeuge** zu geben, die den Zug — sofern er mit E-Lokomotiven bespannt ist — nach DV M 22, E, Pkt. 225 oder 226 in Gang setzen. Die Abgabe des Signals 47 durch den Führer der Vorspannlokomotive war nicht falsch, weil er hiemit lediglich vor Erhalt des Abfahrauftrages, gemäß DV V 2, Pkt. 137 h) die Aufmerksamkeit der beteiligten Bediensteten auf die Freistellung des Ausfahrtsignals richten, keinesfalls aber den Führer der Zuglokomotive zum Ingangsetzen des Zuges veranlassen wollte.

Für „Annehmen, Meinen und Glauben“ ist im ausführenden Verkehrsdienst kein Platz! Nur Gewißheit bürgt für Sicherheit!

2. Ausstellung von Verschubbestätigungen

In einem Geschäftsführerbahnhof bestätigte der Zugführer nach Verschubbeendigung die Verschubleistungen im Leistungsblatt. Der Triebfahrzeugführer lehnte diese Bestätigung ab und verlangte eine solche durch den Geschäftsführer. Dieser wieder erklärte sich dafür nicht zuständig.

Wer hätte nun wirklich den Verschub zu bestätigen gehabt?

Die DV V 3 besagt im Pkt. 86, daß in Bahnhöfen, die mit einem Fahrdienstleiter besetzt sind, dieser die Aufsicht über den Verschubdienst führt. Die DV V 9 bestimmt, daß die Verschubleistungen durch den Fahrdienstleiter im Leistungsblatt zu bestätigen sind.

Sinngemäß hat daher in Geschäftsführerbahnhöfen, in denen der Dienst nach DV V 28 zu versehen ist (beschränkte Fahrdienstleiterbefugnisse), der Geschäftsführer nach den Angaben des Zugführers die Verschubleistung zu bestätigen.

3. Höflichkeit ist der Schlüssel zum Herzen des Kunden

Aus Zuschriften unserer Kunden:

„In S. zog ich mir beim Einsteigen in den Waggon durch Abgleiten vom Trittbrett eine größere Verletzung am rechten Schienbein zu. Nach erster Hilfeleistung durch das Zugpersonal setzte ich trotz heftiger Schmerzen die Fahrt nach V. fort. Dort war die Fahrdienstleitung von meinem Unfall bereits verständigt. Der Erhebungsbeamte Sch. erwartete mich am Bahnsteig, nahm mir die Sorge um mein Gepäck ab, brachte mich in sein Büro und nahm den Unfall auf. Dann aber zeigte er sich äußerst hilfsbereit und bewies echt österreichischen Charm. Obwohl sein Dienst bereits beendet war, brachte er mich mit seinem Pkw zum Arzt; Sch. blieb auch während der Behandlung anwesend und führte mich dann — unterdessen war es 20.00 Uhr geworden — mit meinem Gepäck in mein vorausbestelltes Quartier, das außerhalb V. gelegen war.“

Diese uneigennützig, tatkräftige und liebenswürdige Hilfeleistung ihres Beamten hat mich tief beeindruckt. Die Österreichischen Bundesbahnen dürfen stolz sein auf solche Beamte! Ein Bayer.“

„Diesmal keine Beschwerde, sondern uneingeschränktes Lob!

Zeit: 14. November 1960, 8.54 Uhr.

Ort: Bahnhof R., Zug 2015.

Knapp nach dem Aussteigen bemerkte ich, daß ich meine Lederhandschuhe im Zug vergessen hatte. Als ich dies dem Vorstand mitteilte, erklärte er sich in liebenswürdiger Weise sofort bereit, die nächste Haltestelle anzurufen, um von dort die Handschuhe zurückschicken zu lassen. Auf meine Bemerkung, daß ich eine Wanderung mit dem Ziel N. vorhatte, versprach er mir, sein Möglichstes zu tun. Und wirklich lagen sie am Abend bei der Kassa in N. bereit!

Alle Achtung! Das ist Kundendienst!“

„Der Bahnhofvorstand von Sch. hat schon im Vorjahr als meine Frau noch etwas mehr beweglich war, sie in der liebenswürdigsten Weise beim Einsteigen unterstützt und den Weg zum Wagen und Aufstieg freigemacht. Leider verschlechterte sich der Zustand meiner Gattin seither, so daß sie kaum mehr gehen kann. Besag-

ter Bahnhofvorstand wußte aber auch heuer Rat. Er hob, unterstützt von einem Fahrdienstleiter-Einschüler, meine Frau in den Waggon und geleitete sie persönlich zum reservierten Platz. Mehr an Hilfsbereitschaft und Dienst am Kunden ist wohl kaum denkbar!“



„Wir erlauben uns, unserer Freude darüber Ausdruck zu verleihen, daß ab 20. November 1960 die Benützung von Kofferradios, Grammophon usw. in den Reisezügen der Österreichischen Bundesbahnen untersagt wurde und auch die Lautsprecher auf den Bahnsteigen in den Nachtstunden in der Regel nicht mehr betrieben werden.“

Sind diese Zeilen nicht Ansporn im Kundendienst auch weiterhin unser Bestes zu geben?

Dienststellenvorstände!

Zu Beginn des Jahres 1961 werden neue Mappen zum Verkehrs-Unterrichtsblatt ausgeliefert. Die ab 1. Jänner 1961 erscheinenden Verkehrs-Unterrichtsblätter sind darin einzulegen.



Merken wir stets folgendes: Ein Kunde fällt nicht lästig; er stört uns nicht bei der Arbeit, denn er ist deren Ziel. Wir tun ihm keinen Gefallen, wenn wir ihn bedienen; er dagegen erweist uns einen, indem er uns die Möglichkeit dazu gibt.



4. Unfallverhütung

Zugbegleiter,
Verschieber!

Unterschätzt nicht die Gefahren beim Überschreiten von Gleisen!

Schaut — ehe Ihr ein Gleis überschreitet — immer nach **beiden** Seiten! Nur so könnt Ihr rechtzeitig herannahende Zug-, Verschub- oder Kleinwagenfahrten erkennen.

Haltet beim Überschreiten der Gleise genügend Abstand von stehenden Fahrzeugen, besteht doch jederzeit die Möglichkeit, daß diese in Bewegung gesetzt werden.