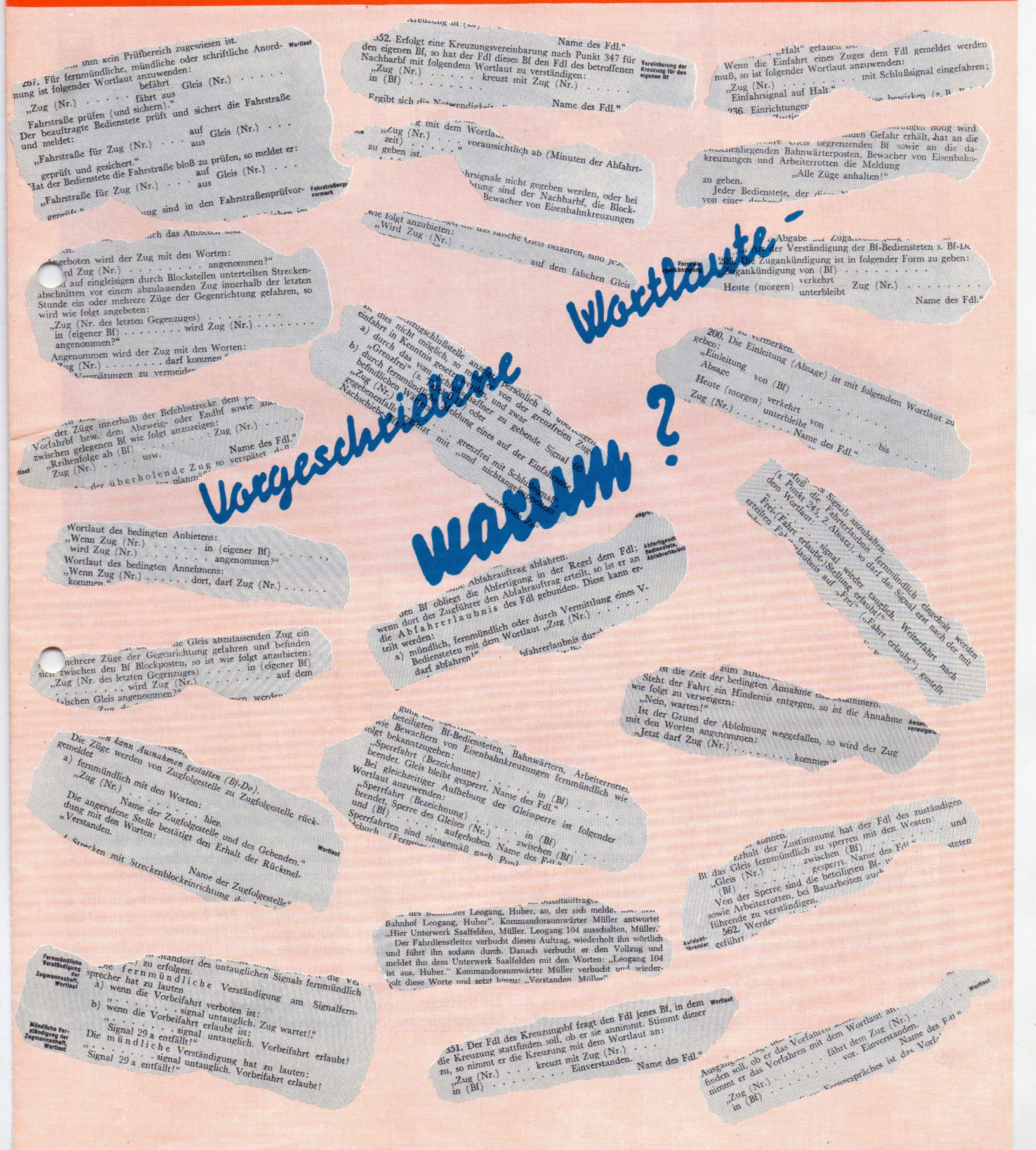
Verkehrs-Unterrichtsblatt

Generaldirektion
der
Österreichischen
Bundesbahnen
Betriebsdirektion

3/75

Ausgabe Juni


Vorgeschriebene Wortlaute – warum?

Vorgeschriebene Wortlaute – darum!

Zusammenstoß des LzNz 410 mit dem Güterzug 44929 zwischen den Bahnhöfen Angertal und Badgastein am 24. 3. 1974; wir alle erinnern uns noch. Beide Fdl hatten damals nicht die für das Zugmeldeverfahren vorgeschriebenen Wortlaute angewendet. Laut Angabe des einen Fdl wurde einer der beiden Züge mit dem Wortlaut „ja um 27" angenommen! Wer würde sich darüber wundern, wenn es in solchen oder ähnlichen Fällen durch Mißverständnisse zu folgenschweren Ereignissen kommt? Die Aussagen der Beteiligten gleichen sich meistens. „Ich war der Meinung, es handelt sich um Zug ‚X'", sagt der eine, „ich war der Meinung, es handelt sich um Zug ‚Y'", sagt der andere.

Im Zusammenhang mit den Erhebungen bei dem angeführten Ereignis gab ein Fdl an, daß er den Fdl des Nachbarbahnhofes gefragt habe, ob er „auf Kreuzung 410 mit dem Zug 44929 und dem Zug 68347 kommen kann"! Dieser Fdl hätte geantwortet: „Jo, kum lei."

Wenn Kreuzungsvereinbarungen auf diese Art getroffen werden, dann darf es uns auch nicht wundern, wenn ein am erwähnten Ereignis beteiligter Fdl bei der Einvernahme z. B. erklärt: „Ich habe von der Kreuzung des Zuges 44929 mit dem LzNz 410 in Angertal gewußt. **Ich wußte allerdings nicht, von wem die Kreuzung dorthin verlegt wurde. Ich wurde nicht verständigt."**

Diese Aussage des Fdl ist erschütternd. Umso mehr, als durch den Zusammenstoß des Güterzuges 44929 mit dem LzNz 410 leider genau das bestätigt wurde, worauf bei der Ausbildung und Schulung von Mitarbeitern des Verkehrsdienstes immer wieder und mit Nachdruck hingewiesen wird: Nicht-Anwendung der vorgeschriebenen Wortlaute führt zu Ungenauigkeit und Unklarheit und birgt damit die Gefahr eines Unfalles in sich. Und — wie gesagt — das Ereignis hat das bestätigt. Heute steht mit Sicherheit fest, daß der folgenschwere „Fall Badgastein" vermieden hätte werden können, wenn beide Fdl die vorgeschriebenen Wortlaute angewendet und auch verbucht hätten. Eine Verwechslung ist hiebei ausgeschlossen. Demnach kann es nicht geschehen, daß der eine Fdl **„meint"**, der Zug sei angenommen worden, während der andere etwas anderes **„glaubt"**. Schon im letzten Verkehrs-Unterrichtsblatt haben wir darauf verwiesen, daß **„meinen"** und **„glauben"** nicht Grundlage einer sicheren Betriebsabwicklung sein können.

Warum werden nun eigentlich die Wortlaute von bestimmten Mitarbeitern nicht oder teilweise nicht angewendet?

Jeder Mitarbeiter weiß es und kann es bestätigen: bei der Ausbildung, z. B. der Fdl an den Zentralschulen, werden u. a. die Wortlaute buchstäblich eingehämmert oder — wenn Sie wollen — gedrillt. Und in nur sehr wenigen Ausnahmefällen muß bei der Prüfung festgestellt werden, daß die Wortlaute

nicht aus dem Effeff gekonnt werden. Bedauerlich ist aber, daß viele junge Kollegen — und das behaupten diese — bei der Anwendung der Wortlaute in der Praxis angeblich oft echte Hemmungen hätten, weil leider sogenannte „alte Hasen" (es gibt auch relativ junge „alte Hasen") ein schlechtes Beispiel dafür geben, wie man Wortlaute anwendet. Nicht selten werden junge Mitarbeiter mitleidig belächelt, wenn sie die Wortlaute nach Vorschrift anwenden. Die „alten Hasen" machen das angeblich schon viel gekonnter; schon bei der Zugnummer beginnt's. Wozu die ganze Nummer aussprechen? Also sagt er: „Wo ist der Siebenundvierziger?" Da kann es nun einen Zug 547, aber auch einen 44447, 2547, 9947 usw. geben. Alle sind für ihn „Siebenundvierziger". Und beim Gespräch mit dem Nachbar-Fdl z. B. meint der eine den einen „Siebenundvierziger" und der andere aber den anderen „Siebenundvierziger". Und so folgt einer Schlampigkeit die nächste. Auch werden mit nicht vorgeschriebenen Wortlauten die Zugmeldungen gegeben. **„Der 2547 ist bei mir."**

Die Züge werden von Zugfolgestelle zu Zugfolgestelle rückgemeldet

a) fernmündlich mit den Worten:
„Zug (Nr.) . . . . . hier.
Name der Zugfolgestelle und des Gebenden."
Die angerufene Stelle bestätigt den Erhalt der Rückmeldung mit den Worten:
„Verstanden.
Name der Zugfolgestelle"

b) auf Strecken mit Streckenblockeinrichtung durch Rückblocken.

Und wenn es manchem auch klar sein mag; es ist nicht klar! Wer ist **„mir"?** Mißverständnisse können verheerende Folgen herbeiführen. Niemand soll behaupten, das sei gar nicht so. Wir könnten Beispiele anführen, auch solche, bei denen Gott sei Dank die möglichen Folgen nicht eingetreten sind und die daher nicht so „berühmt" geworden sind wie z. B. der „Fall Badgastein".

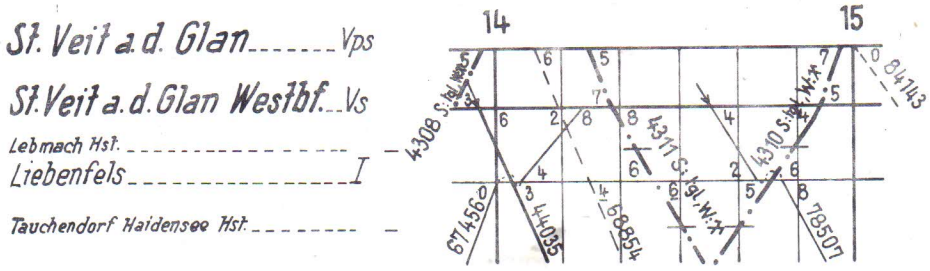
Nicht unwesentlich ist die Tatsache, daß meistens dann, wenn Wortlaute vorgesehen sind, besondere Aufmerksamkeit auch deshalb notwendig ist, weil die Ursache oder der Grund hiefür in einer Störung der Sicherungsanlage gelegen ist (z. B. fernmündliches Rückmelden statt oder neben dem Rückblocken, Anbieten und Annehmen, Prüfung und Sicherung der Fahrstraße, Fahren auf dem falschen Gleis usw.). Natürlich gibt es auch eine Reihe von Fällen, in denen Wortlaute vorgeschrieben sind, ohne daß eine Störung als Ursache vorliegt (z. B. Zugmeldeverfahren auf Strecken ohne Streckenblockung, Fahrstraßenprüfung, Einleitung, Vereinbarung von Kreuzungen und Vorfahren usw.).

Das Anwenden der vorgeschriebenen Wortlaute verhindert Mißverständnisse!

Und nochmals zurück zu den „alten Hasen".

Leider ist es richtig, daß manche Fdl, die schon mehr oder weniger lang in dieser Eigenschaft Dienst versehen, junge Kollegen bewußt oder unbewußt dazu verhalten, Wortlaute nicht oder nicht genau anzuwenden, obwohl sie das Gegenteil zu tun verpflichtet wären. Der ältere Kollege könnte und sollte hier Vorbild und diesbezüglich erzieherisch tätig sein, auch am Fernsprecher. Ist er es nicht, so dürfen sich aber junge Mitarbeiter solche Kollegen nicht zum Vorbild nehmen. Mit Sicherheit sind solche „alten Hasen" keine „Super-Fdl", auch wenn es manchmal so scheint. **Nicht eigene Vorstellungen über die Art der Dienstabwicklung sind Gewähr für die Sicherheit.** Die Bestimmungen der Verkehrsvorschrift wurden nicht über Nacht oder von Einzelgängern erfunden. Viele Jahre (Jahrzehnte) an Erfahrung und viele verantwortungsbewußte Mitarbeiter waren es, die eine Vorschrift entstehen ließen, welche die grundsätzlichen Bestimmungen für eine sichere Betriebsabwicklung beinhaltet. Auch die Wortlaute gehören dazu. Man hatte schon sehr früh erkannt, daß durch Sprech- oder Hörfehler oder Verständigungsschwierigkeiten Betriebsgefahren herbeigeführt werden können. Die Sicherheit verlangt nun einmal eine **kurze und klare Ausdrucksweise.** Dies ist keine Eigenart der Österreichischen Bundesbahnen. Selbstverständlich verwenden auch die anderen Eisenbahnen aus den gleichen Gründen **vorgeschriebene Wortlaute.**

Hier ist ein wichtiges Betätigungsfeld der Vorgesetzten. Ein offenes Wort sei an dieser Stelle gestattet: Nicht immer ist es nur die Schuld des einzelnen Mitarbeiters allein, wenn sich bei ihm Nachlässigkeiten bei der Dienstesausübung einstellen. Wir erinnern uns an das Verkehrs-Unterrichtsblatt 2. Stück/1975; dort war es die Fahrstraßenprüfung, bei deren Durchführung Mängel aufgezeigt wurden, wobei aber auch schon damals auf einen besonderen Umstand hingewiesen wurde, nämlich daß viele Vorgesetzte zu lax sind. Sie dulden Dinge, die einfach nicht duldbar sind, ohne daß sich die Vorgesetzten selbst eine schwere Schuld aufladen. Es ist ganz einfach unmöglich, daß ein Vorgesetzter (z. B. Bf-Vorstand) nicht wahrnimmt, wenn Mitarbeiter die vorgeschriebenen Wortlaute nicht anwenden! Warum stellt er Unzukömmlichkeiten nicht ab? Muß erst wieder ein „Fall Badgastein" sich ereignen? Welch ein Vorgesetzter ist das, der über solche Mängel ganz einfach hinwegsieht? Über Mängel, die **nachweisbar** die Betriebssicherheit gefährden. Worin sehen denn nun diese Vorgesetzten tatsächlich ihre Aufgaben? Vorgesetzter sein bedeutet auch **mehr** können und mehr wissen als der andere Mitarbeiter. Ein „Mehr" an Theorie und auch an Praxis. Es bedeutet aber auch, dieses Wissen und die Erfahrung an die Mitarbeiter weiterzugeben, sei es in Form von zwanglosen Gesprächen, oder auch als Auftrag oder Belehrung. In besonderen Fällen werden vielleicht darüber hinausgehende Maßnahmen notwendig sein. **Dies zu beurteilen ist Aufgabe des Vorgesetzten;** nur muß er entsprechend einschreiten. Zweifellos wird es in Zukunft auch notwendig werden, bei besonderen Vorkommnissen im Zusammenhang mit krasser Mißachtung wichtiger Vorschriftenbestimmungen durch Mitarbeiter in erhöhtem Maße auch deren Vorgesetzte zur Verantwortung zu ziehen. Es ist völlig untragbar, wenn z. B. einzelne Fahrdienstleiter-Einschüler erklären, daß z. B. bei der Einschulung „häufig keine Fahrstraßenprüfung gemacht wurde oder daß auf die Einhaltung der Wortlaute überhaupt kein Wert gelegt wurde". Es soll hier kein Pauschalurteil abgegeben werden. Es ist sehr wohl bekannt, daß es sehr viele Bf-Vorstände gibt, welche die Betriebsabwicklung weitestgehend überwachen. Mißachtungen werden dann, eventuell im Einvernehmen mit dem Bf-Vorstand des Nachbarbahnhofes, beseitigt, und so soll es auch sein. **Schreiten wir ein, bevor es zu spät ist.** Wir alle müssen aus dem „Fall Badgastein" lernen. Daß es aber nicht alle tun, beweist leider wieder einmal ein außergewöhnliches Ereignis. Daß es ohne schwerwiegende Folgen blieb, ist ganz einfach Glück; darauf darf aber die Sicherheit keinesfalls aufgebaut sein.



Fdl Bf St. Veit a. d. Glan Vbf teilte dem Fdl St. Veit a. d. Glan Westbf mit, daß Zug 78507 abfahrbereit sei. Wegen Verspätung des Zuges 67456 war er auch verpflichtet, die Kreuzung des Zuges 78507 mit 67456, die planmäßig in seinem Bf erfolgt, in einen anderen Bf zu vereinbaren. Da eine Kreuzungsabwicklung im Bf St. Veit a. d. Glan Westbf nicht möglich war, erklärte sich der Fdl dieses Bf erbötig, beim Bf Liebenfels rückzufragen. So geschah es auch. Das Gespräch mit dem Fdl Liebenfels auf der Zugmeldefernsprechlinie **wurde jedoch so unklar geführt,** daß Fdl St.Veit a. d. Glan Westbf **der Meinung war,** daß Fdl Liebenfels mit der Kreuzung in Liebenfels einverstanden sei.

einbart werden.

346. Zum Vereinbaren einer Kreuzung ist jener Bf verpflichtet, der den Kreuzungszug vor Eintreffen eines fälligen Gegenzuges abzufertigen hat.

Wird ein Bedarfszug (Sonderzug mit Fahrplananordnung) so verspätet eingeleitet, daß Gegenzüge bereits über den planmäßigen Kreuzungsbf hinausgefahren sind, so ist der nächste vom Gegenzug erreichte Bf verpflichtet, die Kreuzung zu vereinbaren.

347. Müssen kreuzen, ohne

Fdl St. Veit a. d. Glan Westbf verständigte nunmehr mit dem Wortlaut der Kreuzungsvereinbarung den Fdl St. Veit a. d. Glan Vbf von der Kreuzung des Zuges 78507 mit 67456 im Bf Liebenfels. Hierauf wurde Zug 78507 abgefertigt (14.30 Uhr). Um 14.35 Uhr betrieb Fdl St. Veit a. d. Glan Westbf beim Fdl Liebenfels die Rückmeldung für den dorthin auf der Fahrt befindlichen Zug 4311, weil sich Zug 78507 schon seinem Bf näherte (wegen Störung der Streckenblockung im Bf Liebenfels war fernmündliches Rückmelden sowie Anbieten und Annehmen notwendig). Nachdem nun Fdl Liebenfels die Rückmeldung für Zug 4311 an Fdl St. Veit a. d. Glan Westbf abgegeben hatte, **ließ letzterer die Durchfahrt für Zug 78507 zu, obwohl dieser weder angeboten noch angenommen wurde.** Der Zug fuhr anschließend gleich durch. **Fdl Liebenfels ließ seinerseits nach Ankunft des Zuges 4311 die Ausfahrt für Zug 67456 zu, obwohl dieser Zug weder angeboten noch angenommen worden war.** Der Zug fuhr auch tatsächlich aus.

Auf eingleisiger Strecke werden die Züge angeboten, angenommen, abgemeldet und rückgemeldet.

Auf zweigleisiger Strecke werden die Züge abgemeldet und rückgemeldet.

Zugmeldungen dürfen nur vom Fdl und Blockwärter abgegeben und aufgenommen werden. Ausnahmen verfügt die Dion.

Werden Zugmeldungen nicht auf der Fernsprech-Zugmeldeverbindung gegeben, so ist das Wort „Zugmeldung" voranzusetzen.

Als zufällig Fdl St. Veit a. d. Glan Westbf den Fdl Liebenfels fernmündlich verständigte, daß Zug 78507 bei ihm **rasch** durchgefahren sei, wurde beiden Fdl klar, daß nunmehr zwei Züge gegeneinander fuhren. Sie schalteten die Streckenfahrleitung ab, wodurch die Züge noch rechtzeitig zum Stillstand kamen.

482. Wird bei E-Betrieb die Fahrleitung während der Zugfahrt spannunglos, so muß die Tfz-Mannschaft die Strecke und das Tfz aufmerksam beobachten. Da die Fahrleitung möglicherweise wegen drohender Gefahr (unbefahrbare oder besetzte Strecke) absichtlich spannunglos gemacht wurde, darf der Zug nur nach Übersichtlichkeit der Strecke wie auf Grund eines V-Befehles bis zur nächsten Fernsprechstelle auslaufen, wo Aufklärung über die Störung einzuholen ist.

Ergänzt muß noch werden, daß die Züge auf der genannten Strecke auch verbindlich abzumelden sind, was im angeführten Fall ebenfalls unterblieben ist.

(zirka 3 Sekunden), in Richtung 2 durch zweimaliges langes Läuten (2 × zirka 3 Sekunden) aufzurufen. Nach Meldung der Bediensteten ist die verbindliche Abmeldung mit dem Wortlaut

„Zug (Nr.) . . . voraussichtlich ab
(Minuten der Abfahrtzeit) . . ."

zu geben.

Die Abmeldung hat der Fdl bzw. Gf des Nachbarbf, bei dessen Nichtmelden der entferntest gelegene Wärter zu wiederholen. Die anderen Wärter bestätigen die Kenntnisnahme mit

„Verstanden . . . (Posten, Stellwerk usw.)".

Wegen Verständigung einer „gefährdeten Rotte" s. DV V 3, Punkt 206 bzw. DV V 28, Punkt 117;

Sicher handelt es sich im geschilderten Fall um einen Extremfall. Doch ist daraus klar ersichtlich, welche Folgen die Nichtanwendung der vorgeschriebenen Wortlaute nach sich ziehen kann. Die beteiligten Fdl beurteilten das informative Gespräch über die Kreuzungsabwicklung verschieden. Der eine **verbindlich,** der andere **unverbindlich.** Daß darüber hinaus noch weitere Fehler und auch noch von anderen Mitarbeitern gemacht wurden, steht fest, doch kann auch vom gegenständlichen Fall wieder mit Sicherheit gesagt werden: hätten die beteiligten Fdl die vorgeschriebenen Wortlaute angewendet, wäre die Gegenfahrt unterblieben. Der Fdl Liebenfels hätte mit der Kreuzungsvereinbarung vollkommen klargestellt, wo nun die Kreuzung tatsächlich stattfindet. Er hat es nicht.

Daß das Ablassen von Zügen ohne Anbieten und Annehmen gelinde gesagt als grobe Fahrlässigkeit zu werten ist, ist ebenso klar. Was hätten wohl die Fdl auf einer Strecke ohne Fahrleitung gemacht? Als unverständlich und weiter im Raum stehend muß wohl die Tatsache betrachtet werden, daß es vereinzelt doch Mitarbeiter gibt, die sich der ihnen übertragenen Verantwortung nicht bewußt sind. Daher nochmals an alle Vorgesetzten und Mitarbeiter:

6. Ist keine bestimmte Verständigungsart vorgeschrieben, so ist die zweckmäßigste und schnellste anzuwenden.

9. Oberstes Gebot für jeden V-Bediensteten muß stets sein, so überlegt zu handeln, daß dadurch höchste Sicherheit für die ihm anvertrauten Menschen und Werte gewährleistet ist.

Die Sorge um die Verkehrssicherheit geht allen den V-Bediensteten sonst noch übertragenen Arbeiten vor.

Fernsprech-, Fernschreib- und schriftlicher Verkehr

183. Ferngespräche, Fernschreiben und schriftliche Anordnungen über den Zugverkehr sind kurz und klar zu fassen. Vorgeschriebene Wortlaute müssen eingehalten werden.

Für den Fernsprechverkehr gelten die Bestimmungen der DV V 111, für den Fernschreibverkehr jene der DV V 115.

184. Meldungen, Aufträge und betriebswichtige Ferngespräche sind in den betreffenden Vormerken entweder wörtlich oder dem Vordruck entsprechend gut leserlich in Lateinschrift einzutragen. Für Gespräche, die durch Sprachspeicher festgehalten werden, gelten die Bestimmungen der ZSV.

Die Eintragungen sind unmittelbar vor Abgabe oder sofort nach Eingang der Ferngespräche zu machen. Vorbereitende Gespräche sowie Zuglauferkundigungen sind nicht zu vermerken.

Abkürzungen nach Anlage 4 sind zulässig, Kurzschrift sowie römische Ziffern sind verboten.

Eintragungen sind mit Tinte, Kugelschreiber oder Tintenstift vorzunehmen; sie dürfen weder radiert noch unleserlich gemacht werden. Vor Verwendung der Vormerke sind die Seiten fort-

Vorgeschriebene Wortlaute müssen angewendet werden; sie sind in die vorgesehenen Vormerke wörtlich oder dem Vordruck entsprechend einzutragen. Unzukömmlichkeiten sind durch Aufsichtsbedienstete abzustellen.

Nichteinhaltung der Wortlaute beeinträchtigt die Betriebssicherheit!

Wie sicher ist der Schienenverkehr?

Die Bundesbahndirektion Villach hat erfreulicherweise die bei der Betriebsabwicklung in letzter Zeit aufgetretenen Mängel zum Anlaß genommen, die Bahnhofvorstände ihres Bereiches in Villach bzw. Graz am 16./17. 4. 1975 zu einer Aussprache einzuberufen, wobei die Verantwortung der Bahnhofvorstände besonders hervorgehoben wurde. In einer sehr offenen Art und Weise wurden die Probleme erörtert und auch aufgezeigt, daß manche Vorgesetzte ihrer Aufgabe nicht ganz entsprechen. Vieles wurde gesagt, was Gegenstand der Behandlung im Verkehrs-Unterrichtsblatt war und noch ist.

Dankenswerterweise hat uns der Vizepräsident der Dion Villach, Herr Hofrat Dipl.-Ing. Pontasch, den Text des von ihm dort gehaltenen Referates zur Verfügung gestellt. Auf Grund der Bedeutung und Gültigkeit des Inhaltes für den gesamten Bereich der ÖBB wollen wir dieses Referat im folgenden wiedergeben. Wir möchten es aber nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß das Manuskript uns erst unmittelbar vor Redak-

tionsschluß zugegangen ist. Dieser Hinweis scheint uns deshalb von Bedeutung, weil — und das bitten wir zu beachten — im Referat eine Reihe von Gedanken bzw. Hinweise enthalten sind, die sich auf die zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit notwendigen Maßnahmen und die in diesem Zusamemnhang den Mitarbeitern übertragenen Aufgaben beziehen. Wir dürfen darauf hinweisen, daß der „Zufall" der gleichzeitigen Behandlung des Problemkreises der Anwendung vorgeschriebener Wortlaute keinesfalls beabsichtigt war; vielmehr waren die Art der Dienstesausübung mancher Mitarbeiter und Ereignisse mit zum Teil schweren Folgen Anlaß genug, um von zuständiger Stelle einen Appell an die in Betracht kommenden Mitarbeiter zu richten mit dem besonderen Hinweis, sich ihrer außerordentlich großen Verantwortung bewußt zu sein.

Im Referat führte Herr Vizepräsident, Hofrat Dipl.-Ing. Pontasch folgendes aus:

Als es der Technik gelungen war, wissenschaftliche Erkenntnisse, wie Erzeugung harten Stahles und praktische Ausnützung wie rollende Reibung nutzbringend anzuwenden, wurde die Einrichtung eines Verkehres größeren Ausmaßes auf glatten Wegen möglich. Ein Vielfaches an Lasten konnte transportiert werden. Ein Warenaustausch, wie ihn bis dorthin nur einige große Hafenstädte kannten, konnte — auch weit in das Binnenland hinein — eingerichtet werden. Kontinente konnten sich wirtschaftlich in einem Ausmaß entwickeln, das bis dahin undenkbar gewesen war, und nahmen auch einen ungeahnten Aufschwung: Das Jahrhundert der industriellen Entwicklung wäre also ohne die Eisenbahn nie möglich gewesen.

Was ist nun die Stärke dieses Transportmittels? Worauf gründet es?

Unter Ausnutzung der geringen Reibung können hier mit verhältnismäßig geringem Aufwand an Energie (und auch Menschen) große Lasten über große Entfernungen kontinuierlich befördert werden. Dieser Vorteil kehrt sich sofort ins Gegenteil um, wenn es erforderlich wird, diese Lasten — als Masse einmal in Bewegung gebracht — zum Halten zu bringen. Der Weg, den die beförderten Lasten bis zum verläßlichen, zum sicheren Halt zurücklegen, kann bis zu 1000 m (Bremsweglänge) betragen, bei Geschwindigkeiten von mehr als 160 km/h sogar noch wesentlich mehr. Der Abschnitt, auf dem die Bewegung solcher Massen zugelassen werden soll, muß also verläßlich frei sein. Ob es sich dabei um ein Bahnhofgleis, einen Weichenkopf oder einen Raumabschnitt zwischen zwei Bahnhöfen handelt, ist hiebei nur insofern von Bedeutung, als bei der Anstellung der Sicherheitserwägungen die Geschwindigkeit der Massen, die sich in Bewegung befinden, berücksichtigt werden muß.

Jeder, der an der Abwicklung von Transportvorgängen beim Verkehr auf der Schiene mitwirkt, muß also wissen, daß eine Fahrt nur auf eine Länge zugelassen werden darf, innerhalb derer die anrollende Masse verläßlich zum Anhalten gebracht werden kann. Der den Transport Ausführende erhält die hiefür vereinbarten Zeichen (Signale), auf die er sich verlassen können muß. Vor allem auf das Zeichen, daß der hinter diesem befahrene Abschnitt bzw. Fahrweg frei von Hindernissen ist.

Es lag bei der Transportabwicklung auf der Schiene in der Natur der Sache, daß mit zunehmender Anzahl von Transportvorgängen die Anzahl der Abläufe, die sich nicht so ereigneten, wie man sie sich vorgestellt hatte, zunahm. Und dies nur in den seltesten Fällen wegen technischer Gebrechen, meistens wegen menschlichen Fehlverhaltens oder Falschreagierens.

Es war daher nur logisch, daß man technische Anlagen entwickelte, die menschliches Versagen weitestgehend ausschließen sollten, um einen möglichst sicheren Verkehrsablauf zu gewährleisten. Wir nennen sie Sicherungsanlagen.

Das Ausmaß der mechanischen Ausschaltung menschlichen Fehlverhaltens ist verschieden. Im großen und ganzen gesehen versucht man das — ja kostspielige — Ausmaß der automatisch gegebenen Sicherheit der Belastung des verantwortlichen Verkehrsbediensteten anzupassen: starker Verkehr — möglichst sichere Anlagen, schwacher Verkehr — einfache Sicherung. Dies ist aber auch schon unsere derzeitige Situation: Die Art der Sicherung des Transportablaufes ist verschieden: Anlagen, die bei normaler Funktion unerwünschten Transportablauf verläßlich von selbst ausschließen, stehen solchen mit fast ausschließlicher Sicherung durch Wachsamkeit und Aufmerksamkeit der beteiligten Bediensteten gegenüber. Dazwischen gibt es einige graduell verschiedene Zwischenlösungen.

Die Handhabung aller Vorgänge aber geschieht auf Grund von festgesetzten Normen — bei uns Vorschriften genannt —, die im wesentlichen festlegen, welche Voraussetzungen gegeben sein müssen, um die Bewegung von Massen auf dem Schienenwege zulassen zu dürfen.

Die Art der automatischen Sicherung spielt hiebei nur insoferne eine Rolle, als bei ihrem Vorhandensein Erleichterungen in dem Ausmaß zugelassen werden, als die Technik manuelle oder geistige (oder auch beide) Tätigkeiten verläßlich ersetzt.

Die Normen gehen also grundsätzlich davon aus, daß — wie schon einmal erwähnt — derjenige, der eine Zugfahrt auf einen Gleisabschnitt zuläßt, sich davon überzeugen muß, ob dieser Abschnitt (Fahrstraße, Raumabschnitt usw.) frei ist. Dies wird zwar von verschiedenen Bahnen verschieden gehandhabt, ist verschieden organisiert, im Grunde ist es aber überall dasselbe: Nur auf einen f r e i e n Abschnitt darf (normalerweise) eine Zugfahrt zugelassen werden bzw. eine Bewegung auf der Schiene darf nur mit einer solchen Geschwindigkeit zugelassen werden, daß der bewegte Teil verläßlich rechtzeitig zum Halten gebracht werden kann (Verschubfahrt, Sperrfahrt usw.).

Der also für die Sicherheit beim Schienenverkehr so wichtige Vorgang der Prüfung der Fahrstraße (bzw. des Raumabschnittes) geschieht zum Teil automatisch, zum Teil durch den für die Zulassung der Fahrt Verantwortlichen bzw. durch seine Helfer. Hier liegt also die Nahtstelle zwischen Automaten und Menschen, und alle um die verläßliche Absicherung dieser Nahtstelle Bemühten haben mit viel Erfindungsgabe versucht, an der Stelle, wo der technische Mechanismus aufhört bzw. noch nicht begonnen hat, Denkmechanismen zu entwikkeln. Mechanismen, die denjenigen, der die Tat der Gleisfreigabe für eine Fahrt setzt, veranlassen sollen, v o r h e r und gleichsam a u t o m a t i s c h das zu tun, was bei besser ausgerüsteten Anlagen der technische Mechanismus von selbst vollbringt.

Vorgeschriebene Wortlaute und nachhaltiges Training der Fahrstraßenprüfung durch Ausschau bei der Ausbildung sowie Überwachung durch Aufsichtsorgane sollten das Funktionieren und Inganghalten dieser Mechanismen gewährleisten. Und diese Gewährleistung, die ja auch eine des sicheren Transportablaufes ist, wäre auch verläßlich gegeben, wenn diese Wortlaute angewandt würden, wenn die Fahrstraßenprüfung durch persönliche Ausschau und wenn die Überwachung ihrer Anwendung überall rigoros genug erfolgen würde.

Es ist noch nicht allzulange her, da trafen wir — der gleiche Kreis — uns an derselben Stelle.

Thema: **Fahrstraßenprüfung.**

Ursache des Zusammentreffens: Wiederholte schwere Verkehrsanstände mit zum Teil furchtbaren Folgen wegen gravierender Verstöße gegen die Verpflichtung zur Fahrstraßenprüfung. Jeder von Ihnen kann sich selbst fragen: Habe ich in meinem Bereich in der Zeit seither alle Möglichkeiten ausgeschöpft, dieses schwelende Übel mangelnder oder nicht ausgeführter Fahrstraßenprüfung zu beseitigen? Wenden die unter meiner Verantwortung Dienst tuenden Bediensteten den vorgeschriebenen Wortlaut an? Er ist in seiner Form die kürzeste und beste Form des Denkmechanismus, der dem technischen Mechanismus vorangesetzt ist. Der technische genügt in vielen Fällen nicht, wenn der geistige versagt. Wenn Sie glauben, einen besseren Wortlaut zu wissen, einen besseren Denkmechanismus zu kennen, dann sagen Sie uns das bitte, wir werden Ihnen sehr dankbar sein.

Was ist das Thema der heutigen Besprechung? Fahrstraßenprüfung und Wortlaute.

Was ist der Anlaß? Drei schwere Verkehrsanstände innerhalb weniger Tage.

Ursache der Anstände: Mangelhafte Fahrstraßenprüfung, nicht gebrauchte Wortlaute, mangelhafte Überwachung der Verkehrsbediensteten.

Im ersten Fall lassen zwei gut beschriebene Fahrdienstleiter bei gestörtem Streckenblock, weil sie eben keine Wortlaute verwenden und auch keine Kreuzung vereinbaren, zwei Zugfahrten auf das gleiche Streckengleis (gegeneinander) zu. Nur durch das Abschalten der Fahrleitung werden die Folgen vermieden, die wir uns lieber nicht ausdenken wollen. Bei Strecken ohne Fahrleitung wäre auch diese Möglichkeit nicht gegeben gewesen.

Im zweiten Fall läßt ein ganz junger Fahrdienstleiter eine Zugfahrt auf ein Gleis zu, auf dem ca. 35 m vor seinem Dienstraum eine Kleinwagenfamilie steht. Deren Maschinen erleiden beim Aufprall des Güterzuges mit 25 km/h einen Schaden von 1,3 Millionen Schilling. Hiebei ist der Schaden, der dadurch erwächst, daß diese Maschinen für eine Bausaison ausfallen, nicht eingerechnet.

Ursache: Mangelhafte Fahrstraßenprüfung. Der junge Fahrdienstleiter gibt an, bei seinen 10 Touren Einschulung nie eine Fahrstraßenprüfung gemacht zu haben. Er habe bei seinen Kollegen weder eine solche sehen können noch sei er von ihnen dazu verhalten worden. Es wurde auch kein Fahrstraßenprüfvormerk geführt.

Beim dritten Fall ließ ein Arbeitszug-Zugführer den Zug in den Bahnhof zurückschieben, ohne die Erlaubnis dafür zu haben, und fuhr dabei eine verriegelte Weiche auf. Nur durch die Aufmerksamkeit des Stellwerksmeisters, der das für eine Zugfahrt schon freizeigende Hauptsignal in Haltstellung brachte, konnte ein folgenschwerer Zusammenstoß vermieden werden. Der Zugführer des Arbeitszuges gab an, seit Tagen schon nicht als Sperrfahrt, sondern als Verschubfahrt auf die Strecke abgefertigt worden zu sein, bis zum nächsten Blockposten und darüber hinaus gefahren zu sein. Auf die Frage des Arbeitszug-Zugführers beim ES um Einfahrerlaubnis empfiehlt der Fahrdienstleiter diesem, sich mit dem Stww ins Einvernehmen zu setzen. Keinem Aufsichtsbeamten, keinem Bahnhofvorstand ist dies aufgefallen. Überall abgehakte Zahlen, überall die vorgeschriebenen Kontrollunterschriften. Meistens noch dazu immer wieder zur gleichen Zeit, es soll sogar vorgekommen sein, daß Bedienstete Zeilen frei lassen mußten für die Kontrollunterschriften!

Diese Aufzählung ist nicht vollzählig. Es sind nur die jüngsten Ereignisse, für mich aber signifikant.

Nachdem mir noch berichtet wird, daß bei den periodischen Nachprüfungen vor allem bei den jungen Bediensteten, die es noch frisch im Gedächtnis haben müßten, zum Teil enorme Wissenslükken festgestellt werden mußten, fühle ich persönlich mich zutiefst verunsichert.

Woran liegt es, daß man diese mich erschreckende Feststellung machen muß?

Lassen Sie uns auch diesen Fragenkomplex analysieren: Der Ausgangspunkt unserer heutigen Betrachtung war das Gebot der Sicherheit bei der Abwicklung des Schienenverkehrs. Sicherheit für die transportierten Güter, Sicherheit aber vor allem für die sich uns anvertrauenden Menschen. Sicherheit, vielleicht mehr noch als bisher, obwohl der Trend der Zeit sich nach einer anderen Richtung hin entwickelt. Alle Menschen werden durch unsere Massenmedien zu schnellerem, noch größerem Verbrauch gedrängt (Konsum auch dort, wo gar kein echtes Bedürfnis ist), die Menschen wollen mobiler sein, sie wollen in kurzer Zeit mehr erleben und alles, was sie auf diese Art erworben und erlebt haben, auch gleich wieder vergessen, es gibt ja etwas Neues. Das Alte wird weggeworfen. Das ungewaschene Hemd, der Abfallhaufen eines Picknicks, die nicht mehr als zwei, drei Jahre alten technischen Geräte, ein noch brauchbares Kraftfahrzeug und mit ihm oft auch das Leben eines Freundes oder sogar das eigene.

In dieser gesellschaftlichen Struktur wachsen unsere jungen Bediensteten auf. Dürfen wir uns wundern, wenn diese Grundhaltung unserer Wegwerfgesellschaft in ihrem Unterbewußtsein existent ist, ohne daß es ihnen klar ist, welche Folgen das haben kann. Können wir ihnen schon die soziale Reife zumuten, daß sie beurteilen können, welche schwerwiegende Folgen unterbliebene Sicherungen haben können? Sie haben alle unsere Sicherungsmaßnahmen intensiv gelernt, haben sie hundertemale angewandt, haben aber auch gesehen, erfahren, daß es scheinbar **ohne** sie geht, vor allem durch das schlechte Beispiel der älteren Kollegen. Sie haben dies unterlassen wie ein Kind das Zähneputzen am Abend, weil's lästig und scheinbar überflüssig ist. Die Folgen nämlich, die Zahnschmerzen einige Jahre darauf, bekommen meistens nicht sie allein zu spüren. Eines werden sie — wie ein Kind seinem Vater (sprich Vorgesetzter) — freilich nicht zu unrecht vorhalten: Warum habt ihr mich nicht dazu gezwungen? Und damit sind wir bei einer Stelle angelangt, von der ich schon vorher gesagt habe, ich fühle mich verunsichert. Ich will noch mehr sagen: Ich fühle mich persönlich verantwortlich, und so, meine Herren, sollten Sie aber auch empfinden, sonst kann ich diese Verantwortung nicht tragen!

Sie alle haben vor wenigen Wochen einen Prozeß erlebt, bei welchem ein Vorgesetzter wegen mangelnder Dienstaufsicht verurteilt wurde. Haben Sie dabei nicht das ungute Gefühl gehabt, daß dies auch jedem von uns einmal passieren könnte. Und — das ist viel schlimmer — dieser Prozeß hat einen ganzen Berufsstand in Verruf gebracht. Können wir uns das leisten? Haben wir noch so viel Spielraum, daß wir voll Überzeugung sagen können, man kann ohne den Schienenverkehr ohnedies nicht auskommen? Dies zu einem Zeitpunkt, wo ein ganzer Kontinent und noch dazu der reichste der Welt einen hohen Prozentsatz der Transporte zu Lande, zu Wasser und zur Luft und so gut wie gar nicht auf der Schiene abwickelt. Und dies zu einem Zeitpunkt, wo der Verkehr auf der Straße unaufgehalten weiterhin wächst.

Lassen Sie uns doch bitte eine der wenigen Chancen wahren, die uns die gegenwärtige Entwicklung noch läßt: **das sicherste Verkehrsmittel zu sein!**

Das geht aber nur dann, wenn Sie dafür sorgen, daß unser Dienst sicher genug versehen wird.

Daß die Fahrstraße durch Augenschein geprüft wird.

Daß die vorgeschriebenen Wortlaute verwendet werden.

Daß die vorgeschriebenen Sperren angelegt werden.

Daß der Zeitpunkt Ihrer Kontrolle unvorhersehbar ist — sonst verfehlt sie ihren Zweck und ist überflüssig.

Daß bei der Einschulung neuer Bediensteter diese wirklich alle örtlichen Besonderheiten kennenlernen.

Und noch eins: Bemühen Sie sich, ein Vorstand zu sein. Alle, die hier sitzen, sind von mir zur Ernennung zum Bahnhofvorstand usw. vorgeschlagen worden. Dies deshalb, weil ich Sie dafür geeignet befunden habe, verläßlich dafür zu sorgen, daß die Interessen der Bahn gewahrt sind. Mit so manchem von Ihnen habe ich — vor Ihrer Ernennung noch — Gespräche geführt, in denen Sie mir erzählten, wie es — bei Ihrem Vorgänger — in mancherlei Dingen im Argen liege. Manches davon war leider richtig, immer aber klang dabei die Überzeugung durch, daß dies bei Ihnen anders, besser sein werde. Überprüfen Sie nun einmal Ihren Bahnhof und Ihre alltägliche Dienstesverrichtung auf Ehre und Gewissen danach, ob und was wirklich **besser** und was **nur anders** geworden ist.

Ich habe bei den meisten von Ihnen keinen Zweifel an der Lauterkeit Ihrer Bemühungen, überall aber reicht's doch nicht, wie ich Ihnen dies heute an einigen Fällen darlegen konnte. Daß diese sich auf das menschlich mögliche Minimum verringern, muß zu Ihrem ersten Anliegen werden.

Nur dann nämlich, wenn Sie sich mit jedem einzelnen Detail der Problemstellung in Ihrem Aufgabenbereich persönlich identifizieren, werden Sie jeden einzelnen, auch die Leichtsinnigen, die Schlampigen wie die Phlegmatischen von der Notwendigkeit der von ihnen abverlangten Handlungen und Leistungen überzeugen können.

Viele von Ihnen, meine Herren Vorstände, haben das Erlebnis nach einem schweren Verkehrsanstand, vor allem einem solchen mit Folgen — auch ohne schuldhafter Beteiligung — in Erinnerung. Führen Sie doch den jungen Verkehrsbediensteten drastisch vor Augen, welch menschliche Tragik über den dann in seiner Verantwortlichkeit plötzlich Alleinstehenden hereinbricht, wie er einfach nicht verstehen kann, daß ihm dies geschehen konnte und daß er nichts ungeschehen machen kann, vor allem im Falle von Verletzungen oder Todesfällen und daß die Argumentation, die anderen hätten das auch so gemacht, garnichts nützt.

Führen Sie sich selbst vor Augen, welches Ausmaß an moralischer Schuld Sie selber trifft, wenn einer dieser Ihrer Mitarbeiter durch menschliches Versagen, weil er nicht nachhaltig genug zu korrekter Dienstleistung verhalten wurde, ein Ereignis mit Folgen verursacht.

Hier ist für uns in unserer Führungsaufgabe beim Bemühen um die Bewältigung der Probleme in der Gegenwartsstruktur unserer Gesellschaftsordnung noch viel zu tun und die Frage am Anfang unserer Betrachtungen — wie sicher ist der Schienenverkehr — kann derzeit nicht eindeutig mit „sicher genug" beantwortet werden.

Es gefällt mir, es gefällt mir nicht; was mir gefallen würde.*)

Betr.: Bremsgewichtsberechnung

Im VUB 1/75 wurde ein Beitrag über die Überprüfung der von den Zgf angegebenen Bremsprozente bei zu geringem vorhandenem Bremsgewicht gebracht, in dem auf die Pflicht der Fdl zur Überprüfung und gleichzeitig auf den Punkt 97 der DV M 26 hingewiesen wurde.

Die rein theoretisch gehaltene Abhandlung über dieses Thema veranlaßt mich nach langem Zögern — weil ich damit, außer bei den Fdl, wohl kaum viel Zustimmung finden werde —, dazu Stellung zu nehmen. Um Mißverständnisse auszuschließen, möchte ich betonen, daß ich natürlich für die Einhaltung der Vorschriften eintrete, da dies Ordnung und damit Sicherheit bedeutet. Jedoch sehe ich die Notwendigkeit der Überprüfung eines Geprüften in solchen Fällen durchaus nicht ein, weil damit, wie ich noch näher ausführen werde, nur Verspätungen verursacht werden, die zu vermeiden das höchste Ziel eines Fdl ist.

Ich selbst versah jahrelang in einem der größten Verschiebebahnhöfe Dienst als Fdl und bin nun in einem Bahnhof tätig, wo bei der großen Zugdichte jede Minute zählt. Zwei Beispiele:

Der Zgf hat einen Platzzug aufgeschrieben, dem Wm wird der Zug gekuppelt gemeldet, das Tfz ist an den Zug gefahren. Bei seiner Bremsberechnung hat der Zgf die Deckung des Zuges festgestellt. Der Wm schaltet nun so viele Wagen aus, daß es zu einem Mangel an Bremsgewicht kommt. Der Zug wäre abfahrbereit, aber dies scheitert an der Überprüfung der Angaben des Zgf, für die der Fdl gerade nicht Zeit hat. Verspätungsursache?

Bei der Zuganzeige für einen TS, der ausnahmsweise wegen Frequenz mit Tfz und Wagensatz geführt wird, werden verminderte Bremsprozente vorgemeldet. Der Zug hat 3 Minuten Aufenthalt, gerade Zeit für die Befehlsbeigabe, aber auch nur, wenn der Fdl zuerst zum Tfz-Führer geht. Für die Überprüfung und nachträgliche Ausfertigung des Befehles samt Beigabe vergehen vielleicht 10 Minuten. Verspätungsursache? Bei der Berechnung hat sich herausgestellt, daß der Zug in einer Strecke von 200 km 2 km mit um 5 km/h verminderter Geschwindigkeit fahren kann. Der Zeitvergleich fällt eindeutig gegen die Überprüfung aus. Was spricht dagegen, die Berechnung der Bremsprozente verantwortlich dem Zgf zu übertragen?

G. Wiesenbauer, Ob. Rev.
Bahnhof Bischofshofen

*) In dieser Rubrik werden Leserzuschriften verlautbart; deren Inhalt stellt die persönliche Meinung des Verfassers dar, die mit jener der Redaktion nicht übereinstimmen muß.

Arbeitnehmerschutz

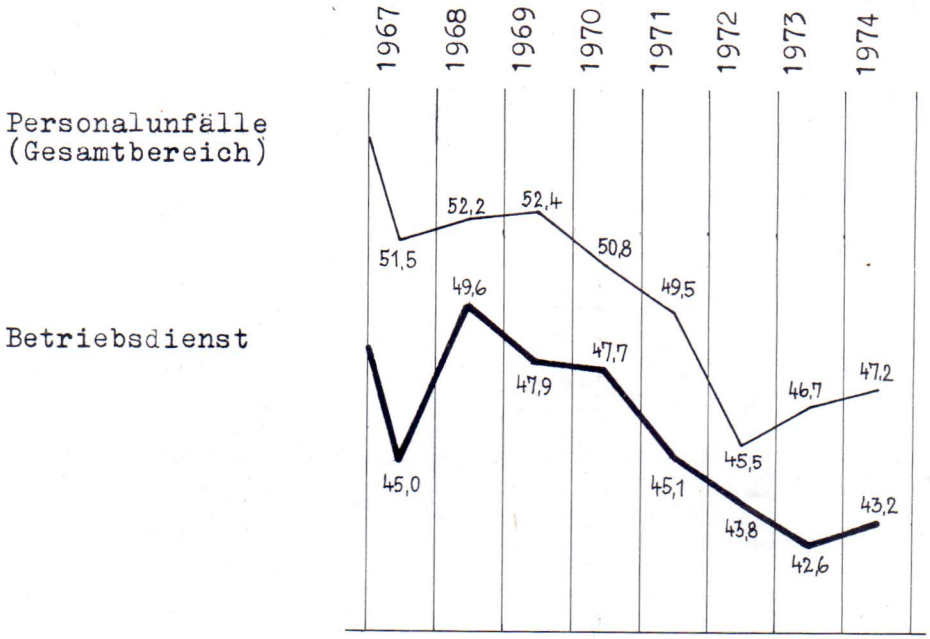
Gemäß Pkt. 1.10.3 der DV A 40, Heft 1 erstreckt sich die Kontrolltätigkeit des Sicherheitsbeamten III (und IV) ausschließlich auf den Diensstellenbereich und die innerhalb dieses Bereiches gelegenen Anlagen, Arbeitsstätten, Wege usw., nicht aber auf Anlagen im Bereich von Anschlußbahnen. Bestehen anscheinend Mängel im Anschlußbahnbereich, die eine Gefährdung der Sicherheit der dort arbeitenden ÖBB-Bediensteten darstellen, so hat sich der Vorstand der Dienststelle, der Sicherheitsbeamte III (IV) **in geeigneter Weise,** keinesfalls aber als Kontrollorgan, davon zu überzeugen, ob derartige Gefährdungen tatsächlich bestehen. Zutreffendenfalls hat der zuständige Bahnhofvorstand die Behebung der Mängel **in geeigneter Weise** zu betreiben. Wird seinem Ersuchen nicht entsprochen, so ist der Sicherheitsbeamte II zu informieren; dieser hat in Zusammenarbeit mit dem Sachbearbeiter für Anschlußbahnangelegenheiten unter Hinweis auf die Bestimmungen des Anschlußbahnvertrages die Behebung der Mängel zu verlangen. Sollte auch diese Intervention nicht den gewünschten Erfolg herbeiführen, dann ist hierüber dem Sicherheitsbeamten I zu berichten, der eine Entscheidung der Aufsichtsbehörde herbeiführt.

Im Jahre 1973 haben 900 Mitarbeiter des Betriebsdienstes Arbeitsunfälle erlitten, wovon auf das Auf- und Abspringen bei Fahrzeugen ca. 90%, auf das Kuppeln 19,3% entfallen.

Im Vergleichszeitraum 1974 hat sich die Anzahl der Arbeitsunfälle auf 915 erhöht. Davon entfallen auf

das Kuppeln	16,4%
das Auf- und Abspringen	15,2%
den Aufenthalt im Bereich der Gleisanlagen	25,4%
und den Wagenreinigungsdienst	7,3%

Die Anzahl der Toten hat sich von 4 auf 7 erhöht. Die Anzahl der Unfälle mit schweren Folgen ist beim Auf- und Abspringen sowie im Wagenreinigungsdienst wesentlich angestiegen. Fast alle Unfälle sind auf menschliches Versagen, insbesondere auf Unachtsamkeit, Hast, Eile, unsachgemäße Arbeitsdurchführung, unzweckmäßige Arbeitsbekleidung, Nichtverwendung der vorgeschriebenen Schutzstücke u. dgl. zurückzuführen.



Auf Grund dieser negativen Entwicklung hat sich auch die Unfallrate für den „Verkehrs- und Kommerziellen Dienst" von 42,6 im Jahre 1973 auf 43,2 im Jahre 1974 erhöht. Außerdem ist in den Monaten Jänner bis März 1975 gegenüber dem Vergleichszeitraum 1974 eine neuerliche deutliche Steigerung der Arbeitsunfälle im Bereich des Betriebsdienstes erkennbar.

Diese Entwicklung ist, abgesehen von den vielen persönlichen Nachteilen der betroffenen Mitarbeiter (Schmerzen, Invalidität, finanzielle Einbußen, Unterbrechung der beruflichen Laufbahn usw.), aus personal- und betriebswirtschaftlichen Erwägungen nicht mehr vertretbar.

Es ist daher zwingend notwendig, daß wir alle gemeinsam durch Werbung für den Gedanken der Unfallverhütung sowie durch zielführende Maßnahmen versuchen müssen, die meist mit schweren Folgen verbundenen Arbeitsunfälle auf ein vertretbares Maß zu reduzieren.

In einem Wiener Kopfbahnhof ging ein als Betafler eingeteilter jugoslawischer Gastarbeiter am Verschieberbahnsteig der Abstellgruppe zwischen den Gleisen 217 und 219 in Richtung Stw 2. Zu dieser Zeit wurde auf Gleis 217 ein aus Tfz und sechs vierachsigen Reisezugwagen bestehender Verschubteil in gleicher Richtung ausgezogen, wobei der Gastarbeiter durch eine offen stehende Seitentür niedergestoßen wurde. Er erlitt eine Platzwunde am Kopf sowie einen Schädeldachbruch. Von den Verschubbediensteten, die auf der abgekehrten Seite mitgefahren sind, wurde das Ereignis nicht wahrgenommen. Der Verunglückte wurde erst später von den Verschubbediensteten in schwerverletztem Zustand aufgefunden.

Der Verschubleiter will sich vor Einleitung der Verschubbewegung von den geschlossenen Seitentüren überzeugt haben. Es ist daher nicht auszuschließen, daß diese Wagentür wohl geschlossen, jedoch nicht verriegelt war und sich während der Verschubbewegung geöffnet hat.

Zur Wahrung der Sicherheit aller sich im Gleisbereich aufhaltenden Mitarbeiter ist daher von besonderer Bedeutung, daß Seitentüren von in den Abstellgruppen hinterstellten Reisezugwagen nach jeder Benützung vollständig geschlossen werden.

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion. Für den Inhalt verantwortlich: Johann Gebetsroiter, beide 1010 Wien, Elisabethstraße 9. Druck: Druckerei der Österr. Bundesbahnen, 1150 Wien, Felberstraße 1.