

In eigener Sache!

Ein neues Redaktionsteam präsentiert Ihnen ab dieser Folge das „Betriebs-Unterrichtsblatt“ in geänderter Form. Die äußere Aufmachung soll für Sie, verehrter Leser, ein Hinweis sein, daß das neue Team bemüht sein wird, auch in der Information neue Wege zu gehen.

Wir wollen nicht nur Kritik üben! Ereignisse und Vorfälle, die sich aus dem Zusammenwirken verschiedener Umstände ergaben, sollen geschildert werden, um durch das Aufzeigen der Ursachen und allfälliger Begleitumstände den Mitarbeitern eine Diskussionsgrundlage und nötigenfalls einen Anstoß zur Korrektur für eigenes, manchmal unbewußtes Fehlverhalten zu bieten. Die Motivation der Mitarbeiter dazu hat bei allen sich bietenden Gelegenheiten von den Aufsichtsorganen auszugehen!

Darüber hinaus sollten diese Beiträge auch im Dienstunterricht einer eingehenden Betrachtung zugeführt werden. Hiedurch müßte sichergestellt werden, daß es in den eigenen Bereichen zu keinen Ereignissen ähnlicher Art kommt und somit ein betriebs-sicherer, pünktlicher Betriebsablauf erzielt wird.

Wir bitten Sie, die Beiträge über außergewöhnliche Ereignisse daher nicht als aktuelle Berichterstattung zu betrachten. Aktualität ist bei einem dreimonatlichen Erscheinen dieses Informationsblattes auch gar nicht möglich. Darüber darf auch eingestreutes Bildmaterial oder das zur Vermeidung von Ferngesprächen oder Vermutungen nunmehrige Ausschreiben der Bahnhofnamen nicht hinwegtäuschen.

Das Informationsblatt der Betriebsdirektion „Der Betrieb“ soll Ihnen vielmehr einen Überblick über getroffene Maßnahmen und Geschehnisse des Gesamtbereiches der ÖBB vermitteln und überdies für Sie ein verwertbarer Arbeitsbehelf sein.

Verspätungen!

Verspätungen unvermeidbar?

Verspätungen, warum?

FRAGEN

(Thema eines Seminars, immer wieder gestellte Frage)

Eisenbahner — achte die Minute!

Kampf der Verspätung!

PAROLEN

(Aushänge, Verkehrs-Unterrichtsblatt)

. . . und hinkünftig dem Lauf der Züge größere Bedeutung schenken.

. . . den Vorgängen beim Zug zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt und somit gegen Punkt . . .

. . . und nie wieder die Eisenbahn benutzen.

ZITATE

(Aus einer Belehrung, einer Strafverfügung, einem Leserbrief)

Wie lautet die Antwort? Wer muß die Aufrufe befolgen? Wann soll etwas gegen die Verspätungen getan werden?

So lange und wo immer es Eisenbahnen gibt, werden diese von der heimtückischen Krankheit Verspätung geplagt, einmal auf-flackernd, wie etwa ein grippaler Infekt, meist aber einem ständigen Schnupfen gleich, vom Befallenen fast schon nicht mehr beachtet.

In jedem Fall werden sich andere bemühen, nur wenn unbedingt notwendig, mit dem Erkrankten Kontakt halten zu müssen.

Zur Frage, ob Verspätungen unvermeidbar sind, gibt es die Antwort: nur **unvermeidbare** Verspätungen sind unvermeidbar. Einer entstandenen Verspätung darf das Attest „unvermeidbar“ aber wirklich nur nach strengster Prüfung ausgestellt werden.

Die Antwort auf das „Wer“ ist auch bald gefunden. Auf keinen Fall lautet sie „der andere“. Die richtige Antwort ist „jeder Mitarbeiter“. Jawohl, jeder Mitarbeiter muß sich als „Verspätungsbekämpfer“ fühlen. Dieses „Amt“ erfordert viel Umsicht. Es nur in der Art auszuüben, daß man Fehler anderer benörgelt, mag zwar am bequemsten sein. Eigenes aktives Verhalten ist aber gewiß meist wirkungsvoller. Die Möglichkeiten sind unerschöpflich. Für manches besteht ohnehin die Verpflichtung aufgrund von Vorschriften oder Dienstanweisungen, für anderes nur moralische Verpflichtung. Hier wahllos einige Beispiele: Ein Wasserfüller — er steht wegen der abweichenden Reihung an Sonn- und Feiertagen an solchen Tagen mit seinem Gerät an der richtigen Stelle. Ein Mitarbeiter des Fahrplanbüros — eine sich ergebende Verbesserungsmöglichkeit wird auch dann genutzt, wenn „nur mehr“ ein Monat bis zum Fahrplanwechsel fehlt. Ein Beamter einer Zentralstelle — beim Aussteigen aus dem Zug anlässlich der Heimfahrt schließt er selbstverständlich die Vorlegestangen hinter sich und auch gleich die nebenan, welche ein anderer Reisender offen gelassen hat. Ein Gepäckschaffner — er meldet eine größere Ausladung ordnungsgemäß vor, obwohl „es schon wiederholt nichts genutzt hat“. Ein Weichenreiniger — er führt seine Arbeit gewissenhaft aus und sorgt für die Behebung auch kleinster Mängel. Ein Fahrdienstleiter, der privat im Zug reist — er bietet bei einem außergewöhnlichen Ereignis als Sachkundiger natürlich sofort seine Hilfe an. Ein Gleisauferseher — er meldet raschestmöglich das Freisein und die Befahrbarkeit eines Gleises. Ein . . . — . . . Diese Liste läßt sich noch und noch erweitern. Und nun zur letzten Frage. Wann findet der Kampf gegen die Verspätung statt? Es handelt sich um keinen Blitzkrieg, sondern vielmehr um einen alle zermürbenden Guerillakrieg, wenn man im Hinblick auf das Wort Kampf einen militärischen Vergleich anstellen will. Einen Krieg, der nie zu Ende gehen wird, bei dem es aber wichtig ist, immer eine gute Position zu halten. Betrachten wir die Entwicklung an Hand einer bei der ZVÜ geführten Statistik. Erfasst wurde die Anzahl der über 15 Minuten verspäteten Schnellzüge, sofern die Verspätung im österreichischen Ausgangs- oder Endbahnhof, oder aber anlässlich eines Grenzüberganges registriert wurde.

1971	Jahressumme	14.797	Tagesdurchschnitt	40
1972	Jahressumme	11.502	Tagesdurchschnitt	31
1973	Jahressumme	13.369	Tagesdurchschnitt	36
1974	Jahressumme	12.279	Tagesdurchschnitt	33
1975	Jahressumme	9.016	Tagesdurchschnitt	24
1976	Jahressumme	9.170	Tagesdurchschnitt	25

Mit Sicherheit kann man von einem Steigen oder Sinken dieser Zahlen auf ein Steigen oder Sinken des Verspätungsausmaßes und zwar nicht nur bei diesen, sondern auch bei allen anderen Zügen schließen.

Bahnhofpersonal: Rechtzeitiges Anschreiben an die Verspätungstafel, auf kleineren Bahnhöfen Wartende nach Möglichkeit auch durch persönliche Anrede oder freundlichen Zuruf unterrichten.

Lautsprecheransagen (Verspätungstafel trotzdem führen).

Verspätungsausmaß richtig bekanntgeben.

Die Angabe „unbestimmte Verspätung“ vermeiden, weil sie zur Besorgnis Anlaß gibt und nichtssagend ist. Verspätungsgrund in einer das Ansehen der ÖBB wahren Form, aber nicht unwahr, bekanntgeben, wobei der Zusatz

„Wir bitten um Verständnis“

aus kundendienstlichen Erwägungen anzuwenden ist.

Umfassende Information des Zugpersonals.

Benachrichtigung örtlicher Auskunftsstellen, in Wien auch der Zentralen Zugauskunft.

Zugbegleitmannschaft: Bei Eintritt einer Verzögerung, je nach Sachverhalt, sofort aus eigenem oder nach ungesäumter Erkundigung bei einem Bahnhof- oder Streckenbediensteten, Bekanntgabe über Grund und voraussichtliches Ausmaß der Verzögerung (über Zuglautsprecher oder durch den Zug gehen).

Diese Verständigung auch dann durchführen, wenn über den Bahnsteiglautsprecher eine Verlautbarung erfolgt. Im Zug wird meist vieles auf dem Bahnsteig Verlautbarte nicht beachtet oder nicht verstanden.

Anschlußversäumnis in entsprechender Form den Reisenden mitteilen. Reisende in entsprechender Form über Anschlußversäumnis und, nicht erst nach langem Bitten, sondern als Ausdruck der Hilfsbereitschaft in eigener Initiative, über die Möglichkeit der Weiterfahrt informieren.

Trachten Sie — wenn möglich — für den Reisenden wichtige Angelegenheiten zu regeln, da dieser hiezu selbst — ohne Verlassen des Zuges — nicht in der Lage ist.

Für alle: Denken Sie daran, daß eine Verspätung für den Reisenden und auch für jemanden, der einen Reisenden vom Bahnhof abholt, kaum ein Grund zur Freude ist. Verdenken Sie es ihm nicht, wenn er mürrisch oder aufgeregt an Sie herantritt. Meistern Sie die Situation durch Ihr entgegenkommendes Verhalten.

Abschließend noch ein paar Worte, um Sie weiter anzuspornen:

Da geistern oft die Schlagworte durch unsere Reihen, bei dieser oder jener Bahn gäbe es keine Verspätungen. So einfach ist das auch nicht! Nur haben andere Bahnen infolge der Struktur oder besonderen Verhältnisse meist andere Möglichkeiten, eintretende Unregelmäßigkeiten in der Betriebsabwicklung abzufangen, wie z. B. durch kleinräumige Umleitungen, Verkürzung von Zugläufen, weil ohnehin in kurzem Intervall wieder ein Angebot besteht, großzügige Führung von Vor- oder Nachzügen. Dann gibt es Bahnen bei denen Bauarbeiten ausschließlich in verkehrarmen Zeiten (nachts oder an Wochenenden) durchgeführt werden.

Aber im „Falle eines Falles“ wird Kundenbetreuung bei diesen Verwaltungen großgeschrieben. Warum nicht auch bei uns? Daß unsere Reisenden vieles nicht stillschweigend hinnehmen, kann doch nur davon herrühren, daß unsere Kunden es von uns **selbstverständlich** erwarten, daß wir unter anderem sicher, bequem und **pünktlich** fahren. Das ist unser Ruf. Wir können und wir wollen diesen Ruf noch weiter ausbauen.

Wir, das sind auch Sie!

Karl Zinner



Unser Mitarbeiter Karl Zinner hat am 19. 1. 1977 in Ausübung seines Dienstes als Streckenbegeher zwischen den Bahnhöfen Unter Purkersdorf—Tullnerbach-Preßbaum einen unter der Schiene angebrachten Sprengkörper entdeckt, durch sofortige Meldung an die Fahrdienstleiter der benachbarten Bahnhöfe die vorübergehende Einstellung des Zugverkehrs erwirkt und somit die Österreichischen Bundesbahnen durch die folgerichtige Handlungsweise möglicherweise vor großem Schaden bewahrt.

Für das vorbildliche Verhalten wurde Herrn Zinner am 20. 1. 1977 durch Herrn Generaldirektor im Rahmen einer persönlichen Ehrung Dank und Anerkennung ausgesprochen und zudem eine geldliche Belohnung übergeben. Außerdem wird von der Generaldirektion Antrag auf Verleihung einer sichtbar zu tragenden Auszeichnung gestellt werden.

Das Mosaik eines Zugzusammenstoßes

Schaden ca. S 700.000,—!

Bf Trofaiach: Dienstag, 28. 12. 1976, 20.00 h:

Z 79952 (Vordernberg—Leoben Donawitz, 1245.516, 205 t/32 ax) wird aus dem Magazinsgleis, für das kein Ausfahrsgleis vorhanden ist, abgefertigt, nur um sich das Umstellen des Zuges zu „ersparen“.

DV V 3

260. Muß in Bf mit Ausfahrtsignalen ein Gleis benützt werden . . .

Das fernmündliche Rückmelden wird angeblich eingeführt — aber der Fdl des Nachbar-Bf weiß nichts davon. Auf das

Anbieten des Zuges sowie auf das Einholen der Rückmeldung für den vorausgefahrenen Zug wird verzichtet!

DV V 3

216. Auf Strecken mit Streckenblockeinrichtung ist ... statt des Rückblockens fernmündlich rückzumelden ... wenn im Bf ausnahmsweise eine Fahrstraße benützt werden muß, für die kein Hauptsignal vorhanden ist ... Tritt der Anlaß hierzu in einem Bf auf, so führt der Fdl dieses Bf das fernmündliche Rückmelden ein ...

242. ... Wenn auf Strecken mit Streckenblockung ein Zug ... aus einem Gleis ausfahren muß, für das kein Ausfahrtsignal vorhanden ist, muß sich der Fdl ...

214. ... Muß auf solchen Strecken das Rückmelden eingeführt werden, so ist auch das Anbieten und Annehmen einzuführen ...

Bf St. Peter-Freienstein: Ankunft des Z 79952 auf Gl 2 um 20.07 h:

Der Tzf bringt den Z bereits vor der Grenzmarke der Weiche 31 zum Stillstand (d. i. der Verantwortung des Tzfs zufolge der planmäßige Haltepunkt), anstatt bis zum vorgesehenen Haltepunkt (Höhe AS H 2) zu fahren.

DV V 3

277. Bei planmäßigem Anhalten gelten in Bf als Haltepunkte:

a) Für Reisezüge, Güterzüge mit Personenbeförderung und Dienstpersonenzüge der Standort des Kennzeichens „Haltepunkt“

b) für Güterzüge und Personenwagenleerzüge die auf der Ausfahrseite liegende Weichenspitze im Einfahrgleis oder die Grenzmarke des Einfahrgleises. Befindet sich vor dieser Stelle ein für das Gleis gültiges Ausfahr- oder ein „Halt“ zeigendes Deckungssignal, so gilt dessen Standort als Haltepunkt; der Standort eines Gleisperrlichtsignals nur dann, wenn es „Fahrt verboten“ zeigt. Es darf vor Erreichen der angeführten Stelle angehalten, aber nicht darüber hinausgefahren werden (s. jedoch Punkt 280)

c) für alle übrigen Dienstzüge die Fahrdienstleitung.

In Verkehrsstellen ohne Kennzeichen „Haltepunkt“ hat der Tzf-Führer am Bahnsteig so anzuhalten, daß die Reisenden leicht und sicher die Personenwagen erreichen bzw. verlassen können und Ladearbeiten möglich sind.

278. Bei auß er p l a n m ä ß i g e m Anhalten gilt für personenbefördernde Zü-

ge und Güterzüge der unter Punkt 277 b), für Dienstzüge, ausgenommen Dienstpersonenzüge, der unter Punkt 277 c) angeführte Haltepunkt.

Der Zugführer duldet dieses Verhalten, da anschließend von Gleis 4 ein Wagen abzuholen ist.

Um die grenzfreie Einfahrt kümmert sich keiner, weder der Schlußschaffner, der diese gemäß Tafel B 11 zu melden hat, noch der Fahrdienstleiter, der anschließend durch Deblockieren die Auflösung der Fahrstraße vornimmt.

DV V 3

282. Von der grenzfreien Zugeinfahrt hat sich in Bf mit Einfahrtsignalen der Signalbediener (Fdl, Stellwerkswärter), wenn nicht die Sicherungsanlage selbsttätig das Freiwerden der Fahrstraßenzugschlußstelle anzeigt, persönlich zu überzeugen. Ist dies nicht möglich, so muß er von der grenzfreien Zugeinfahrt in Kenntnis gesetzt werden, und zwar

a) durch das vom Schlußschaffner zu gebende Signal 60 „Grenzfrei“ (s. Tafel B 11) oder

b) durch fernmündliche Meldung eines auf der Einfahrseite befindlichen Wärters:

„Zug (Nr.) ... grenzfrei mit Schlußsignal“, gegebenenfalls ergänzt mit „und nichtangekuppeltem Nachschiebe-Tzf.“

Pikantes Detail am Rande: Der Schlußschaffner weiß nichts von seinen Obliegenheiten als Schlußschaffner. Vom Zugführer wurde ihm kein diesbezüglicher Auftrag erteilt. „Es ist üblich, daß der Leobener-Schaffner der Schlußschaffner ist“ sind seine Angaben. Zug 79952 wird planmäßig mit einem Zugführer und einem Schaffner, Heimatbahnhof Vordernberg, und einem Schaffner, Heimatbahnhof Leoben Hbf., geführt.

Obwohl der Zug weder die Signalzugschluß- noch die Fahrstraßenzugschlußstelle überfahren hat, gibt nun der Fahrdienstleiter — nachdem er dazu vom Fahrdienstleiter Trofaiach aufgefordert wird — die fernmündliche Rückmeldung ab.

Die nächste Fahrt des Lz 79950 (1254. 514) erfolgt nun bei tauglicher Streckenblockeinrichtung. Der Fahrdienstleiter in St. Peter-Freienstein „prüft“ die Fahrstraße für diesen Lz auf Gleis 1 äußerst mangelhaft und bringt das Ausfahrtsignal und Einfahrtsignal in die Freistellung, obwohl der letzte Wagen des Z 79952 nicht grenzfrei steht.

Der Tzf des einfahrenden Lz wird durch Scheinwerfer von neben der EK im km 5,293 stehenden Kfz geblendet, bemerkt daher erst auf eine Entfernung von ca. 20—30 m den nicht grenzfrei stehenden Güterzug. Trotz sofortiger Schnellbremsung kann er den Zusammenstoß, der mit ca. 40 km/h erfolgt, nicht verhindern. Er bleibt nur dadurch unverletzt, weil er sich am Tzf noch in Sicherheit bringen konnte.

20.12 h, Weiche 51, km 5,280 Zusammenstoß:

Der letzte Wagen des Zuges 79952 entgleist mit beiden Achsen, der vorletzte mit einer Achse, am Tzf und an diesen beiden Wagen entstehen schwere Schäden in der Gesamthöhe von ca. S 700.000,—; Aufgleisungsarbeiten durch den Hilfszug Vordernberg von 22.45 h bis 1.45 h.

Der Fahrdienstleiter des Bf St. Peter-Freienstein wird sofort vom Dienst abgezogen. Die Austragung der Verfehlungen sämtlicher schuldtragender Bediensteter erfolgt im Ordnungsweg. Der Fahrdienstleiter wird außerdem zum teilweisen Schadenersatz gem. § 33 der DO herangezogen.

Wieder einmal führte Sorglosigkeit bei der Dienstesausübung und leichtfertiges Mißachten grundlegender, die Sicherheit betreffende Vorschriftenbestimmungen zu einem schweren Unfall!

— Ein Einzelfall? — Ein „unglückseliges Zusammentreffen widriger Umstände“? — „Einmal nicht Glück gehabt“? —

Fehlausfahrt eines Personenzuges

Samstag, 27. 11. 1976 um 7.35 h wurde im Bf Hopfgarten bei der Ausfahrt des Z 5042 (Saalfelden—Wörgl) aus Gl 1 die für eine Fahrt aus Gl 3 gestellte verriegelte Weiche 52 aufgeschnitten und beschädigt.

Wie kam es nun zu diesem glücklicherweise nahezu folgenlosen Ereignis?

Die Sicherungsanlage des Bf Hopfgarten besteht aus einem Befehlswerk und zwei Endstellwerken der Bauform 5007. Gem. einer VBA war das Strgl 2 zwischen den Bf Hopfgarten und Wörgl gesperrt, und die Züge der Fahrtrichtung 1 befuhren in diesem Streckenabschnitt das falsche Gl 1.

Bei der Anordnung zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße für die Einfahrt des Z 5042 auf Gl 1 ordnete der Fdl gleichzeitig auch die Fahrstraßenprüfung und -sicherung für die Ausfahrt auf das falsche Gl an. Nach Erhalt der fernmündlichen Meldung über die Durchführung vom Wärter des Stw 2 betätigte er das für die Dauer der VBA provisorisch eingerichtete Lichtsignal 29 b.

Auf die Sicherung der Fahrstraße für die Ausfahrt des Zuges durch Herstellung einer elektrisch festgelegten Hilfsfahrstraße („Einfahrt für Ausfahrt“) wurde vom Fdl ebenso verzichtet wie auf das Anbringen von Hilfssperren durch den Wärter des Stw 2.

Noch vor Beendigung dieser Zugfahrt erfolgte im Stw 2 die Dienstübergabe. Der übergabende Wärter, der zwar die durchgeführte Fahrstraßenprüfung und -sicherung im Fahrstraßenprüfvormerk verbucht hatte, bemerkte aber hinsichtlich der bevorstehenden Ausfahrt lediglich, „daß ein Zug kommt“ und entfernte sich vom Stw. Der nunmehr den Tagdienst vershende Stww achtete nicht mehr auf den mittlerweile in einer Entfernung von ca. 300 m abgefertigten Zug, sondern entriegelte die Weiche 52, stellte sie entgegen der Grundstellung nach Gl 3 und verriegelte sie in dieser Stellung, ohne hiefür einen Auftrag erhalten zu haben! Vom Tzfz wurde die unrichtige Weichenstellung zu spät erkannt, so daß er den Zug nicht mehr rechtzeitig zum Stillstand bringen konnte.

Die Verfehlungen des Fdl sowie beider Stww wurden im Ordnungsstrafwege ausgetragen.

Jeder der in Betracht kommenden Bediensteten weiß, daß bei der Dienstübergabe dem übernehmenden Bediensteten alles mitgeteilt werden muß, was zur ungestörten und betriebssicheren Fortsetzung des Dienstes notwendig ist.

DV V 3

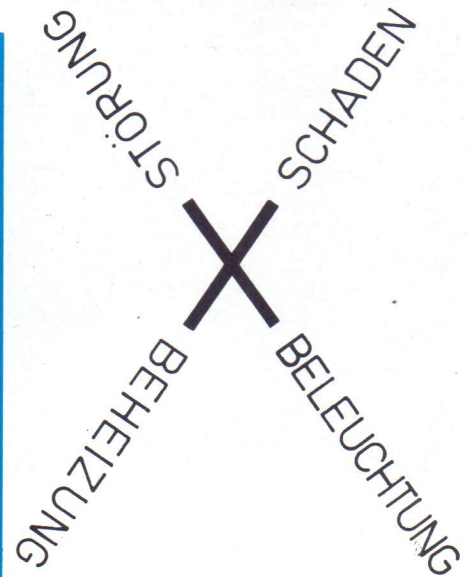
15. Kein V-Bediensteter darf bei ununterbrochenem Dienst den Dienstposten verlassen, bevor er den Dienst an den übernehmenden Bediensteten persönlich übergeben hat. Diesem ist alles mitzuteilen, was zur ungestörten und betriebssicheren Fortsetzung des Dienstes erforderlich ist. Der übernehmende Bedienstete ist besonders von allen Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr sowie an Sicherungsanlagen, von außergewöhnlichen Ereignissen und allen getroffenen oder noch zu treffenden Verfügungen mündlich und — wenn vorgeschrieben — auch schriftlich zu unterrichten.

35. Für Weichen, Gleisperrschuhe, Riegel, Verschieb- und Gleisperrsignale ist in der Regel eine Grundstellung vorgeschrieben, in der sie sich befinden müssen, wenn sie nicht in der anderen Stellung gebraucht werden.

272. Die Sicherung nicht signalabhängiger Einrichtungen hat womöglich durch Verschließen einer Fahrstraße — gegebenenfalls einer Hilfsfahrstraße — zu erfolgen. Ist es nicht möglich, die verschlossene Fahrstraße festzulegen, so ist an der Bedienungseinrichtung der Fahrstraße eine Hilfssperre anzubringen.

Dies sind nur die wichtigsten Bestimmungen, die mißachtet wurden. Alle mit diesem Ereignis befaßten Stellen erblicken bei den Schuldigen eine die Si-

cherheit im Eisenbahnbetrieb gefährdende verantwortungslose Handlungsweise. Wie konnte es dazu kommen? Sollten sich darüber nicht auch die Aufsichtsorgane Gedanken machen?



Schadenliste (Muster X)
und
Gebrechenvormerk!

Eine Eintragung ist besser als viele Beschwerden.

Fahr- und Tragsessel

Die „Bedienungsanleitung für den gemäß DA. Z. 32220-8-76 vom 11. 11. 1976 bei den ÖBB eingeführten Fahr- und Tragsessel (FTrS)“ ist als Sonderdruck beigelegt.

Bzüglich der persönlichen Beteiligung der in Betracht kommenden Bediensteten sowie Vorlage eines Einsatz- und Erfahrungsberichtes wird eine gesonderte Dienstanweisung ergehen.

Bahnhofvorstände, Fahrdienstleiter!

Werden auf Bahngrund Kraftfahrzeuge durch Verschulden der Bahn schwer beschädigt, so ist es wichtig, sie durch einen Fachbeamten der zuständigen Kraftwagenbetriebsleitung besichtigen zu lassen, um den Umfang der entstandenen Schäden einwandfrei ermitteln und übertriebenen Schadenersatzforderungen entgegentreten zu können.

Unterstützt die Bemühungen des Kraftwagendienstes dadurch, daß Ihr Euch erkundigt, wohin ein beschädigtes Kraftfahrzeug gebracht wurde oder gebracht werden soll, um so die Besichtigung ohne Zeitverlust zu ermöglichen!

