



Liebe Mitarbeiter!

Das Verkehrs-Unterrichtsblatt wurde in der letzten Folge seitens des Vorstandes der Österreichischen Bundesbahnen anlässlich des Jubiläums „20 Jahre Verkehrs-Unterrichtsblatt“ besonders gewürdigt. Dies sollte uns nicht nur veranlassen, unsere Ansichten über Aufgabe, Sinn und Zweck des Verkehrs-Unterrichtsblattes bestätigt zu sehen und den eingeschlagenen Weg fortzusetzen; vielmehr sollte es auch Anlaß sein, nach anderen Möglichkeiten zu suchen, das Verkehrs-Unterrichtsblatt unter Beibehaltung der Zielsetzung so zu gestalten, daß es einen möglichst breiten Leserkreis, vor allem aber alle Mitarbeiter des Betriebsdienstes anspricht. Darüber hinaus sollte das Verkehrs-Unterrichtsblatt jenen Kontakt aufrechterhalten, der zwischen den Stellen des ausführenden Dienstes und den Zentralstellen notwendig ist, um die grundsätzlichen Voraussetzungen zur Erzielung eines größtmöglichen Arbeitserfolges zu schaffen. Demnach sehe ich eine Aufgabe des Verkehrs-Unterrichtsblattes auch darin, immer wieder aufzuzeigen, daß die Bewältigung der uns gestellten Probleme der Mitarbeit aller bedarf.

Es ist mein persönlicher Wunsch, daß es dem Verkehrs-Unterrichtsblatt auch in Zukunft gelingen möge, allen Mitarbeitern des Betriebsdienstes nicht nur mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, sondern darüber hinaus jene Plattform zu schaffen, auf der die Begegnung jener möglich sein sollte, die den Erfolg vor allem im gemeinsamen Bemühen aller gesichert sehen.

Wenn nun eine neue Redaktion die Verantwortung für das Verkehrs-Unterrichtsblatt übernommen hat, so wird das sicher gewisse Änderungen in der Gestaltung mit sich bringen. Zweifellos erfolgt dies deshalb, um der gestellten Aufgabe bzw. Zielsetzung weitestgehend gerecht werden zu können. Daß dies gelingen möge, wünsche ich besonders der Redaktion. Mit diesem Wunsche verbinde ich aber auch die Hoffnung und Erwartung, daß möglichst viele Mitarbeiter, vor allem aus dem Kreise der Kollegen des Betriebsdienstes, ihre Erfahrungen und ihr Wissen zur Verfügung stellen werden.

Ich möchte es aber nicht verabsäumen, den bisherigen Gestaltern des Unterrichtsblattes meinen Dank und meine Anerkennung auszusprechen.

20 erfolgreichen Jahren Verkehrs-Unterrichtsblatt mögen noch viele weitere folgen.

Gleichzeitig möchte ich die Gelegenheit wahrnehmen, allen Mitarbeitern für den persönlichen Einsatz zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens anlässlich der Weihnachtsfeiertage bzw. des Jahreswechsels 1974/75 auf diesem Wege persönlich zu danken.

Der Betriebsdirektor:

Flankenschutz ein Eckpfeiler der Sicherheit

Für die sichere Durchführung einer Zugfahrt genügt es nicht nur Maßnahmen zu treffen, durch die eine Gefährdung durch Folge- und Gegenfahrten ausgeschlossen wird. Vielmehr kann einem Zug auch von der Flanke her Gefahr drohen. Es sind somit Vorkehrungen zum Schutze der Zugfahrt vor Flankenfahrten zu treffen. Schutzmaßnahmen sind daher auch in bezug auf den Fahrweg und Durchrutschweg erforderlich. Die Zulässigkeit gleichzeitiger Zug- und Verschubfahrten in einem Bahnhof hängt von den Anlageverhältnissen ab. Es kann daher nur örtlich beurteilt und festgelegt werden, was als gefährdende Verschiebung anzusehen ist (Bf-Do). Hiezu DV V 3:

79. Auf Gleisen, die in die Fahrstraße eines Zuges einmünden oder sie schneiden, darf nur verschoben werden, wenn dadurch keine Zugfahrt behindert oder gefährdet wird.

In der Bf-Do ist festzulegen, was nach den örtlichen Verhältnissen als gefährdende Verschiebung gilt.

Um nun Zug- und Verschubfahrten gleichzeitig durchführen zu können, gibt es Flankenschutzeinrichtungen; hierzu zählen vor allem Schutzweichen, ferner Gleisperrschuhe, Versuchs-signale und Gleisperrsignale.

Während Schutzweichen grundsätzlich Flankenschutz bieten, geschieht das bei Verschub- und Gleisperrsignalen nur, wenn die Stellung dieser Signale von den in Betracht kommenden Mitarbeitern auch beachtet wird. Sinngemäß gilt dies für die Stellung des Gleisperrschuhes. Gleisperrschuhe allerdings sind nicht immer geeignet, Triebfahrzeuge mit mehr als zwei Achsen sicher zum Entgleisen zu bringen.

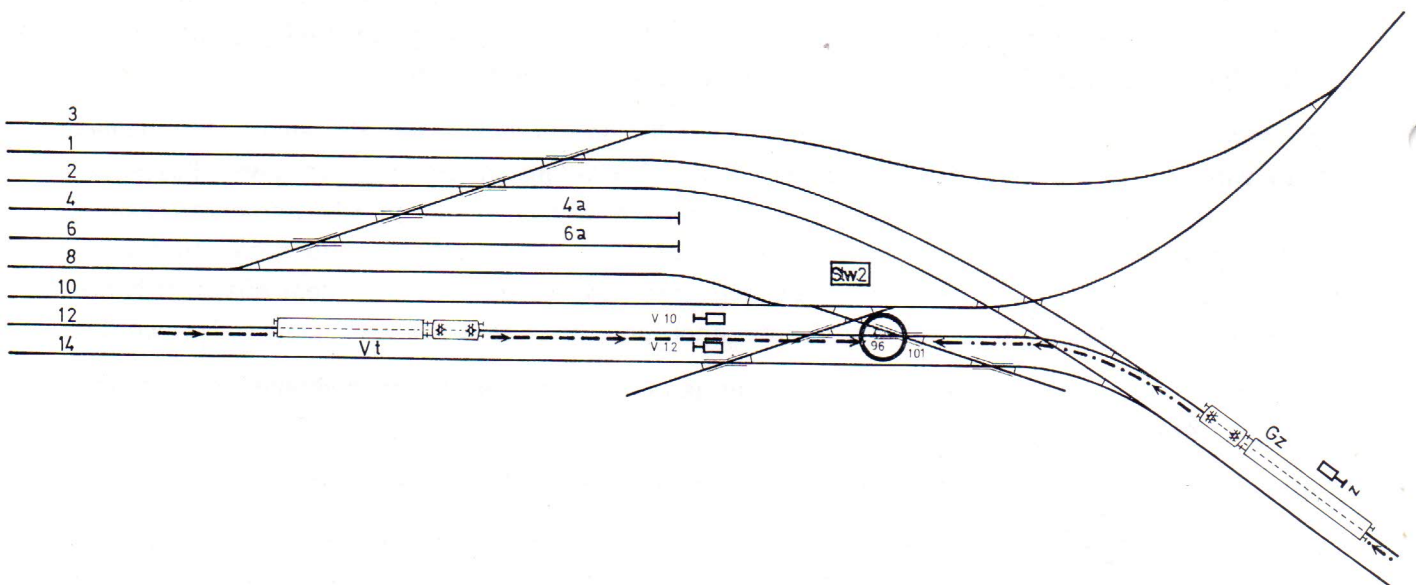
Schlußfolgerung: Der Beachtung der Stellung von Verschub- und Gleisperrsignalen beim Verschub kommt im Hinblick auf die Vermeidung einer Gefährdung anderer Fahrten — vor allem von Zugfahrten — überragende Bedeutung zu.

In der DV V 3 ist die Verantwortlichkeit hierfür festgelegt:

71. Für die Beobachtung des Verschubweges sind verantwortlich:

Der Verschubleiter und die am vordersten Fahrzeug befindlichen Bediensteten (Tfz-Mannschaft bzw. Spitzenverschieber); die Tfz-Mannschaft nur dann, wenn sie sich bei einem Tfz mit räumlich getrennten Führerständen auf dem vorderen Führerstand befindet. Sonst ist die Tfz-Mannschaft für die Beachtung der zum Verschubweg gehörenden Signale und Kennzeichen nur mitverantwortlich, wobei sie diese Signale und Kennzeichen ab dem Zeitpunkt zu beachten hat, ab dem sie auf Grund ihres Platzes hiezu in der Lage ist.

Leider kommt es vor, daß am Verschub beteiligte Bedienstete ihre Aufmerksamkeit nicht immer in dem Maße der Beachtung der dem Flankenschutz dienenden Signale widmen, wie dies zur Wahrung der Sicherheit bei Zug- und Verschubfahrten erforderlich ist. Nachstehende Unfälle hätten sonst vermieden werden können!



Hergang:

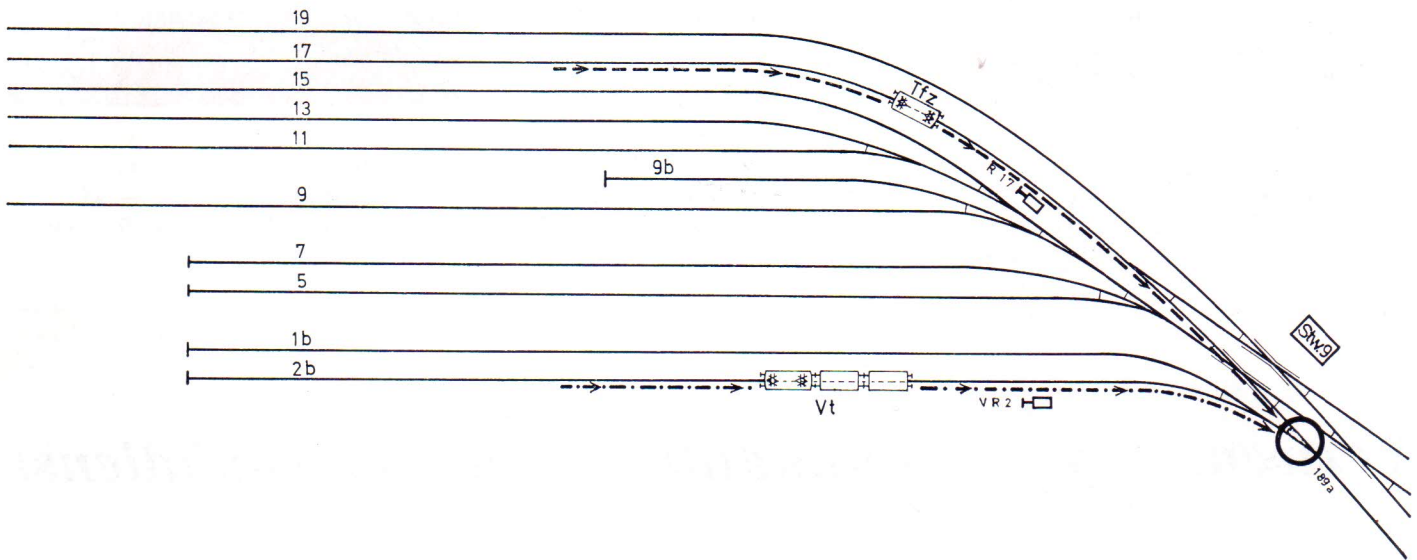
Verschubteil (Vt) fährt am „Verschub verboten“ zeigenden Versuchs-signal V 12 vorbei in Richtung Sw 2 und in die Flanke des auf Gleis 10 einfahrenden Güterzuges (Gz).

Folgen:

Beide Tfz, 3 Wagen des Güterzuges und ein Wagen des Verschubteiles entgleist, Zugführer leicht verletzt, enormer Sachschaden, durchgehender Zugverkehr zwei Stunden unterbrochen.

Ursache / Schuld:

Nichtbeachten des Versuchs-signals sowie der Stellung der Weiche durch Tfz-Führer und Verschubleiter.



Hergang:

Geschobener Vershubteil (Vt) fährt über das „Verschub verboten“ zeigende Vershubsignal VR 2 und in die Flanke des aus Gleis 17 ausfahrenden Lokzuges.

Folgen:

Tfz (einer fremden Verwaltung) beschädigt, erster Wagen des Vershubteiles entgleist, Sachschaden.

Ursache / Schuld:

Nichtbeachten des Vershubsignals sowie der Stellung der Weichen durch den Vershubleiter.

Welche Lehren können wir aus den geschilderten Unfällen ziehen?

Keine Vershubfahrt einleiten ohne festzustellen, ob die hierfür notwendigen Voraussetzungen erfüllt sind. Hierzu gehört u. a. der Blick auf die Stellung des Vershubsignals (Gleissperrsignals) !
Es genügt nicht, die Stellung des Signals vor Einleitung der Vershubbewegung zu beobachten; dieses könnte inzwischen aus zwingenden Gründen wieder in die „Verbot“-Stellung gebracht worden sein. Daher Beobachtung bis zur Vorbeifahrt am Signal.

Die Erteilung des Fahrauftrages durch den Vershubleiter entbindet natürlich den Tfz-Führer nicht von seiner Verpflichtung zur Beobachtung des Vershubweges im Sinne des Pkt. 71 der DV V 3.

Zugfahrt ist, so bedeutsam ist die Beachtung der Stellung der Vershub- und der Gleissperrsignale beim Vershub.

Vershubleiter, Tfz-Führer, Spitzenverschieber!
Von Eurer Aufmerksamkeit hängt die Sicherheit nicht nur der Vershubfahrt, sondern auch die der Zugfahrten ab. Seid Euch dieser Verantwortung bewußt! Nicht zuletzt erwarten dies von Euch jene Menschen, die uns ihr Leben und ihre Güter anvertrauen.

Nehmen wir die dargestellten Unfälle zum Anlaß, uns der besonderen Bedeutung der Flankenschutzeinrichtungen — und hier besonders des Vershub- und des Gleissperrsignals — bewußt zu werden. So bedeutsam u. a. die Beachtung der Stellung des Hauptsignals für eine

Bremsgewicht, genug oder nicht?

Eigentlich wissen ja alle in Betracht kommenden Mitarbeiter, wie vorzugehen ist, um festzustellen, ob das beim Zug vorhandene Bremsgewicht ausreicht. Wir wissen auch aus Erfahrung, daß besonders bei schnellfahrenden Zügen schon der Ausfall der Bremse nur eines Wagens vielfach dazu führt, daß der Zug die im Fahrplan vorgesehene Geschwindigkeit nicht mehr fahren darf. Wir wissen auch, daß auf manchen Streckenabschnitten oder bei bestimmten Zügen dies fast regelmäßig vorkommt, wir wissen . . ., und weil wir ja sowieso das alles schon wissen, brauchen wir bei einem Mangel an Bremsgewicht nicht mehr genauer nach der Ursache zu forschen . . ., oder doch? Wie schaut das in der Praxis oft aus?

Der Zugführer kommt in die Fahrdienstleitung: „Herr Fahrdienstleiter, ich hab zu wenig Bremsgewicht, ich brauch einen Befehl.“ Fdl: „Wieviel Prozent haben wir?“ Zugführer: . . . Prozent“.

Bremsgewicht. Er bekam daher auch regelmäßig „seinen Befehl“. Daß dies dem planmäßigen Zuglauf nicht dienlich war, muß eigentlich nicht besonders erwähnt werden. Aber wie gesagt, der Zug bekam den Befehl, denn der Zugführer hat diesen ja verlangt.

Wir kennen alle diese Fälle. Der Fdl stellt nun routinemäßig einen A-Befehl aus, in welchem er die nunmehr niedrigeren Geschwindigkeiten vorschreibt. Wie gesagt, wie man es macht — wir wissen es alle. Aber sind wir mit dem A-Befehl manchmal nicht ein wenig zu voreilig?

Nun hat man diesen Zug einmal durchgerechnet, das heißt den gleichen Zug an einigen Tagen. Ergebnis: Mit einer Ausnahme war der Zug ausreichend gebremst. Die Zugführer hatten jeweils die Bestimmungen der Dienstanweisung der GD, Z. 51-M 26-1-1974 vom September 1973 nicht beachtet, wonach das in roter Farbe angeschriebene Bremsgewicht „R“ oder „R+Mg“ nur dann nicht angerechnet werden darf, wenn in Zügen, die mehr

als 32 Wagenachsen führen, mehr als ein Wagen ohne rote Bremsgewichtsanschrift (= ohne Schnellbremsbeschleuniger) eingereiht sind.

Bei den überprüften Zügen hatten also mit einer Ausnahme die Zugführer das jeweils geringere Bremsgewicht gerechnet! Der Fdl gab dem Zug jeweils einen A-Befehl bei und damit schien

für die Beteiligten das Problem gelöst zu sein.

Natürlich hätte der Fdl den Befehl nicht so ohne weiteres begeben dürfen, denn gemäß Pkt. 97 der DV M 26 hätte er die Bremsgewichtsberechnung vorher überprüfen bzw. nachrechnen müssen. Hierbei hätte er festgestellt, daß genügend Bremsgewicht vorhanden war.

Also: nicht gleich A-Befehl ausfertigen und langsamer fahren; vielmehr zuerst nachrechnen bzw. Ursache feststellen.

Langsameres Fahren und somit Verspätungen lassen sich demnach — wie man sieht — manchmal tatsächlich relativ leicht vermeiden.

Verwendung von Funkanlagen im Verschubdienst

Immer mehr finden Funkanlagen als Mittel zur Verständigung Verwendung. Während die Anwendung bei Zügen (Zugfunk) bei den ÖBB über eine erste Ausbaustufe (Tauernstrecke) noch nicht hinausgegangen ist, trifft dies für den Verschubdienst nicht zu. Der Verschubfunk wird, vor allem in größeren Bahnhöfen, schon sehr häufig angewendet. Allerdings darf in diesen Fällen der Funk allgemein nur als **zusätzliches** Verständigungsmittel verwendet werden, das heißt die Hand- und Pfeifsignale dürfen durch den Funk grundsätzlich nicht ersetzt werden.

Abweichend hievon wurde dem Antrag der Direktionen auf Anwendung des Verschubfunks anstelle der Hand- und Pfeifsignale in bestimmten Bahnhöfen bei den besonders angeführten ständigen Verschubreserven zugestimmt. Bei den in Frage kommenden Bahnhöfen müssen bestimmte technische Bedingungen erfüllt sein. Hiezu gehört u. a. das Vorhandensein eines eigenen Funkkanals für die jeweils in Betracht kommende Verschubreserve. Darüber hinaus muß eine einwandfreie Verständigung gegeben sein. Die Genehmigung bezieht sich, wie bereits erwähnt, nur auf **ständige Verschubreserven**.

Es wurde eine „Dienstanweisung über die Abwicklung des Verschubdienstes unter Verwendung von Verschubfunkanlagen bei gleichzeitigem Entfall der Hand- und Pfeifsignale“, Z. 31360-74 erstellt, mit der die in Betracht kommenden Stellen bzw. Mitarbeiter beteiligt wurden. In ihr ist grundsätzlich festgelegt, wie und unter welchen Voraussetzungen der Verschub mit Verschubfunk ohne Abgabe von Hand- und Pfeifsignalen durchgeführt werden darf. Die Anwendung dieser Dienstanweisung ist nur in den von der GD bestimmten Bahnhöfen und bei den genannten Verschubreserven gestattet. Das sind derzeit:

Dion Wien

Wien Südbf	12. Reserve
Wien Südbf Ostteil	1., 2. und 3. Reserve
Wien Matzleinsdorf	1., 2., 3. und 4. Reserve
Wiener Neustadt	1., 2. und 3. Reserve
Wien Brigittenau	1. und 2. Reserve
Simmering Vbf	
Klein Schwechat	1. Reserve
Floridsdorf	1. Reserve

Dion Linz

St. Valentin	1. Reserve
Linz Vbf	3 a und 5 a Reserve
Wels	5. und 6. Reserve
Attnang-Puchheim	1. und 2. Reserve
Salzburg Hbf	5., 7. und 8. Reserve
Salzburg Gnigl	1. Reserve
Hallein	
Schwarzach-St. Veit	
Braunau am Inn	
Selzthal	1. und 2. Reserve
Steyr	
Kleinreifling	
Weißbach-St. Gallen	
Schärding	

Dion Innsbruck

Kufstein	1. und 2. Reserve
Solbad Hall i. T.	1. und 2. Reserve
Innsbruck Hbf Fbf	2. und 3. Reserve
Bludenz	1. und 2. Reserve
Feldkirch	1. und 2. Reserve
Dornbirn	
Bregenz	1. und 2. Reserve

Dion Villach

Graz Hbf	Hbf-Reserve
Graz Vbf	4. Reserve
Bruck a. d. Mur	1. Reserve
Zeltweg	1. und 2. Reserve
Villach Westbf	2. Reserve
Spittal-Millstättersee	1. Reserve
Peggau-Deutschfeistritz	

Eine wesentliche Bestimmung beinhaltet Pkt. 4 der Dienstanweisung: „Die Abwicklung des Vershubdienstes unter Verwendung des Vershubfunks erfordert strengste Sprechdisziplin . . .“.

Darunter ist u. a. auch zu verstehen, daß in ein bestehendes Gespräch nicht eingetreten werden darf, auch dann nicht, wenn bei diesem gerade eine Pause gemacht wird. Kann daher nicht einwandfrei festgestellt werden, ob auf dem jeweils in Betracht kommenden Funkkanal gerade ein Gespräch abgewickelt wird, so ist sinngemäß wie bei OB-Fernsprechverbindungen mit mehreren Teilnehmern vorzugehen, das heißt es ist vorerst zu fragen, „wird gesprochen?“.

Aus dem Zweck der Verwendung der Vershubfunkanlage als Ersatz für die Hand- und Pfeifsignale ergibt sich, daß Gespräche, die der Vershubleiter auf dem jeweils seiner Reserve zugewiesenen Funkkanal zu führen hat, Vorrang vor allen übrigen Gesprächen haben, ausgenommen jenen zur Abwendung einer unmittelbar drohenden Betriebsgefahr. Es ist stets darauf Bedacht zu nehmen, daß jeweils nur **ein Teilnehmer** sprechen kann. Wird also ein Gespräch von einem anderen Teilnehmer als dem Vershubleiter geführt, so ist letzterem während dieser Zeit die Sprechmöglichkeit genommen. Dies gilt es besonders zu berücksichtigen.

Daher nochmals! Oberstes Gebot: Sprechdisziplin vor allem im Falle der Anwendung des Vershubfunks bei gleichzeitigem Entfall der Hand- und Pfeifsignale.

Vershubleiter!

In Eurem Interesse liegt es, auf Sprechdisziplin besonders Bedacht zu setzen; setzt Euch gegen Mißbräuche zur Wehr.

Aufsichtsbedienstete!

Überwacht wiederholt die Sprechdisziplin, stellt Unzukömmlichkeiten ab.

Kundendienst „gezielt“ — aber nicht getroffen

Auch als „gewöhnlicher Reisender“ hat man viele Möglichkeiten, Nettos aber auch weniger Nettos zu beobachten. Das heißt aber nicht, daß man sich über Beobachtetes keine weiteren Gedanken macht oder Beobachtetes nicht vielleicht sogar weiter erzählt. Gutes und weniger Gutes über die Bahn und diejenigen, die diese dem Reisenden gegenüber unmittelbar vertreten. Apropos Gutes oder nicht? Urteilen Sie doch selbst!

Eben ist mein Schnellzug in einen größeren Abzweighbahnhof eingefahren. Wie es halt üblich ist, man macht das Fenster auf und beobachtet das Geschehen. Gegenüber steht ein Anschlußzug; er sollte schon abgefahren sein, doch offensichtlich hatte man unseren verspäteten Schnellzug abgewartet. Sicher war es auch rich-

tig so, denn einige Reisende hetzen buchstäblich zum wartenden Zug. Der Schaffner steht beim letzten Wagen, vermutlich um alle Anschlußreisenden abzuwarten bzw. auf die immer gleichen Anfragen „ist das der Zug nach . . .“ wiederholt zu antworten. Doch etwas anderes fällt wesentlich mehr auf. Alle Reisenden haben große Schwierigkeiten mit dem Einsteigen, denn der letzte Wagen steht außerhalb des Bahnsteiges. Und, naja, jeder ist halt kein Sportler; beim einen gehts ein bißchen besser, beim anderen schlechter. Besonders schwierig ist es für eine ältere Frau. Ein relativ großer Koffer macht ihr zusätzlich zu schaffen. Auch sie fragt den Schaffner, ob das der richtige Zug sei. Anscheinend ist sie froh, den Zug überhaupt noch erreicht

zu haben, doch das Einsteigen scheint ein fast unlösbares Problem zu sein. Von „Einsteigen“ kann eigentlich keine Rede mehr sein, denn es gelingt ihr nur mit allen „Vieren“. Irgendwie ist man als Zuschauer sichtlich erleichtert, als sie's dennoch schafft. Daß dieses Gefühl auch der Schaffner verspürt, ist eher unwahrscheinlich, denn sein ganzes Bemühen gilt einer jungen, gut aussehenden Dame, die in einem Abstand von ca. 10 m nach der „Alten“ zum Zug eilt. Sie trägt nur ein kleines Kofferchen; dieses nimmt ihr der Schaffner ab, stützt sie beim Einsteigen, reicht das Kofferchen nach und nimmt den Dank der Reisenden mit Freude entgegen. Nun, er tat es ja sicher gern; er versteht doch etwas vom Kundendienst, oder etwa nicht?

Verspätung, muß das sein?

Um es gleich vorwegzunehmen: Nicht mit dem berühmten Vogel Strauß wollen wir es halten und den Realitäten nicht ins Auge schauen. Selbstverständlich wird es Verspätungen geben solange es eine Eisenbahn gibt. Verspätungen sind ja keine Erfindung im Zusammenhang mit dem Betrieb einer Eisenbahn. Andere Verkehrsträger kämpfen genauso gegen diese „Krankheit“, egal ob es die Luft- oder die Schifffahrt ist oder der öffentliche Straßenverkehr. Nein, nicht die Tatsache, daß es Verspätungen gibt ist so beängstigend, sondern vielmehr ist es die Quantität, das heißt die Häufigkeit und die Ausmaße einzelner Verspätungen, besonders aber die Art und Weise, wie sie entstehen.

Ärzte kämpfen gegen Krankheiten unermüdlich und sie tun es weiterhin, auch wenn sie Mißerfolge verzeichnen. Sie müssen es. Ebenso muß es die Eisenbahn; die Eisenbahn, das sind wir, wir alle, jeder einzelne Mitarbeiter, der direkt oder indirekt Einfluß auf das Betriebsgeschehen ausübt. Verspätung also, das ist unsere „Krankheit“ und wir alle müssen helfen sie zu heilen. Und die Medizin? Ja, um bei dem Vergleich zu bleiben, der Arzt verschreibt sie auch erst, wenn er die Ursachen kennt; und derer gibt es viele.

Leider kommt es vor, daß man sich an Verspätungen gewöhnt (die Reisenden allerdings nicht, auch nicht die allerältesten unter ihnen). Sagen wir es doch of-

fen: es gibt Züge, die fast regelmäßig verspätet verkehren, es gibt aber auch Verkehrsstellen, in denen Verspätungen häufiger, andere in denen sie seltener entstehen. Und hier fängt bedauerlicherweise die Verspätung an, manchmal von einzelnen Mitarbeitern sogar akzeptiert zu werden: „Der Zug ist eh nie recht“. Es spielt dann sozusagen keine Rolle, wenn's noch ein bißchen mehr wird; nur eine Minute, noch eine Minute, eine halbe Minute . . .

Hier muß also mit ganzer Kraft entgegengewirkt werden, soll diese Krankheit keine Seuche werden. Nur müssen wir uns über eines klar sein: **wir schaffen es nur gemeinsam**; die ausführenden Stellen, die Zentralstellen, die einzelnen Mit-

