



Verkehrs- Unterrichtsblatt

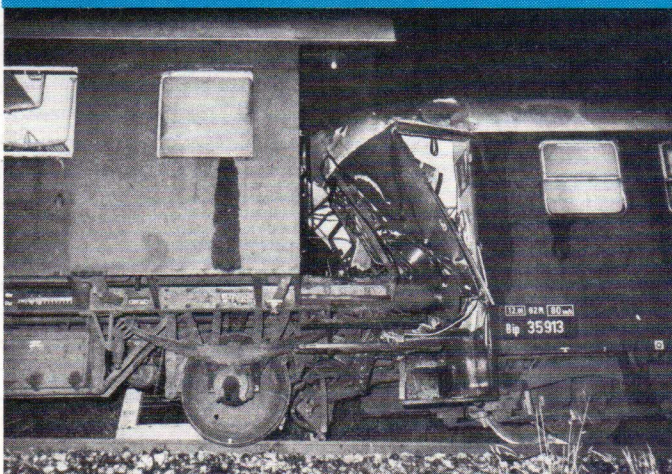
Generaldirektion
der
Österreichischen
Bundesbahnen
Betriebsdirektion

4/75

Ausgabe August



*Überlegt zu handeln – oberstes Gebot
im ausführenden Verkehrsdienst*



Eigentlich sollte es gar nicht notwendig sein darauf hinzuweisen, welches hohe Maß an Verantwortung der Mitarbeiter im ausführenden Verkehrsdienst zu tragen hat. Manche mögen vielleicht sogar einen Widerspruch aus dieser Feststellung und der Gestaltung des Verkehrs-Unterrichtsblattes erkennen. Dieser Widerspruch ist nur scheinbar vorhanden. In Wirklichkeit hat es sich das Verkehrs-Unterrichtsblatt zu einem echten Anliegen, vielleicht sogar zur wichtigsten Aufgabe gemacht, die Mitarbeiter des Betriebsdienstes auf die Tatsache, wie verantwortungsvoll die Dienstesausbübung in diesem Beruf doch ist, ganz besonders und immer wieder hinzuweisen. Wiederholt haben wir aufgezeigt, daß in vielen Fällen, ja vielleicht sogar in der überwiegenden Zahl der Fälle nicht die Unkenntnis der Vorschriftenbestimmungen die Ursache für Unfälle und sonstige Unzukömmlichkeiten ist, sondern ganz einfach die Tatsache, daß Mitarbeiter sich der Verantwortung, die sie zu tragen haben, nicht in vollem Umfang bewußt sind. Dieser Umstand muß natürlich in der Art und Weise, wie der Dienst dann durchgeführt wird, seinen Niederschlag finden. Auf die Mißachtung einer Vorschriftenbestimmung folgt eine zweite und noch eine weitere und . . . Zum Teil wird man dabei sogar in der scheinbar richtigen Annahme bestärkt, daß es ja auch ohne Vorschrift geht, vielfach sogar besser.

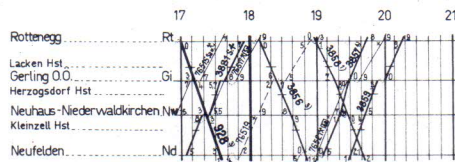
Ja und gerade das ist gefährlich. Denn der Beweis, daß diese Annahme ein Trugschluß ist, kommt mit absoluter Sicherheit. Nur, beim einen Kollegen früher, beim anderen später, beim einen vielleicht noch rechtzeitig und mit Glück ohne Folgen, beim anderen zu spät und — das ist dann besonders tragisch — mit unwiderruflichen Folgen. Selbst auf die Gefahr hin, daß wir uns wiederholen, halten wir es — wie gesagt — für unsere Pflicht, immer wieder darauf hinzuweisen: Wir haben einen Beruf gewählt, bei dem es — im Gegensatz zu manch anderen Berufen — vielfach nicht mehr möglich ist, mit dem Radiergummi einen Irrtum zu korrigieren und dadurch die Folgen nicht eintreten zu lassen. Von dieser Tatsache ist stets auszugehen, wenn wir unseren Dienst ausüben. Dann schaut alles gleich ein bißchen anders aus, ob das nun beim Zugmeldeverfahren, bei der Fahrstraßenprüfung, bei der Abgabe von Signalen, beim Verschieben, beim Sichern abgestellter Fahrzeuge ist oder ob es das Anwenden der vorgeschriebenen Wortlaute betrifft. Gewissenhaftigkeit ist Voraussetzung für Sicherheit — und wie bereits erwähnt:

Überlegt zu handeln, ist oberstes Gebot im ausführenden Verkehrsdienst. Im Zweifelsfalle zu Gunsten der Sicherheit entscheiden, vor allem aber nicht die Sicherheit durch Schnelligkeit oder gar Bequemlichkeit ersetzen! Auch im Verkehrs-Unterrichtsblatt 1. Stück/1975 haben wir darauf hingewiesen:

**Sicherheit vor Schnelligkeit!
Doch Pünktlichkeit bedeutet mehr Sicherheit!**

Es darf kein „meinen“ und „glauben“ geben, in besonders wichtigen Situationen soll ich mich eben nochmals vergewissern, ob das richtig ist, was ich beabsichtige zu tun; das betrifft z. B. die eingestellte Fahrstraße beim Fdl oder die Signalstellung und die Fahrplanangaben beim Tfz-Führer.

Sozusagen einen zweiten Blick riskieren. Er macht sich sicher bezahlt. Wenn nicht heute, dann morgen, wenn nicht morgen, dann übermorgen . . .



Am Donnerstag, 5. Juni 1975, um 18.35 Uhr kam es auf der eingleisigen Mühlkreisbahn zwischen den Bahnhöfen Neuhaus-Niederwaldkirchen und Ger-

etwas für jeden

Es gibt immer noch erstaunlich viele Mitarbeiter, die beim Umgang mit Reisenden den Eindruck erwecken, für letzteren sei es eine Ehre von den ÖBB befördert zu werden. Wecken wir diese Kollegen aus ihrem Traum und sagen wir es ihnen: Wir brauchen den Reisenden, wir leben u. a. von seinem Geld. Sorgen wir dafür, daß es ihm bei uns gefällt. Auch dann, wenn es in Einzelfällen etwas schwieriger scheint; er ist Kunde. Sind auch wir selbst immer leicht zu behandeln, wenn wir irgendwo Kunde sind, in einem Geschäft, bei der Post, beim Mechaniker, im Restaurant??? Ganz ehrlich! Wir sind selbst manchmal „schwierig“ und trotzdem erwarten wir Entgegenkommen, Höflichkeit, Aufmerksamkeit und Qualität des Angebotenen; wir verlangen es mit Recht, für unser Geld. Doch nicht nur wir!

ling ÖÖ zu einem folgenschweren Zusammenstoß des von Aigen-Schlägl nach Linz Urfa hr fahrenden LzNz 76517 mit dem in der Gegenrichtung verkehrenden Personenzug 3856. Von den insgesamt 50 Reisenden des Personenzuges wurden 13 verletzt, zwei davon schwer. Unter den Verletzten befinden sich die beiden Tfz-Führer sowie der Zugführer des Personenzuges. Die Tfz verkeilten sich ineinander und wurden — wie die Personenwagen — schwer beschädigt. Der durchgehende Verkehr war bis zum Folgetag unterbrochen. Allein der entstandene Sachschaden ist enorm.

Der Hergang des Ereignisses:

LzNz 76517 hat im Bf Neuhaus-Niederwaldkirchen planmäßigen Aufenthalt. Am Ereignistag war in diesem Bahnhof die Kreuzung des Lokzuges mit dem Personenzug 3856 vorgesehen.

LzNz 76517 fuhr mit ca. 20—30 km/h in den Bahnhof ein, verminderte die Geschwindigkeit wegen einer EK auf 10 km/h, beschleunigte darauf aber wieder und fuhr im Bahnhof durch.

Der Fdl war bei der Einfahrt des Lz am Platz, gab nach seiner Aussage dem Tfz-Führer durch Handzeichen zu verstehen, daß eine Kreuzung abzuwarten und das Tfz umzustellen sei. Er begab sich, nachdem das Tfz die Geschwindigkeit verminderte, (wie sich später herausstellte, wegen der EK) zu dem beim Aufnahmsgebäude befindlichen Signalhebelbock und nahm dort die notwendigen Handhabungen vor.

Kurz darauf bemerkte jedoch der Fdl, daß sich das Tfz immer weiter entfernte bzw. im Begriffe war, durchzufahren. Er gab daher sofort Haltsignale, die aber der Tfz-Führer nicht mehr wahrnahm.

Nachdem dem Fdl bekannt war, daß der Personenzug 3856 im Bf Gerling schon abgefahren und eine Verständigung dieses Zuges unterwegs nicht mehr möglich war, wußte er, daß die Katastrophe kaum mehr zu vermeiden ist. Obwohl vom Tfz-Führer des im Bf Gerling stehenden Güterzuges 76517 wiederholt Gefahrensignal gegeben wurde und beide Fdl verzweifelt versuchten, mit ihren Pkw den Zügen nachzufahren, konnte deren Zusammenstoß nicht mehr verhindert werden.

Wie konnte das geschehen?

Der Tfz-Führer des LzNz 76517 hatte gemäß seiner Aussage beim Lesen des Buchfahrplanes in der Zeile des Bf Neuhaus-Niederwaldkirchen in der Ankunfts- bzw. Abfahrts-Spalte irrüm-

lich anstatt der für ihn geltenden Angaben des Zuges 76517 jene des Zuges 76521 beachtet. Zug 76521 hat aber im

noch Zug 76517, 76521 — 80 —

ab	V	Verkehrsstelle	76517		76521		Verweilzeit
			an ab	Einfahrt	an ab	Einfahrt	
35.09.50		Neuhaus-Niederwaldkirchen	16 50	17 25	19 17	3000 abw.	
56.09.40	6,4	Gerling O.O.	37	49	30	38	10,6
56.09.25							

Bf Neuhaus-Niederwaldkirchen nur Bedarfsaufenthalt. Demnach gilt er für diesen Bahnhof als Durchfahrzeug.

304. Ein Bedarfsaufenthalt ist in den Fahrplanbeheften durch „X“ gekennzeichnet. Er wird nur zum Ein- und Aussteigen von Reisenden sowie für den Güterdienst (Wagenbeigabe, Wagenabstellen, Ladearbeiten) in Verkehrsstellen vorgesehen. Ein Zug, für den ein Bedarfsaufenthalt vorgesehen ist, gilt als Durchfahrzeug. Er hat jedoch so langsam einzufahren, daß er im Bedarfsfall zuverlässig anhalten kann.

Von diesem tragischen Irrtum ausgehend, fand der Tfz-Führer keine Veranlassung, im Bf Neuhaus-Niederwaldkirchen anzuhalten und fuhr daher durch.

An dieser Stelle wollen wir uns nochmals an das eingangs Gesagte erinnern. Nicht Unkenntnis der Vorschrift ist es, was zumeist als Ursache für Unfälle und Unzukömmlichkeiten in Frage kommt. Und dieser Umstand trifft auch in diesem Fall wieder zu. So wußte der Tfz-Führer genau, daß ein Zug mit Bedarfsaufenthalt im Bahnhof grundsätzlich durchzufahren hat, sofern er nicht außerplanmäßig angehalten wird. Gerade weil er das wußte, ist er ja durchgefahren.

Wir sagten eingangs in unseren Bemerkungen, daß es in unserem Beruf vielfach nicht möglich ist, einen Irrtum mit dem Radiergummi zu korrigieren und dadurch die Folgen nicht eintreten zu lassen. Auch das trifft hier vollinhaltlich zu. Selbst wenn man sich nicht im-

mer wiederholen sollte, wir sagen es nochmals: Die Tatsache, daß unser Dienst so verantwortungsvoll ist und viele unserer Handlungen ganz einfach unwiderruflich sind mit allen ihren Folgen, diese Tatsache muß uns Anlaß genug sein, unseren Dienst mit der größtmöglichen Gewissenhaftigkeit zu verrichten.

Jeden von uns geht das an!

Der FdL z. B. überprüft nochmals ob auch die richtige Fahrstraße eingestellt ist. Der Stellwerksbedienstete überprüft und überblickt nochmals die eingestellte Hilfsfahrstraße, bevor er den Vollzug meldet, der Verschubleiter wirft nochmals einen Blick auf das Vershubsignal, der Spitzenverschieber überblickt nochmals den Vershubweg, der Tfz-Führer blickt nochmals auf sein „Heiligtum“, das Signal und überzeugt sich nötigenfalls nochmals, ob er den Fahrplan auch richtig gelesen hat usw. Diese Beispiele könnte man fortsetzen und sie auf alle Mitarbeiter des Betriebsdienstes ausdehnen.

Im Gegensatz hiezu steht z. B. der Inhalt dieses Auszuges aus einem Lagebericht der ZVÜ.

Direktionsbezirk Linz: 20.30 h überfuhr Z 644 das unmittelbar vor Vorbeifahrt auf Halt zurückgestellte Einfahrtsignal des Bf Sulzau um ca. 20 m. Die Rücknahme der Fahrt wurde zum Schutze der aus- und einsteigenden Reisenden des im Bahnhof haltenden Z 5007 vorgenommen, nachdem der Fahrdienstleiter seine Fehldisposition erkannt hatte. Z 644 + 4 Min.

es interessiert sie bestimmt,

daß probeweise die Kennzeichen K 105 und K 106 in der Fahrdrachtaufhängung angebracht werden; der Vorteil liegt in einer besseren Sichtbarkeit sowie einer wesentlich geringeren Verschmutzung durch Bremsstaub. Die bisherigen Erfahrungen sind sehr positiv.

So wie das Verkehrs-Unterrichtsblatt nicht aufhört und auch nicht aufhören wird, immer wieder auf diese Problematik hinzuweisen und immer versucht, Feststellungen mit Beispielen — meist unangenehmen — zu belegen und die notwendigen Erkenntnisse daraus zu gewinnen, um vor allem die dabei gewonnenen Erfahrungen an die Mitarbeiter weiterzugeben, genauso muß sich aber jeder einzelne Kollege selbst bemühen, in diesem Sinne mitzuarbeiten. Andernfalls — darüber sind wir uns klar — ist jede Mühe vergeblich. Nicht immer glauben, es sowieso besser zu können und besser zu wissen als die anderen, oder etwa die Meinung vertreten, daß die Vorschriften ohnehin nur ein notwendiges Übel und nur für Prüfungen da sind. Jeder Vernünftige weiß, daß das ganz einfach nicht stimmt. Die Vorschrift schützt Dich, sie schützt uns und die, die sich uns anvertrauen. Möglich, daß es „nach Vorschrift“ in manchen Fällen etwas langsamer geht als sonst. Das ist auch gut so, denn immer noch lieber Sicherheit vor Schnelligkeit, als umgekehrt.

Es lohnt sich, darüber nachzudenken! Sind Sie aber in einem bestimmten Punkt anderer Meinung, dann schreiben Sie uns, wir freuen uns über jede Anregung oder Stellungnahme.

Erläuterungen

DV V 3, Punkt 167 a) und Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift, Tafeln 3 und 5.

Es wurde angefragt:

- Ist bei Berechnung des Gewichtes der Ladung bei Triebwagen gemäß Pkt. 167, lit a) der DV V 3 oder nach Pkt. 1.1. (3. Absatz) der Tafel A 3 vorzugehen?
- Ist für die Berechnung des Gewichtes (Gesamtgewichtes) bei Triebwa-

gen die Tafel A 3, Pkt. 1.1. oder die Angabe der Tafel A 5 maßgebend (z. B. ET 4030, Gesamtgewicht 73 t)?

Antwort [zu a) und b)]:

Die Tafel A 3 beinhaltet die „Bestimmungen zu den Belastungstafeln“. Daraus geht hervor, daß diese Bestimmungen grundsätzlich nur dann anzuwenden sind, wenn ermittelt bzw. geprüft werden muß, ob das Tfz das zu rechnende Zuggewicht befördern darf; es ist also das Zuggewicht mit der Regelbel-

stung zu vergleichen; das Gewicht der Tfz zählt aber lt. DV V 3 nicht zum Zuggewicht, ausgenommen bei Triebwagen, die der Personenbeförderung dienen.

166. Das Zuggewicht ist die Summe der Eigengewichte aller beförderten Fahrzeuge und der Gewichte ihrer Ladungen. Triebwagen, die der Personenbeförderung dienen, sind stets in das Zuggewicht einzurechnen.

