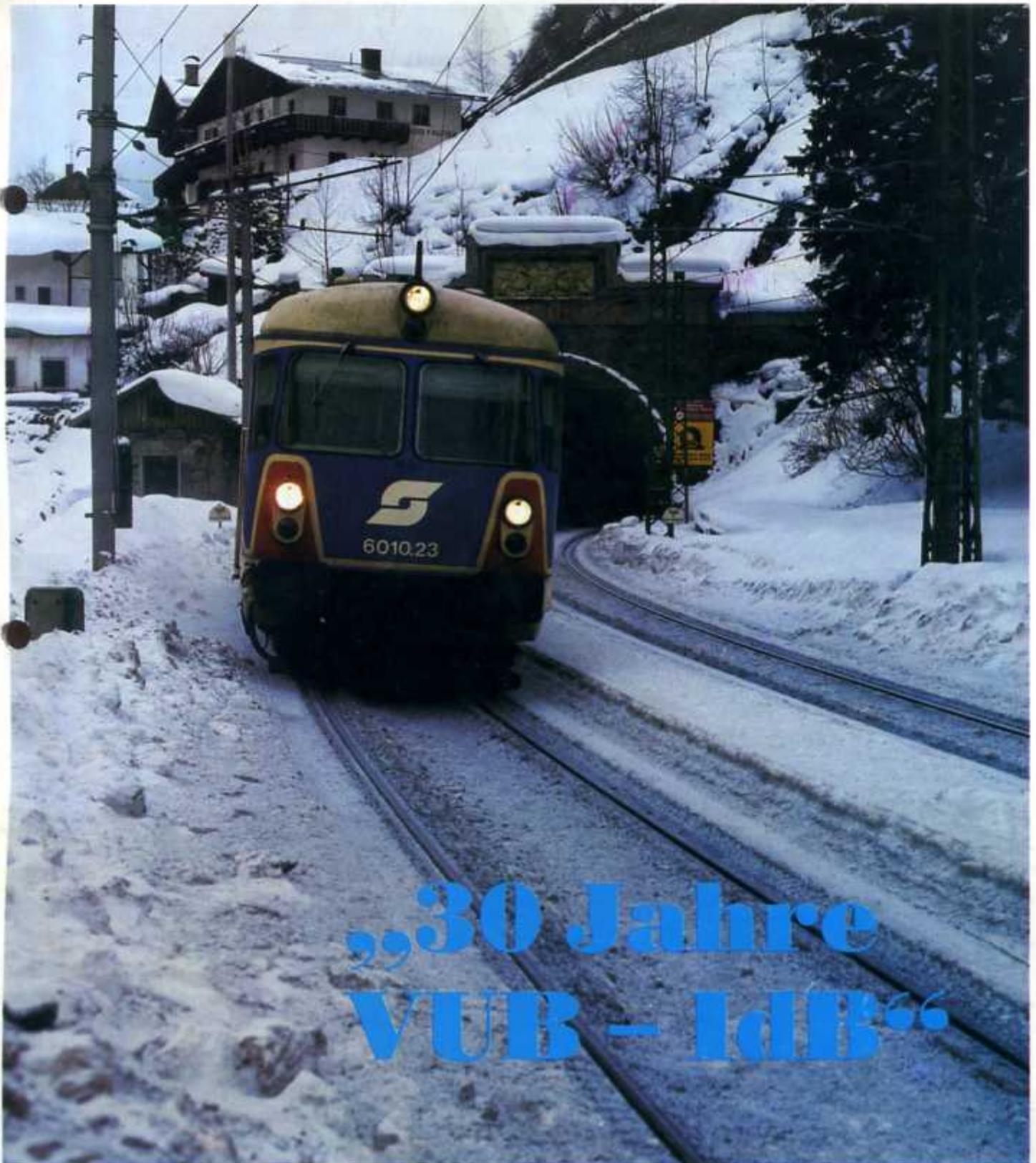


Der **Betrieb**

Informationsblatt der Betriebsdirektion

4 | 84



Zum Jubiläum

Als das Informationsblatt der Betriebsdirektion „Der Betrieb“ Ende 1954 – damals noch unter dem Titel „Verkehrs-Unterrichtsblatt“ geschaffen wurde, sollte in einer neuen Form die Möglichkeit geschaffen werden, einem möglichst großen Kreis der Mitarbeiter nicht nur außergewöhnliche Ereignisse und folgenlose schwere Anstände zu schildern, sondern auch die Ursachen und allfällige Begleitumstände, die dazu geführt haben, aufzuzeigen.

Zwei Überlegungen waren dafür maßgebend:

Einerseits war daran gedacht, einen zeitgemäßen und praxisnahen Lernbehelf für alle Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes zu schaffen, wodurch die Möglichkeit der fachlichen Fortbildung im Wege des Selbststudiums geboten und das Interesse am Betriebsgeschehen lebendig erhalten wird. Andererseits war und ist es möglich, den Schulungsbeamten und den dazu berufenen Kontroll- und Überwachungsorganen durch die Herausgabe einer periodisch erscheinenden Fachzeitschrift ein wirksames Mittel in die Hand zu geben, um ihre verantwortungsvolle Tätigkeit im Gesamtbereich der Österreichischen Bundesbahnen nach einheitlichen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung von konkreten außergewöhnlichen Ereignissen schwerpunktmäßig auszuüben.

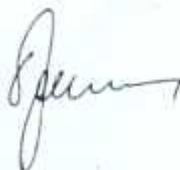
Eine weitere Aufgabe dieses Fachblattes bestand seit jeher auch darin, die Ziele der Unternehmensleitung – speziell im Hinblick auf die Erhöhung des Sicherheitsstandards im Eisenbahnbetrieb – allen Mitarbeitern des ausführenden Betriebsdienstes gezielt näher zu bringen. Und gerade diese Aufgabe ist durch die Situation, in der sich die Österreichischen Bundesbahnen als modernes Transportunternehmen gegenwärtig befinden, heute aktueller denn je.

Die sinkende Tendenz der Unfallzahlen – so konnte am Unfallsektor im Jahr 1983 das beste je erzielte Ergebnis erreicht werden – ist sicherlich zum Teil auch ein Erfolg dieses Fachblattes.

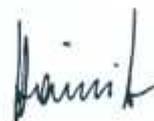
Am Beginn des vierten Dezeniums seines Bestandes sei dem Informationsblatt „Der Betrieb“ der Wunsch mit auf den Weg gegeben, auch weiterhin allen erfahrenen Kollegen des ausführenden Betriebsdienstes, vornehmlich aber der nachrückenden jungen Generation in der Praxis Helfer und zugleich Mittel zu sein, aus Beispielen über Irrtümer und Fehler zum Wohle der Gemeinschaft und auch zum eigenen Vorteil die notwendigen Lehren zu ziehen und das Interesse am Beruf zu fördern.

Allen Verfassern von Beiträgen und allen Redaktionsmitgliedern, die in den vergangenen 30 Jahren an der Gestaltung und Herausgabe dieser innerbetrieblichen Publikation mitgearbeitet haben, sei an dieser Stelle für die hervorragenden Leistungen Dank und Anerkennung ausgesprochen.

Der Vorstand:



Generaldirektor
Dr. Ernst Gollner



Generaldirektor-Stellvertreter
Dipl.-Ing. Helmut Hainitz

Liebe Mitarbeiter!

Das Informationsblatt der Betriebsdirektion „Der Betrieb“, hervorgegangen aus dem früheren „Verkehrs-Unterrichtsblatt“, blickt heuer auf sein 30-jähriges Bestehen zurück.

Aus Anlaß dieses Jubiläums ist es sicherlich gerechtfertigt, an dieser Stelle festzuhalten, daß dieses aus dem Eisenbahnbetrieb nicht mehr wegzudenkende IdB einen sehr hohen Stellenwert besitzt. Es hat sich gezeigt, daß das IdB jenen Kontakt aufrechterhält, der zwischen den Stellen des ausführenden Dienstes und den Zentralstellen notwendig ist, um die grundsätzlichen Voraussetzungen zur Erzielung eines größtmöglichen Arbeitserfolges zu schaffen. Und gerade dies ist in Hinblick auf die Erfüllung der im Produktionskonzept enthaltenen Zielvorgaben und Vollziehung des Maßnahmenkataloges von besonderer Wichtigkeit.

Daß sich das IdB wachsender Beliebtheit erfreut, beweisen nicht nur die Auflagezahlen, sondern auch der immer größer werdende Kreis von Mitarbeiter (auch technischer Fachdienste), die von der Möglichkeit der persönlichen Beteiligung Gebrauch machen.

Es ist mir ein persönliches Anliegen, allen Mitarbeitern, die an der Herausgabe des IdB (bzw. VUB) mitarbeiten und mitgearbeitet haben, für ihre ausgezeichnete Arbeit sehr herzlich zu danken. Mit diesem Dank verbinde ich den Wunsch, daß dem IdB noch viele erfolgreiche Jahre des Bestehens zum Vorteil der Mitarbeiter und des Unternehmens beschieden sein möge.

Der Betriebsdirektor



Aus dem Verkehrsgeschehen

Irrfahrt!

So muß man die Fahrt des Regionalzuges 4644 zwischen den Bahnhöfen Spittal/M. und Lienz bezeichnen. Was war Irriges geschehen während der Fahrt dieses Zuges ins schöne Drautal?

Zunächst fuhr er in der Abzweigung Lendorf infolge einer irrtümlichen Eingabe der Fernsteuerzuglenknummer durch den Fdl des Bf Spittal/M. statt in Richtung Lienz, Richtung Mallnitz. Er mußte zurückschieben und wurde dann auf die **richtige** Strecke geleitet. Doch kaum war die 1. Fehlfahrt vorbei, kam es im Bf Oberdrauburg beim gleichen Zug zu

einer neuerlichen Fehlfahrt. Wie kam sie zustande? In diesem Bf findet die planmäßige Kreuzung des Zuges 4644 mit dem Expreßzug Ex 430 „Pustertal“ (Innsbruck Hbf–Wien Südbf) statt. Zug 4644 befuhr Gleis 3, Zug Ex 430 Gleis 1. Nach Einfahrt des Gegenzuges Ex 430 wollte der Fdl die Ausfahrt für Zug 4644 stellen, merkte aber eine Störung bei der Weiche 1. Anstatt nun die Sicherung der Fahrstraße gemäß Punkt 272 der DV V 3 vorzunehmen, erteilte er dem Zug bei untauglichem Ausfahrtsignal und unrichtiger Stellung der Weiche 1 den Abfahrtauftrag. Der Tfz-Führer bemerkte noch

rechtzeitig die nicht richtig gestellte Weiche 1 und hielt den Zug vor dieser an. Er mußte dann bis zum anderen Bahnhofende zurückgeschoben und auf Gleis 1 überstellt werden, von dem aus dann die Fahrt mit 10 Min. Verspätung Richtung Lienz fortgesetzt werden konnte. Was werden sich wohl die Reisenden über diese Irrfahrt gedacht haben? Ob sie nach Verlassen des Zuges in Lienz noch immer der Meinung waren, die Schiene sei der sicherste Verkehrsweg? Hätten Sie, werter Leser, als Reisender beim Verlassen des Zuges nach dieser Irrfahrt anders gedacht...?

Zugzusammenstoß im Bf Fritzens-Wattens

Dienstag, 18. 9. 1984 kam es im Bf Fritzens-Wattens zum Zusammenstoß zwischen einem durchfahrenden Güterzug und einem ausfahrenden Regionalzug.

Der Regionalzug 5130 war um 6.07 Uhr auf Gl 4 angekommen und hatte das Vorfahren mit GS 41814 abzuwarten, wovon auch der Zgf vom Fdl verständigt wurde. Nach Durchfahrt des GS 41814 um 6.09 Uhr fragte der Fdl bei der Dispo an, ob mit dem bereits zurullenden GS 41816 ebenfalls vorzufahren sei. Der Disponent ordnete das Verfahren an, wonach der Fdl die Durchfahrt für GS 41816 auf Gl 2 freigab.

Als das AS H2 nun das zweite Mal in die Stellung „Frei“ gelangte, fertigte der Zgf des auf Gl 4 stehenden Regionalzuges 5130 den Zug bedenkenlos ab. Der Tzf befolgte den Abfahrtauftrag und setzte den Zug in Gang. Erläuternd wäre anzumerken, daß der Bf – in Fahrtrichtung des Zuges gesehen – in einem Linksbogen liegt, die Entfernung vom Haltepunkt des Z 5130 bis zu den AS betrug ca. 350 m. Für die Fahrt aus Gl 4 hätte das AS H4 das Signal „Frei mit 60 km/h“ gezeigt. Durch die Freistellung des AS wird im Bf Fritzens-Wattens gemäß StL die Zustimmung zur Abfahrt erteilt.

Noch vor Erreichen des für das befahrene Gleis gültigen AS erkannte der Tzf dessen Haltstellung und leitete eine Schnellbremsung ein. Das unerlaubte Überfahren des AS und das Auffahren der bereits im Fahrweg des GS 41816 liegenden W 5 konnte aber nicht mehr verhindert werden. Der Tzf des auf Gl 2 durchfahrenden GS 41816 leitete, nachdem das für seine Zugfahrt gültige AS H2 unerwartet in die Stellung „Halt“ gefallen war, ebenfalls eine Schnellbremsung ein. Auch er konnte den Zusammenstoß, der mit etwa 80 km/h erfolgte, nicht mehr abwenden.

Acht Reisende (Stand bei Redaktionsschluß) wurden bei diesem Ereignis leicht verletzt. Drei Wagen des Regionalzuges, das Tzf und vier Wagen des Güterzuges entgleisten; am Oberbau und an der Fahrleitungsanlage entstand schwerer Schaden. Die vorläufige Schadenshöhe beträgt ca. S 10,9 Mio!

Der durchgehende Verkehr war auf der Strecke des Unterinntales fast genau 15 Stunden unterbrochen.

Glück im Unglück war aber auch zu verzeichnen: Um 6.14 Uhr, also zum Unfallzeitpunkt, war D 546 mit 2 Minuten Vorsprung im Bf Fritzens-Wattens durchgefahren. Die Anzahl der Verletzten und der Sachschaden wäre möglicherweise um ein Vielfaches höher gewesen, wenn



D 546 als dritter Zug in das außergewöhnliche Ereignis verwickelt worden wäre. Unter Umständen hätte es sogar Tote gegeben. Hinsichtlich der Frage nach Ursache und Schuld brauchen im gegenständlichen Fall nicht viele Worte verloren werden, denn die Antwort liegt klar auf der Hand:

- Unzulässige Erteilung des Abfahrtauftrages durch den Zgf ohne Zustimmung zur Abfahrt (DV V 3, Pkt. 285 und StL)
- Mangelhafte Signalbeachtung durch den Tzf (DV V 3, Pkt. 446).

Da sich jene Fälle häufen, in denen Züge ohne Zustimmung zur Abfahrt abgefertigt werden (vgl. dazu IdB 2/84 „Abfertigung der Züge“), wurde von der Generaldirektion als Sofortmaßnahme verfügt, daß Tzf und Zgf im Gesamtbereich der ÖBB einer gemeinsamen zusätzlichen Sonderschulung zu unterziehen sind. Dabei ist das Thema „Abfertigung der Züge“ in praxisnaher Weise an Hand von praktischen Beispielen, mit fortschreitender Handlung und mit Einbeziehung der einschlägigen Vorschriftenbestimmungen, eingehend zu behandeln.



Probealarm

Im Pkt. 3.1.11.1. der DV V 26 ist festgelegt, daß in jedem Direktionsbereich mindestens einmal jährlich ein Probealarm abzuhalten ist.

Diese Probealarme dienen nicht dazu, um Angst und Schrecken zu verbreiten, bzw. die Mitarbeiter der betroffenen Bf zu verunsichern, sondern es soll in deren Verlauf

- das Zusammenwirken von bahnfremden Helfern mit Dienststellen der ÖBB,
- die Einsatzbereitschaft jener Gerätschaften, die von den ÖBB angekauft und den Freiwilligen Feuerwehren überantwortet wurden (siehe Sonderzusammenstellung),
- die richtige und effiziente Handhabung der Unfallmappe und der – sofern vorhanden – auf den Bf vorrätig gehaltenen Vorsorgegerätschaften,
- die Kenntnis und Anwendung der Bestimmungen der DV V 26 bei allfälligen außergewöhnlichen Ereignissen überprüft werden.

Nach Abschluß eines Probealarmes wird gleich an Ort und Stelle eine Abschlußbesprechung abgehalten, an der auch die Kommandanten der teilnehmenden Feuerwehren und des örtlichen Gendarmepostens, sowie Vertreter der Behörden und Rettungsorganisationen teilnehmen. Dabei werden aufgetretene Unzulänglichkeiten oder das Fehlen von geeigneten Vorsorgegerätschaften sofort besprochen.



„Entgleisung“ des FG 63756 um 16.35 Uhr



Gleichzeitig Auslösen des Probealarmes



16.53 Uhr: Erdung der Fahrleitung



16.58 Uhr: Eintreffen der ersten Einsatzfahrzeuge

chen, gleichzeitig wird versucht, für die Zukunft Lösungsmöglichkeiten zu suchen, um eine noch bessere und effizientere Zusammenarbeit sicherzustellen.

Selbstverständlich finden die bahnintern bei solchen Probealarmen gewonnenen Erkenntnisse auch innerdienstlich ihren Niederschlag.

Folgende Mängel, die anlässlich der in den letzten Jahren abgehaltenen Probealarme festgestellt wurden, seien hier kurz angeführt:

- unzureichende Handhabung der Unfallmappe, insbesondere der Einsatzpläne
- Einsatzpläne, Teileinsatzpläne unrichtig bzw. nicht auf letztem Stand
- Schwierigkeiten bei der Identifizierung von gefährlichen Gütern unter Zuhilfenahme von übergeordneten Stellen
- Nichtverwendung der orangen Armbinde zur Kennzeichnung des ÖBB-Einsatzleiters
- mangelhafte Abfassung des Unfallfernschreibens
- keine Stellung eines Bediensteten zum Einweisen der bahnfremden Helfer
- mangelnde Kontakte zwischen Bf-Vorstand und örtlichen Feuerwehrkommandanten.

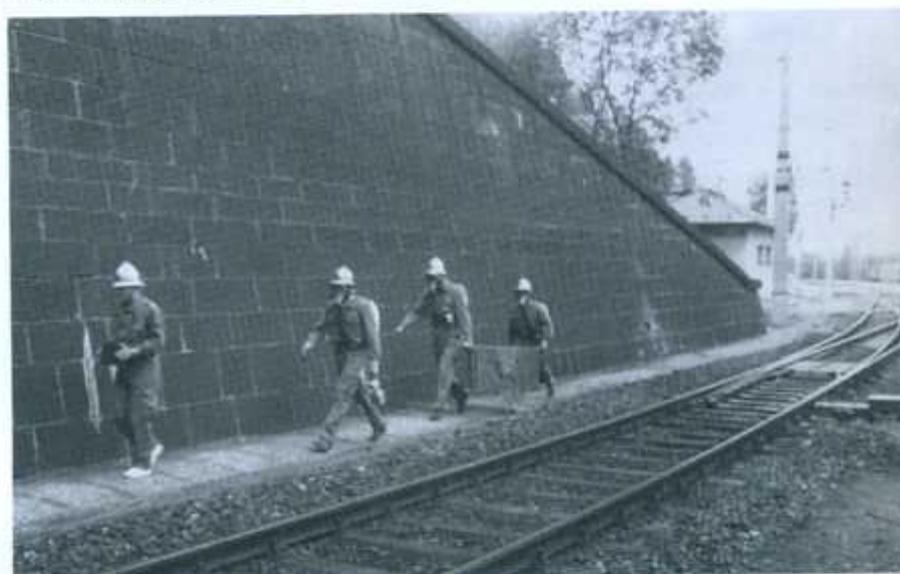
Gerade dieser letzte Punkt ist von nicht zu unterschätzender Bedeutung, da es dabei nicht nur darum geht, persönliche Kontakte, die für beide Seiten Vorteile bringen, zu schaffen. Bei diesen Gelegenheiten sollen den Feuerwehren für ihren Einsatz notwendige Informationen vermittelt werden.

Als Beispiele mögen genannt werden:

- Standorte der schwer erkennbaren oder nicht gekennzeichneten Wasserentnahmestellen
- Festlegung jener Stelle, die die Feuerwehr – besonders auf größeren Bf – anzufahren hat, wo sie dann ein mit der Sachlage vertrauter Bediensteter erwartet und einweist, um ein zeitraubendes Suchen des genauen Einsatzortes zu vermeiden
- Bekanntgabe der im Bahnbereich gelagerten Vorsorgegerätschaften und Materialien (Ölbindemittel, Tragbahnen u. dgl.) auf die die Feuerwehr während des Einsatzes zurückgreifen kann
- Informationen darüber, wo die Feuerwehr – falls für die Identifizierung eines gefährlichen Gutes notwendig – die Frachtpapiere findet (bei 0:0-Zügen beim Tzf, sonst beim Zgf am hinteren Führerstand).



17.00 Uhr: Anlegen der schweren Atemschutzgeräte



17.06 Uhr: Erster Trupp der FFW begibt sich zur Unfallstelle



17.08 Uhr: Tzf wird geborgen



17.10 Uhr: Verlegung der ersten Schlauchleitung



17.22 Uhr: Letzte Vorbereitungen vor dem Löschangriff



Aufmerksame Übungsbeobachter

Es können also Bf-Vorstände durch die Intensivierung solcher Kontakte viel zum Gelingen eines hoffentlich nie notwendig werdenden Einsatzes beitragen.

...

Die Bildserie soll den Ablauf eines am 10. 8. 1984 im Bf Semmering abgehaltenen Probealarms dokumentieren.

...

Abschließend soll die abgebildete Übersicht einen Überblick über die von den ÖBB beschafften und teilweise den Feuerwehren überantworteten Vorsorgege-
rätenschaften vermitteln.

Übersicht über den Ausrüstungsstand von FF, Bm u. Flm im Bereich langer Tunnel

	OBW 10	Zwei- wege- fahr- zeug	Langzeit- atem- schutz- geräte	Gas- schutz- anzüge	Meldegeräte		Prof- gerät
					A2	T2	
<u>Arlbergtunnel:</u>							
Westportal FF Klosterle			6	3	1		
Bm Langen a.A.			1	1		1	
Ostportal FF St. Anton a.A.			6	3	1		
Bm -"-		1	1	1		1	
<u>Tauernntunnel:</u>							
Nordportal FF Badgastein			12	3	1		
Bm Mallnitz			1	1		1	
Flm Dorfgastein			1	1			
Südportal FF Mallnitz			12	6	1		
Bm Mallnitz		1	1	1		1	
Flm Mallnitz			1	1			
<u>Karawankentunnel:</u>							
Nordportal FF St. Jakob			6	3	1		
Bf/Bm Rosenbach	1		1	1		1	
FF Arnoldstein			3	3			
<u>Bosrucktunnel:</u>							
Nordportal FF Spital a.P.			6	6	1		
Südportal FF Ardnig			6	6	1		
Bm Selsthal		1					
<u>Semmeringtunnel:</u>							
Nordportal FF Semmering			6	3	1		1
Bm Semmering							
Südportal FF Spital a.S.			6	3	1		
<u>Großer Hartbergtunnel:</u>							
Nordportal FF Aspang			3	3	1		
Südportal FF Tauchen			3	3	1		
<u>Sonnsteintunnel:</u>							
Nordportal FF Traunkirchen			3	3	1		
Südportal FF Ebensee			3	3	1		
<u>Ofenauer-Tunnel:</u>							
FF Golling				6	1	1	
<u>Moltertobel-Tunnel:</u>							
FF Landeck			3	3			

Aus gegebenem Anlaß

Zur Klarstellung

Es kommt noch immer vor, daß Bf- und Str-Bedienstete über Abweichungen des planmäßigen Zugverkehrs vom FdI nicht rechtzeitig oder überhaupt nicht benachrichtigt werden. Wie soll aber z. B. ein Stellwerksbediensteter ohne Behinderung des Zugverkehrs für eine möglichst reibungslose Verschiebung in seinem Bereich sorgen, wenn er über Abweichungen des planmäßigen Zugverkehrs nicht benachrichtigt wird?

Man sollte meinen, daß das **jedem FdI** – abgesehen von den entsprechenden Bestimmungen der DV V 3 – logisch erscheint! Wie die Praxis jedoch zeigt, ist dem leider nicht immer so. Es werden nämlich in manchen Bahnhöfen die einschlägigen Bestimmungen der DV V 3 noch immer nicht oder unzureichend beachtet.

Daher FdI!

Die beteiligten Bf- und Str-Bediensteten **müssen** über jede Abweichung des planmäßigen Zugverkehrs, wie Vorsprungfahren, Verspätungen, geänderte Reihenfolgen gemäß den Punkten 333, 339 und 360 der DV V 3 **rechtzeitig** benachrichtigt werden. Darüberhinaus haben die Stellwerks- und Streckenbediensteten diese Benachrichtigungen auch im Fernsprechvormerk zu verbuchen. (Siehe auch GD Nachrichtenblatt 1/1980, DA 9 Kapitel IV). Sicher ein Thema, das wert ist, im nächsten Dienstunterricht für Fahrdienstleiter, Stellwerks- und Blockwärter behandelt zu werden.

Vorzeitiges Öffnen der Wagentür

Ein 17-jähriges Mädchen war irrtümlich in einen Zug eingestiegen, der in ihrem Zielbahnhof durchfährt. Der Schaffner des betreffenden Expreszug bemerkt bei der Fahrkartenkontrolle den Irrtum des Mädchens und teilt ihr mit, daß er nach Abschluß der Überprüfung zurückkomme, um dann die Nachzahlung für die Weiter- bzw. Rückfahrt einzuheben.

Wie es der Zufall so will, wurde der Expreszug aus betrieblichen Gründen im

Zielbahnhof des Mädchens außerplanmäßig angehalten. Als der Zug während der Einfahrt in den Bahnhof langsamer wurde, erinnerte sich der Schaffner an das Mädchen, überzeugte sich durch einen Blick aus dem Fenster von der Stellung „Halt“ des AS und eilte in den Wagen, wo sich das Mädchen aufhielt. In seinem Bemühen, Gutes zu tun, betätigte er **vor** Stillstand des Zuges den Notschalter der Einstiegtüre mittels eines Vierkantschlüssels, und ermöglichte es dem Mädchen, aus dem noch mit ca. 5 km/h rollenden Zug auszusteigen. Das Mädchen kam dabei zu Sturz, stand aber sofort wieder auf und ging dem Zug nach. Die Frage nach einer Verletzung verneinte sie, worauf sie die vom Schaffner nachgereichte Tasche ergriff und sich entfernte.

Wie sich nachträglich herausstellte, zog sich das Mädchen beim Sturz einen Bruch des linken Oberarmes zu und mußte sich in Spitalsbehandlung begeben. Die weiteren Folgen waren: Meldung des Vorfalles an die Sicherheitsdienststelle und Anzeige bei der zuständigen Behörde. Von dieser, in unserem Falle ein Bezirksgericht, wurde das Verfahren zwar gemäß § 90 der Strafprozeßordnung wegen Nichtvorliegen eines die Anklage genügend begründenden strafbaren Tatbestandes eingestellt. Der Schaffner wurde vom Vorstand seiner Heimdienststelle gem. DISO 1979 zur Verantwortung gezogen.

Es soll nicht geleugnet werden, daß der geschilderten Handlungsweise des Schaffners der Wille, dem Mädchen zu helfen, zugrunde lag. Dieser gute Wille darf aber nicht so weit gehen, daß damit Verstöße gegen konkrete, der Sicherheit dienende Vorschriftenbestimmungen verbunden sind. Im Pkt. 314 g) der DV V 3 ist eindeutig festgehalten, daß das Ein- und Aussteigen erst zugelassen werden darf, wenn der Zug stillsteht.

Darüber hinaus ist auch auf den Piktogrammen, die bei der Türblockierung angebracht sind, vermerkt, daß die Aufhebung der Türblockierung nur in Nottfällen vorgenommen werden darf. Es mag sich aus der persönlichen Sicht des jungen Mädchens um eine Notsituation gehandelt haben, wenn sie gezwungenermaßen in ihrem Zielbahnhof durchfahren muß, nicht aber im Sinne des Eisenbahnbetriebes.

Daher Finger weg vom Notschalter, außer bei Gefahr im Verzug!

Fahrtunterbrechung

Auslösend für diesen Artikel war die Beschwerde eines Reisenden, auf dessen Fahrausweis ein eingetragener Fahrtunterbrechungsvermerk eines Schaffners bei der Weiterfahrt nicht anerkannt wurde. Durch einen Schaffnerwechsel im erstbenützten Zug wurde der Fahrausweis noch ein zweites Mal markiert, sodaß vom nunmehr dritten Schaffner **angenommen** wurde, daß auf die Fahrtunterbrechung verzichtet worden sei.

Der Beschwerdeführer wurde zur Nachzahlung von S 140,- verhalten. Seiner Beschwerde wurde stattgegeben und es mußten S 154,40 einschließlich Porto rückerstattet werden.

Im Sinne eines kundenfreundlichen Verhaltens kann dem Reisenden nicht zugemutet werden, daß er sich um die richtige Prägung und Eintragung kümmert; dies ist Aufgabe des Personals. Letzten Endes darf darauf hingewiesen werden, daß durch solche Unzukömmlichkeiten nicht nur das Image der ÖBB leidet, sondern auch ein mit Unkosten verbundener Verwaltungsaufwand verursacht wird.

Der folgende Beitrag wurde uns von der Kommerziellen Direktion zur Verfügung gestellt:

Angesichts einiger konkreter Vorfälle, wo sich eklatante Auffassungsunterschiede im Hinblick auf den „Fahrtunterbrechungsvermerk“ ergaben, werden nachstehend die einschlägigen Bestimmungen in Erinnerung gerufen.

Grundsätzliches zur Fahrtunterbrechung

PT/1:

45. Mit Fahrausweisen für Entfernungen bis einschließlich 70 km und mit vereinfachten Fahrausweisen darf die Fahrt nicht unterbrochen werden.
46. Mit Fahrausweisen für Entfernungen ab 71 km darf die Fahrt gegen Einholen des Unterbrechungsvermerkes beliebig oft unterbrochen werden.

Tvz Nr. 175:

B. Fahrkarten

Fahrkarten sind Fahrscheine und Streifenkarten; sie gelten für Fahrten ohne Fahrtunterbrechung in Richtung auf das Fahrziel.

TCV Heft I:

39. Die Fahrt darf innerhalb der Geltungsdauer des Fahrausweises beliebig oft und ohne Förmlichkeit unterbrochen werden. Bei einer Fahrtunterbrechung in Spanien ist jedoch der Fahrausweis vor Antritt der Weiterreise abstem-peln zu lassen.

Innerdienstlich wurde im **DB 540** (Anweisung I/3) folgendes verfügt:

Eine beabsichtigte Fahrtunterbrechung muß dem Schaffner vor Erreichen des Unterbrechungsbahnhofes oder die bereits vorgenommene Fahrtunterbrechung dem Aufsichtsbeamten des Unterbrechungsbahnhofes unmittelbar nach Ankunft des benützten Zuges bekanntgegeben werden.

Der Schaffner hat auf der Rückseite des Fahrausweises den Vermerk „FU“, die Bezeichnung des Unterbrechungsbahnhofes und eine Prägung anzubringen. Muß der Unterbrechungsvermerk handschriftlich angebracht werden, z. B. bei Gebrechen des Zangendruckers, sind dem Unterbrechungsbahnhof Zugnummer, Datum und Namenszeichen des Schaffners beizusetzen (z. B. FU, Saizb., E 645, 01. 08. Ho). Die Angabe des Unterbrechungsbahnhofes kann auch in abgekürzter Form erfolgen.

Wird die vorgenommene Unterbrechung im Unterbrechungsbahnhof bekanntgegeben, so ist auf der Rückseite des Fahrausweises oder auf einem mit diesem fest zu verbindenden Beiblatt anzubringen:

FU (= Fahrtunterbrechung)
in _____ (Bahnhofstempel)
am _____ (Datum) _____ (Unterschrift).

Bei Kilometerbanken und Vorzugsbanken ist der Fahrtunterbrechungsvermerk im Feld „Bahnhof-Tagesstempel oder Schaffnerprägung“ anzubringen; falls in diesem Feld bereits Bescheinigungen (z. B. Nichtbenützung, FU) oder der Bahnhoftagesstempel angebracht sind, ist der Fahrtunterbrechungsvermerk im nächsten freien Feld anzubringen.

Die Anbringung eines Fahrtunterbrechungsvermerkes bei Zeitkarten (Streckenkarten und Netzkarten) ist nicht erforderlich.

Insgesamt läßt sich ableiten, daß ein angebrachter Fahrtunterbrechungsvermerk bei etwaigem Schaffnerwechsel vor dem Unterbrechungsbahnhof nicht zu erneuern ist bzw. zu „bestätigen“ ist; ein

bereits angebrachter Fahrtunterbrechungsvermerk braucht auch bei allfälliger Nichtunterbrechung der Fahrt nicht korrigiert zu werden.

Schienenersatzverkehr

Im Zusammenhang mit außergewöhnlichen Ereignissen ist es immer wieder erforderlich, Reisende im Schienenersatzverkehr zu befördern. Allgemein kann gesagt werden, daß die Arbeitsweise der Außendienststellen und der Zugbegleitmannschaften zufriedenstellend ist und daher notwendige Ersatzbeförderungen mit Autobussen im großen und ganzen klaglos verlaufen.

Dennoch möchten wir ein Ereignis herausgreifen, bei dem einigen beteiligten Mitarbeitern beträchtliche Fehler unterlaufen sind:



Am 17. 7. 1984 entgleiste im Bf Melk aus technischen Gründen eine Gleisstopfmachine, wodurch beide Streckengleise nach Pöchlarn verlegt wurden. Kleine Ursache - große Wirkung: es mußte daher in weiterer Folge ein Schienenersatzverkehr zwischen den Bf Melk und Pöchlarn bzw. Loosdorf und Pöchlarn eingerichtet werden. Ohne jetzt im Detail den genauen Hergang zu schildern, sollen jene Hauptfehler aufgezeigt werden, die in diesem Fall zu vermeidbaren Mehrverspätungen und auch zu berechtigten Beschwerden des Reisepublikums führten:

1. Die Garniturwenden und damit im Zusammenhang die einzelnen Streck-

kenabschnitte, in denen Züge im Schienenersatzverkehr geführt werden, legen die Zugleitungen fest. Es sind daher die Bahnhöfe, die die Busse anzufahren haben, unbedingt dort zu erfragen, keinesfalls darf ein Bus nach eigenem Gutdünken auf die Reise geschickt werden. Ebenso darf eine Änderung der Verkehrsstrecke nur einvernehmlich mit der Zugleitung erfolgen.

2. Die Reisenden von in zeitlich knappen Abständen eintreffenden Zügen gleicher Fahrtrichtung sind zu trennen, wenn die Streckenabschnitte, in denen die einzelnen Züge im Schienenersatzverkehr geführt werden, nicht ident sind. Ein Expreßzug kann durchaus über einen längeren Abschnitt im Schienenersatzverkehr geführt werden als ein Regionalzug. Gründe dafür, warum Garniturwenden beiderseits der Unterbrechungsstelle manchmal in verschiedenen Bf durchgeführt werden, gibt es mehrere: Platzmangel, örtliche Bahnsteig-

verhältnisse, topographische Gegebenheiten, günstigere Straßenzufahrt u. ä.

3. Da die Zugmannschaften soweit als möglich gemäß ihren Dienstplänen verwendet werden sollen, ist es üblich, daß Tzf und Zugbegleitmannschaft mit dem Bus des Schienenersatzverkehrs mitfahren. Abweichungen davon werden von den Zugleitungen - sofern erforderlich - für jeden Einzelfall gesondert festgelegt. Es ist daher auch in dieser Hinsicht das Einvernehmen Bf-ZL herzustellen.

Soweit die betriebliche Seite dieses Problems. Die andere Seite betrifft das Verhalten der Zugbegleitmannschaft im

Falle einer Streckenunterbrechung und des damit notwendigen Umsteigens. Wobei auch hier das eingangs Gesagte gilt, daß in nahezu allen Fällen von den Zugbegleitern vorbildliche Arbeit geleistet wird. Dennoch sollten bei dieser Gelegenheit – um das Thema Schienenersatzverkehr abzurunden – folgende kundendienstliche Überlegungen allen beteiligten Mitarbeitern, also auch den Bahnhofbediensteten, nahegebracht werden:

Oberstes Gebot ist die unverzügliche Information der Reisenden. Diese Information hat vor allem in **höflicher** Form zu erfolgen, wobei der Zusatz: „Wir bitten um Entschuldigung“ oder „Wir bitten um Verständnis“ je nach Sachlage anzufügen wäre. Daß die Information richtig und eindeutig sein soll, versteht sich von selbst.

Es ist eine alte Erfahrungstatsache, daß der Reisende die Unbequemlichkeit des Umsteigens (mit Kind, Koffer und Hund mitunter auch für jüngere Semester beschwerlich), die Verspätungen u. dgl. ohne großes Murren oder vehemente Beschwerden zur Kenntnis nimmt, wenn er weiß, **warum**.

Zweites Gebot – aber deshalb nicht minder von Bedeutung – ist die Hilfestellung für die Reisenden bei der Abwicklung des Umsteigens vom Zug zum Bus oder umgekehrt. Jeder, der nicht unaufschiebbare andere Agenden zu erledigen hat, ist verpflichtet, den Reisenden an die Hand zu gehen. Vor allem wird dies durch das Tragen des Handgepäcks, durch Hilfestellung beim Ein- und Aussteigen und durch entsprechendes Einweisen der Reisenden erfolgen.

Abschließend kann gesagt werden, daß der Reisende den Eindruck oder – noch besser – die Gewißheit haben soll, daß „die Eisenbahner“ sich auch in einem Störfall, wie es eine Streckenunterbrechung darstellt, um ihn kümmern, ihn mit seinen Aufregungen (man denke hier vor allem an ältere Leute!) nicht allein lassen und bemüht sind, das Ausmaß der Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Daß ein kundendienstliches Verhalten sehr gewürdigt wird, bezeugen alle jene Briefe, die von Fahrgästen an die Österreichischen Bundesbahnen gerichtet werden, in denen nicht über die Verspätungen und das lästige Umsteigen Beschwerde geführt wird, sondern in denen sehr häufig das vorbildliche Verhalten unserer Mitarbeiter anlässlich eines außergewöhnlichen Ereignisses gewürdigt wird. Und es sollte in unser aller Interesse liegen, daß Beschwerdebriefe eher die Ausnahme darstellen.

Reinigen des Bahnsteiges

Der nachfolgend geschilderte Sachverhalt liegt zwar schon eine geraume Zeit zurück, doch enthält er jahreszeitlich bedingt wieder eine gewisse Aktualität. Zeit und Ort der Handlung: an einem Freitag, Ende Jänner 1984 um 14.45 Uhr, Ausgangsbahnhof eines Taktzuges mit der Abfahrt um 15 Uhr. Es ist, wie gesagt, ein Freitag, der Wagensatz besteht aus 15 Wagen, um der zu erwartenden Frequenz gerecht zu werden. Tatsächlich strömen die Leute in Scharen zum Zug, doch die Vorfreude aufs kommende Wochenende wird plötzlich getrübt. Um zum vorderen Zugteil zu gelangen, müssen sie eine riesige Staubwolke durch-

schreiten. Denn just eine Viertelstunde vor Abfahrt des Zuges zieht eine Putzbrigade mit breiten Besen am Bahnsteig entlang, um das schöne und trockene Wetter auszunützen und den Sand und Splitt der vorangegangenen Kälteperiode zu beseitigen.

Es ist völlig klar, daß bei dieser Arbeit eine Staubeentwicklung nicht zu vermeiden ist. Doch scheint es nicht zweckmäßig zu sein, den vorhandenen guten Willen, den Bahnhof sauber zu halten, gerade dort zu demonstrieren, wo ein gut frequentierter Reisezug zur Abfahrt bereitsteht. Es gab sicherlich einen anderen, zu dieser Zeit vom Reisepublikum wenig bzw. nicht benützten Bahnsteig. Und falls wirklich nicht, dann hätte im Interesse der Kunden die Putzbrigade eben bis 15.03 Uhr pausieren müssen.

Radio im Dienstraum

Bereits mehrfach wurden im Informationsblatt der Betriebsdirektion „Der Betrieb“ (bzw. im Verkehrs-Unterrichtsblatt) Beiträge veröffentlicht, in denen das Betreiben von Rundfunkgeräten im Dienstraum verboten wurde.

Da seit einigen Jahren aufgrund der technischen Entwicklung Funkgeräte, tragbare Fernsehempfänger u. ä. – man kann ruhig sagen – zum Allgemeingut geworden sind, war es notwendig, das eingangs erwähnte Verbot auch auf diese modernen Unterhaltungsgeräte auszudehnen (IdB 1/84).

Aus diesem Grund, und um eine einheitliche Regelung im Gesamtbereich der ÖBB zu erreichen, wurde vom Herrn Generaldirektor die nachstehend angeführte Dienstanweisung erlassen, die alle bisherigen zum Gegenstand ergangenen Weisungen und Beiträge beinhaltet:

Betr.: Verbot des Betriebes von Rundfunk-, Fernseh- und privaten Funkgeräten aller Art während des Dienstes

Die Sicherheit der uns anvertrauten Menschen und Werte kann nur dann gewährleistet werden, wenn alle Mitarbeiter die in den betreffenden Vorschriften enthaltenen Bestimmungen genauestens befolgen. Hierzu bedarf es nicht nur eingehender Kenntnisse der in Betracht kommenden Bestimmungen, sondern auch größter Aufmerksamkeit und Konzentration der Mitarbeiter während der Dienstausbübung. Schon bei geringster Ablenkung, z. B. durch Musik, Abhören von Nachrichten, Fernsehen und dergleichen wird der Risikofaktor des menschlichen Versagens wesentlich erhöht, wodurch es sowohl zu Unregelmäßigkeiten bei der Betriebsabwicklung als auch zu außergewöhnlichen Ereignissen kommen kann.

Außergewöhnliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb bedeuten nicht nur eine Gefahr für Leben und Gesundheit der uns anvertrauten Menschen, sondern es entstehen durch beschädigte Sachen meist auch sehr hohe Kosten. Außerdem erfährt hiedurch das Image der ÖBB eine wesentliche Beeinträchtigung, was letztlich den Verlust von Transportsubstrat zur Folge hat.

Um eine sichere Betriebsabwicklung zu gewährleisten und das Ansehen der ÖBB zu fördern, ist allen Mitarbeitern während des Dienstes der Betrieb von Rundfunk-, Fernseh- und privaten Funkgeräten jeglicher Art in Diensträumen und auf Arbeitsplätzen, insbesondere in Fahrdienstleitungen, Fernschreibräumen, auf Stellwerken, Schrankenposten, Dienstabteilen für Zugbegleiter u. dgl. untersagt.

Verstöße gegen diese Dienstanweisung sind gemäß Disziplinarordnung 1979 als Dienstpflichtverletzung zu werten und entsprechend zu behandeln.

Die örtlich Aufsichtsführenden sowie die Überwachungs- und Kontrollorgane werden im Rahmen ihrer Überwachungstätigkeit bemüht sein, für die Einhaltung dieser Dienstanweisung zu sorgen.

Neugestaltung der Unfallmappe

Gemäß DV V 26 Pkt. 3.1.7.1. hat in der Fahrdienstleitung (bei mehreren in einer) des Unfallbereichsbahnhofes eine Mappe – Unfallmappe genannt – in einer unversperrten, mit „Unfallmappe“ gekennzeichneten Lade griffbereit verwahrt zu sein.

Aufgrund der Entwicklung auf dem Unfallsektor, insbesondere bei Ereignissen mit gefährlichen Gütern und in Auswirkung des von der Unternehmensleitung beschlossenen „Maßnahmenkataloges“, sowie in dem Bestreben, rasch die zweckmäßigsten Maßnahmen zu ergreifen, wird gegen Ende des Jahres 1984 mit der Auslieferung neukonzipierter Unfallmappen mit Deckblatt, Registerblätter, Marginalien aus verschiedenfarbigem Karton und Einlageblatt begonnen werden.

Die Unfallmappe ist als PVC-Ringmappe, hellblau, DIN A 4 mit Zweibügelauflaufmechanik ausgeführt.

Hinkünftig sind acht Einlagemappen mit nachstehendem Inhalt vorgesehen:

Mappe 1

(Farbe weiß mit Randziffer 1):

- alle den Falldienst betreffenden Verfügungen und dgl., soweit dies besonders angeordnet ist.

Mappe 2

(Farbe grün mit Randziffer 2)

- Verzeichnis der Unfallbereiche einschließlich gesperrter Betriebsstellen
- Einsatzplan; Einsatzpläne der zeitweise gesperrten Betriebsstellen
- je eine Abschrift der Einsatzteilpläne
- ausgefüllte Ldr V 26-04
- Skizze der kürzesten Anfahrwege innerhalb des gesamten Unfallbereiches einschließlich der zeitweise gesperrten Betriebsstellen für bahnfremde Helfer.

Mappe 3

(Farbe orange mit Randziffer 3)

- DA, Verfügungen, Erläuterungen u. dgl. im Zusammenhang mit Beförderung gefährlicher Güter
- Verzeichnis gefährlicher Güter.

Mappe 4

(Farbe rosa mit Randziffer 4)

- Verzeichnis der Rettungseinrichtungen, Gerätschaften und Materialien
- Verzeichnis der monatlichen Überprüfung der Vorsorgegerätschaften und -materialien
- Verzeichnis der Sachverständigen und Firmen, die bei a.g. Ereignissen angesprochen werden können.

Mappe 5

(Farbe blau mit Randziffer 5):

- Richtlinien für die Behandlung von Trunkenheitsanständen.

Mappe 6

(Farbe chamois mit Randziffer 6)

- Je 5 Stück der Ldr V 26-13, V 26-14, V 26-16, V 26-17, V 26-18, V 26-24, V 26-26, A 32-07, VA (U)1 Niederschrift über einen Trunkenheitsanstand (Z 402)
- mindestens 10 Stück der Ldr V 26-27.

Mappe 7

(Farbe gelb mit Randziffer 7)

- Aufschreibung über abgehaltene Unfallübungen.

Mappe 8

(Farbe grau mit Randziffer 8, nur in Hilfszugheimatbf)

- ausgefertigte „Intern. Wagenliste“ über die Fahrzeuge des Hilfszuges
- Unterlagen für die Abfertigung des Hilfszuges.

Da gerade bei außergewöhnlichen Ereignissen der Unfallmappe zwecks rascher und zielorientierter Behebung entscheidende Bedeutung zukommt, ersuchen wir, im Wege des Dienstunterrichtes, alle von dieser Neuerung betroffenen Mitarbeiter eingehend zu informieren.

In der DV V 26 ist bei Pkt 3.1.7.1. ein entsprechender handschriftlicher Hinweis anzubringen.

Die Berichtigung der DV V 26 erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Anlässlich der Neuauflage der Unfallmappe sind alle bisher bezughabenden DA auf ihre Gültigkeit zu prüfen und allenfalls auszuschneiden.



Ein frohes Weihnachtsfest
und eine gute Fahrt
in ein unfallfreies
Jahr 1985
wünscht allen Lesern

die Redaktion des IdB

Das Wort hat die BBD Wien:

Nachstehender Beitrag wurde uns vom Kommerziellen Referenten Herbert Pelech zur Verfügung gestellt:

Wie gewonnen, so zerronnen!

Wenn man die beiden Bilder betrachtet, so fällt einem unwillkürlich das Wort „Transportqualität“ ein. Was würde jeder von uns sagen, wenn eine Sendung – sei es ein Paket, ein größeres Colli oder eine Wagenladung – bei der Ablieferung beschädigt vorgefunden wird.

Nicht nur, daß man über das Transportunternehmen – mit vollem Recht – erobost wäre, kommen noch viele andere unangenehme Dinge dazu: zuerst einmal reklamieren, die beschädigte Sendung zurücksenden und dann wieder warten, bis endlich das Gewünschte – ohne Beschädigung – ankommt.

Und nun zum konkreten Fall: Der Transport von Fliesen ist natürlich ganz besonders heikel. Bisher war es doch so, daß die Firmen den Transport derartiger diffiziler Sendungen nur mit dem Lkw durchführten. Der zuständige Transportberater hat mit viel Mühe die Firma dazu überreden können, diese Transporte der Eisenbahn anzuvertrauen. Die ersten Sendungen gingen auch klaglos über die Bühne und dann kam es leider: Die Bilder sagen alles!

Was meint Ihr? Werden die betroffenen Firmen weiterhin der Eisenbahn das Vertrauen schenken???

Sehr geschätzte Kollegen, insbesondere Verschieber, Verschubaufseher, Verschubmeister, Zugführer, Aufsichtsverschubmeister, Fdl, helft mit, daß die Transportqualität wesentlich gesteigert wird. Es ist letzten Endes UNSER Geld, das wir im doppelten Sinne verlieren: Einerseits die Transporteinnahmen und andererseits die Ersatzleistungen, welche die ÖBB leisten müssen.

Folgender Überblick soll allen Kollegen vor Augen führen, was die ÖBB an Ersatzleistungen für Beschädigungen im Zusammenhang mit Beförderungsverträgen in den Jahren leisten mußten:

1970: S 7.191.020,72
1975: S 11.077.551,72
1980: S 12.997.038,84
1983: S 18.235.458,99

Aus dieser Übersicht ist leider zu entnehmen, daß seit vielen Jahren diese Tendenz immer mehr steigend ist.



Wie heißt es doch im Pkt. 57 der DV V 3:

Jeder Verschub muß vorsichtig und mit möglichster Schonung der Fahrzeuge und der Ladung durchgeführt werden, heftiges Anfahren und Anlaufen ist zu vermeiden.

Wird immer danach gehandelt? – Offensichtlich NEIN!!!

Und noch ein Wort an die Kollegen, welche für die Verschubaufsicht (Pkt. 58 der DV V 3) zuständig sind: Es ist eine völlig falsch verstandene Kollegialität, wenn Ihr darüber hinwegseht, wenn es zu heftigem Anfahren und Anlaufen, insbesondere von beladenen Fahrzeugen oder Verschubteilen kommt.

Nur durch eine positive Einflußnahme aller Vorgesetzten und Überwachungsorgane auf unsere Mitarbeiter wird es möglich sein, hinkünftig die Transportqualität radikal anzuheben.

Bitte helft mit, ehe es zu spät ist, und wir Transporte und damit Einnahmen verlieren und in der Folge mangels Bedarfes Kollegen nicht mehr beschäftigen können.



Ursache: Fehlender Spitzenverschieber!

Die Gefahren beim Vershub sind groß und alle Vershubbediensteten tragen ein hohes Maß an Verantwortung bezüglich der ihnen anvertrauten Menschen und Werte. Würde man diese Werte, für deren Sicherheit ein Vershubbediensteter während einer Dienstschrift verantwortunglich ist, in Schillingen aufrechnen und ihm ausbezahlen, würde mancher zum Millionär werden. Jeder einzelne Mitarbeiter wird mit Rücksicht auf die zu erbringende Transportqualität bestrebt sein, durch korrekte Dienstleistung und Einhaltung der in Betracht kommenden Vorschriftenbestimmungen weder Menschen zu gefährden noch Güter zu beschädigen. Viele Ereignisse wären zu verhindern, würde dieser Vorsatz auch von allen Mitarbeitern in die Tat umgesetzt werden.

Besonders bei geschobenen Vershubteilen kam es in letzter Zeit zu einer Vielzahl von außergewöhnlichen Ereignissen, bei denen Mitarbeiter gefährdet waren und durch Zusammenstöße hoher Sachschaden entstand.

Die ermittelten Ursachen lassen jedoch durch das Fehlen des Spitzenverschiebers auf eine gewisse Sorglosigkeit und teilweise auf sogenannte „Hausbräuche“ schließen.

Der Spitzenverschieber hat eine sicherheitsrelevante Aufgabe zu erfüllen. Bei allen geschobenen Vershubteilen ist der Vershubleiter für die Einteilung eines geeigneten Bediensteten persönlich verantwortlich.

Im Zeitalter des Autos ist für Vergleichszwecke folgende Frage berechtigt: Würden Sie mit Ihrem Pkw nach rückwärts fahren, ohne einen Blick in die Fahrtrichtung zu werfen? Die Antwort würde sicherlich lauten: Das wäre nicht nur gesetzwidrig, sondern auch gefährlich, weil man so gegen ein Hindernis fahren oder gar Menschen gefährden könnte.

Richtig! Bei einem Vershubteil ist es doch ähnlich.

In der DV V 3 heißt es:

64. Bei Vershubteilen, bei denen sich die Triebfahrzeugmannschaft nicht auf dem vordersten Fahrzeug oder bei Triebfahrzeugen mit räumlich getrennten Führerständen nicht auf dem vordersten Führerstand befindet, hat sich ein Vershubbediensteter (Spitzenverschieber) beim vordersten Fahrzeug bzw. beim vorderen Führerstand so aufzuhalten,

daß er den Vershubweg überblicken und rechtzeitig die nötigen Signale geben kann. Als Spitzenverschieber darf nur ein hierzu geeigneter Bediensteter verwendet werden.

Sinngemäß ist bei Triebfahrzeugen in Vielfachsteuerung vorzugehen.

71. Für die Beobachtung des Vershubweges sind verantwortlich: Der Vershubleiter und die am vordersten Fahrzeug befindlichen Bediensteten (Triebfahrzeugmannschaft bzw. Spitzenverschieber); die Triebfahrzeugmannschaft nur dann, wenn sie sich bei einem Triebfahrzeug mit räumlich getrennten Führerständen auf dem vordersten Führerstand befindet. Sonst ist die Triebfahrzeugmannschaft für die Beachtung der zum Vershubweg gehörenden Signale nur mitverantwortlich, wobei sie diese Signale ab dem Zeitpunkt zu beachten hat, ab dem sie aufgrund ihres Platzes hiezu in der Lage ist. Von der Verantwortung für die richtige Stellung der Weichen ist die Triebfahrzeugmannschaft enthoben, wenn die Weichen keinen oder einen verhängten Signalkörper tragen; die Enthebung gilt auch für Vershubleiter und Spitzenverschieber bei Weichen ohne Signalkörper in Vershubstraßen.

Werden Hindernisse festgestellt, so ist die Vershubbewegung sofort einzustellen.

Vershubmeister, FdI, Aufsichtsbeamte und Bahnhofsvorstände! Stellt im Rahmen Eurer Überwachungstätigkeit diesbezügliche Unregelmäßigkeiten ab und bespricht an Ort und Stelle mit den beteiligten Vershubbediensteten unter Hinweis auf mögliche Folgen die zwingende Notwendigkeit der Stellung eines geeigneten Spitzenverschiebers.

Auslegungen und Erläuterungen

Zgf fehlt beim Zug

Auslegung zu DV V 3, Pkt 418, 422 und 480 (laufende Nr. 16)

Welche Maßnahmen müssen – zur Wahrung der Sicherheit der Reisenden – getroffen werden, wenn festgestellt wird, daß der Zugführer eines Zuges zurückgeblieben ist?

DV V 3:

418. Der Zugführer ist für Sicherheit und Ordnung beim Zug verantwortlich.

...

422. Die Züge sind grundsätzlich mit dem Zugführer besetzt zu führen (s. jedoch Pkt 423). Die Besetzung mit Schaffnern hat unter Berücksichtigung der betrieblichen und beförderungsdienstlichen Erfordernisse zu erfolgen (s. auch DV A 11).

Es ist davon auszugehen, daß bereits Fehler gemacht oder Vorschriftenverstöße begangen wurden, damit dieser Umstand – Zugführer fehlt beim Zug – eintreten konnte.

In Auslegung zu DV V 3, Pkt.

480. Bei Dienstunfähigkeit des Zugführers während der Fahrt muß sofort angehalten werden. Den Dienst des Zugführers hat ein zum Zugführerdienst ermächtigter Schaffner, wenn ein solcher nicht beim Zug ist, der Triebfahrzeugführer zu übernehmen. Im nächsten Bahnhof ist anzuhalten und der Vorfall zu melden.

...

wird daher festgelegt:

- wird nach Abfahrt eines personenbefördernden Zuges bemerkt, daß der Zugführer zurückgeblieben ist, muß der Zug **im nächsten, mit Fahrdienstleiter besetzten, Bahnhof angehalten werden.**
- wird bei einem Aufenthalt in einer Betriebsstelle festgestellt, daß der Zugführer fehlt, weil z. B. kein Abfahrauftrag erteilt wird, **darf der Zug nicht weiterfahren.**
- wird bei einem Aufenthalt in einer Betriebsstelle festgestellt, daß der Zugführer fehlt, weil z. B. kein Abfahrauftrag erteilt wird, **darf der Zug nicht weiterfahren.**

In beiden Fällen muß durch den jeweils zuständigen Fahrdienstleiter – im Einvernehmen mit dem Disponenten bzw. dem Zugleiter – in geeigneter Weise – z. B. durch Heranziehen eines zum Zugführerdienst ermächtigten Schaffners bzw. eines fahrgastfahrenden Zugführers, Nachführung mittels Pkw – ein Zugführer gestellt werden.

Erst dann darf die Weiterfahrt des Zuges erfolgen.

Statistische Entwicklung der Arbeits- und Wegunfälle

Wie schon in anderen Informationen festgehalten, konnte in den Jahren 1982 und 1983 im Bereich des Kommerziellen Dienstes und des Betriebsdienstes eine positive Entwicklung bei den Arbeits- und Wegunfällen festgestellt werden.

Diese Entwicklung, die letztlich auf die Tätigkeit der mit Arbeitnehmerschutz-Aufgaben befaßten Mitarbeiter und Stellen, aber auch auf Verständnis unserer Bediensteten des ausführenden Dienstes zurückzuführen ist, führte dazu, daß die Unfallrate im Gesamtbereich auf 41,2%, im Betriebs- und Kommerziellen Bereich auf 37,4% abgesenkt werden konnte.

Unfallraten



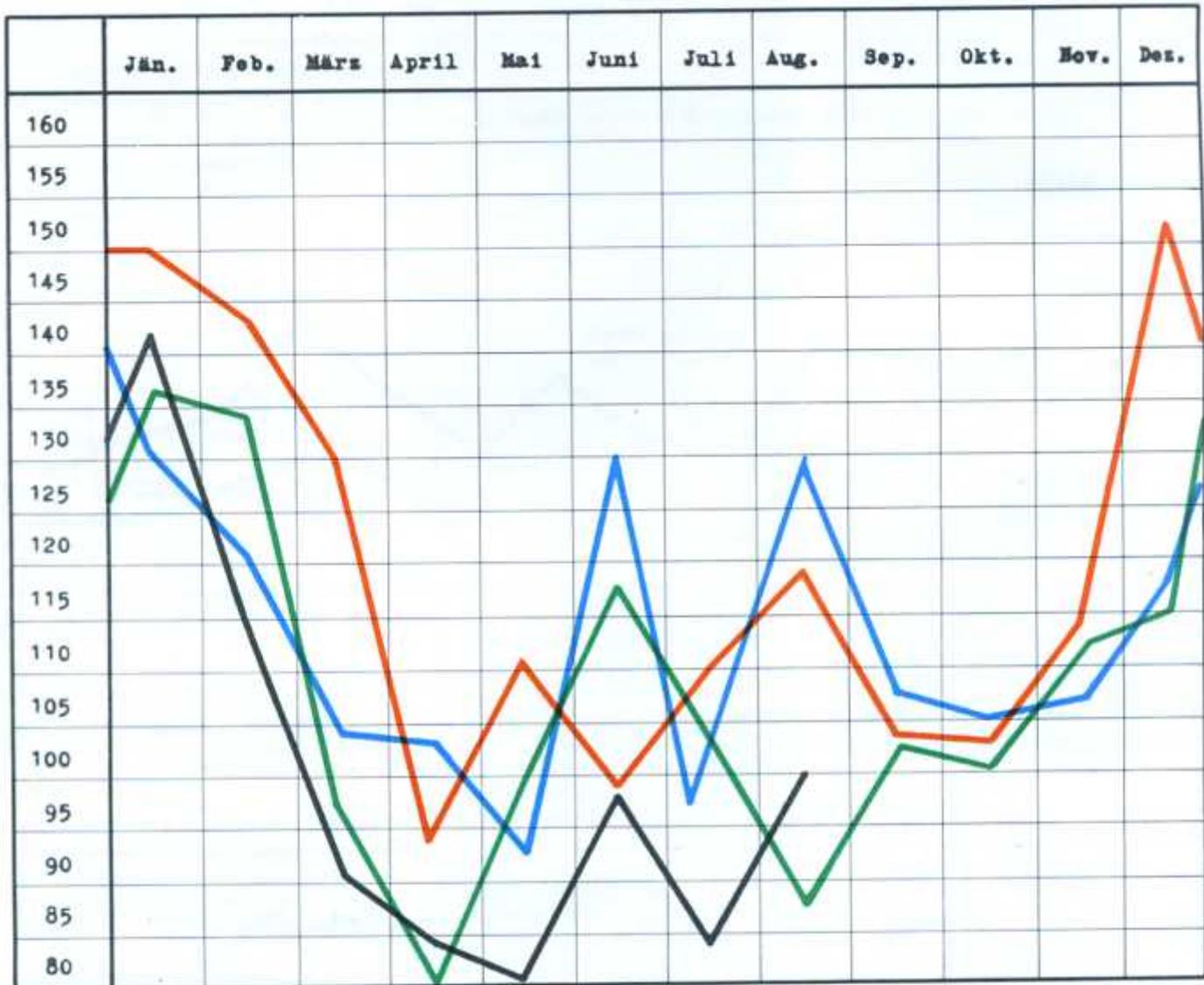
Erfreulicherweise konnte dieser sowohl für unsere Mitarbeiter als auch für das Unternehmen als sehr positiv zu beurteilende Trend auch in den ersten acht Monaten dieses Jahres fortgesetzt werden.

PERSONALUNFÄLLE im JAHR 1984

Monat	Betriebsdienst															Kommerzieller Dienst			Wegunfälle			Gesamtsumme
	beim Kuppeln		beim Heben/Abheben		beim Auf- u. Absteigen auf bzw. von bewegten Fahrzeugen		während des Aufenthaltes im Bereich der Gleisanlagen		Wegreinigungsdienst			Sonstige Unfälle			Kommerzieller Dienst		Wegunfälle					
	ge-tötet	schwer/leicht verletzt	ge-tötet	schwer/leicht verletzt	ge-tötet	schwer/leicht verletzt	ge-tötet	schwer/leicht verletzt	ge-tötet	schwer/leicht verletzt	leicht	ge-tötet	schwer/leicht verletzt	ge-tötet	schwer/leicht verletzt	ge-tötet	schwer/leicht verletzt					
1	4	8	1	3	2	8	8	18	1	5	6	22	4	20	11	19	140					
2	3	5	1	1	1	9	10	17	1	5	5	16	7	17	6	13	116					
3	1	6	1	1	4	11	1	5	8	1	4	3	19	3	13	6	14	100				
4	6	8	1	1	3	9	8	9	5	8	8	2	6	4	7	84						
5	1	8	-	-	1	6	2	9	2	7	5	11	1	18	3	2	76					
6	2	8	2	2	1	8	2	4	13	2	3	2	13	7	14	3	12	99				
7	1	4	1	1	4	3	7	11	1	1	1	20	2	15	1	3	9	83				
8	2	5			4	8	1	8	1	6	2	22	1	3	25	1	11	100				
Su 1-8	20	52	3	9	20	62	3	45	93	9	36	32	131	1	29	128	1	37	87	798		
Vgl. Vorj.	17	67	8	12	17	52	1	41	90	7	25	2	35	148	35	136	45	106	844			

Aus dieser, nach Tätigkeiten getrennten Zusammenfassung ist deutlich erkennbar, wo sich eine Zunahme der Arbeitsunfälle ergeben hat und wo wir hinsichtlich vernünftiger Überwachung der Arbeitsvorgänge, Schulung und Unterweisung schwerpunktmäßig mehr tun müssen.

ARBEITSUNFÄLLE
 1981 1982 1983 1984



Die Unfallhäufigkeit ist auch nach Monaten verschieden.

Wie die graphische Darstellung deutlich zeigt, liegt der Schwerpunkt in den Monaten mit schlechten Witterungsverhältnissen, insbesondere in der Zeit von Oktober bis März jeden Jahres. Es wird daher notwendig sein, durch Einsatz aller zur Verfügung stehende Mittel, wie

- schulungsmäßige Besprechung der Unfallgefahren
 - Versorgen aller in Betracht kommender Dienstposten mit den erforderlichen Schneeräumgeräten und Streumaterialien
 - Motivation der Bediensteten zur Mithilfe, wenn dies aus Sicherheitsgründen notwendig ist,
- das Unfallrisiko weitestmöglich zu entschärfen bzw. gänzlich auszuschalten.

Mit Rücksicht auf die persönliche Verantwortlichkeit ergeht das Ersuchen an alle örtlich Aufsichtsführenden, durch die jeweils notwendig erscheinenden Maßnahmen dafür zu sorgen, daß auch in Zeiten mit schlechten Witterungsverhältnissen die Sicherheit unserer Mitarbeiter gewahrt ist.

Die Schulungsbeamten für den Betriebsdienst sowie Aufsichts- und Kontrollorgane werden eingeladen, durch ihre schwerpunktmäßige Einflußnahme mitzuhelfen, unsere Zielsetzung

Verhütung von Arbeits- und Wegunfällen

zu erreichen.

Informationsblatt der Betriebsdirektion. - Herausgeber, Eigentümer und Verleger (Medieninhaber): Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion, 1010 Wien, Elisabethstraße 9. - Redaktion: Reg. Rat Karl Schindlegger, 1010 Wien, Elisabethstraße 9, Telefon 5610 (Basa), 0222/5650/5610 (Post). - Hersteller: Druckerei der Österreichischen Bundesbahnen, 1150 Wien, Felberstraße 3.