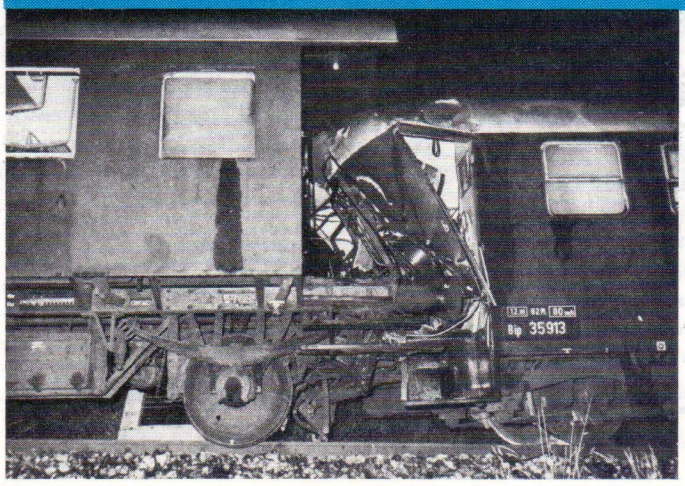
Verkehrs-Unterrichtsblatt

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, welch hohes 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 Dienstesausübung 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 Verschub, beim Sichern abgestellter Fahrzeuge ist oder ob es das Anwenden der vorgeschriebenen Wortlaute betrifft. Gewissenhaftigkeit ist Voraussetzung für Sicherheit — und wie bereits erwähnt:

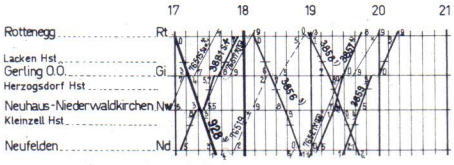
Überlegt zu handeln, ist oberstes Gebot im ausführenden Verkehrsdienst. Im Zweifelsfalle zu Gunsten der Sicherheit entscheiden, vor allem aber nicht die Sicherheit durch Schnelligkeit oder gar Bequemlichkeit ersetzen! Auch im Verkehrs-Unterrichtsblatt 1. Stück/1975 haben wir darauf hingewiesen:

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 Gerling OÖ zu einem folgenschweren Zusammenstoß des von Aigen-Schlägl nach Linz Urfahr 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 Gefahrsignal 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 irrtüm-

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 b r a u c h e n 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, f ü r u n s e r G e l d. Doch nicht nur wir!

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 —

a/1	V	Entfernung in km	Verkehrsstelle	an / ab	Einfahrt	Trifft Zug	an / ab	Einfahrt	Trifft Zug	Km Fahrzeit
				76517 ⚒ Sa 3881, 76526 u. 76515 dürfen nicht verkehren			76521 ⚒ Sa 3857 darf nicht verkehren			
35/43	50		Neuhaus-Niederwaldkirchen	16 50			×		3858 abw.	
				17 25			19 17			
56/64	40			37			30			
		6,4	Gerling O.Ü.	49			39			10,6
55/64	25			—			—			—

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

304. Ein Bedarfsaufenthalt ist in den Fahrplanbehelfen durch „×" 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 Durchfahrzug. 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 immer 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 Verschubsignal, der Spitzenverschieber überblickt **nochmals** den Verschubweg, 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 Einfahrsignal 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 Fahrdrahtaufhängung 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:

a) 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?

b) Ist für die Berechnung des Gewichtes (Gesamtgewichtes) bei Triebwagen 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 Regelbelastung 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.

Auf Grund dieser Bestimmungen wäre nun das bei einem Zug mit einem Triebwagen mit Personenbeförderung ermittelte Zuggewicht (ist gleich dem Gesamtzuggewicht) mit der Regelbelastung zu vergleichen; diese Vorgangsweise ist jedoch unrichtig, **weil diesfalls die Tafel A 3 zu beachten ist:**

Punkt 1.1. (3. Absatz) der Tafel A 3:

Tafel A 3

Bei Twg ist – ohne Berücksichtigung des Gewichtes ihrer Ladung – die in den BT angegebene Regelbelastung jenes Zuggewicht, das vom Twg gezogen oder geschoben befördert werden darf.

Daraus geht also hervor, daß die Regelbelastung in der Belastungstafel bei **Triebwagen** jenes Gewicht angibt, das dem Triebwagen **angehängt** werden darf. Die Regelbelastung für Triebwagen wird daher häufig auch als „Anhängelast" bezeichnet. Demnach ist bei Triebwagen mit Personenbeförderung nicht das Zuggewicht sondern es sind die Eigengewichte und die Gewichte der Ladungen der an den **Triebwagen angehängten Fahrzeuge mit der Regelbelastung lt. Belastungstafel zu vergleichen.** Beispiel: Wenn für den ET 4030 in der Belastungstafel „185 t" als Regelbelastung angeführt wird, bedeutet das, daß dem ET 4030 Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 185 t angehängt werden dürfen (gezogen oder geschoben), **wobei das Gewicht des Triebwagens selbst (Eigengewicht + Ladung) unberücksichtigt bleibt.**

Erfolgt die Berechnung des Zuggewichtes bei solchen Triebwagen jedoch nicht zur Überprüfung der Belastung sondern zum Zwecke der **Bremsgewichtsberechnung,** dann ist die Anwendung der Tafel A 3 nicht mehr vorgesehen. Vielmehr gilt als Berechnungsgrundlage das **Gesamtzuggewicht,** welches bei Triebwagen mit Personenbeförderung lt. DV V 3 gleich dem Zuggewicht ist.

166. Das Gesamtzuggewicht ist die Summe aus dem Zuggewicht und dem Dienstgewicht der arbeitenden sowie dienstbereiten Tfz, ausgenommen nichtangekuppelte Nachschiebe-Tfz.

Bei der Ermittlung des Gesamtzuggewichtes ist diesfalls also dem Gesamtgewicht der beförderten Fahrzeuge noch das Gesamtgewicht (= Eigengewicht + Ladung) des Triebwagens zuzurechnen. Ist das Gesamtgewicht am Triebwagen nicht angeschrieben, so sind zum angeschriebenen Dienstgewicht als Gewicht der Ladung (Reisenden) gemäß DV V 3, Punkt 167 a) 5 t zuzurechnen. Das Gesamtgewicht kann aber auch der Tafel A 5, Spalte 8 entnommen werden (z. B. ET 4030 = 73 t).

V 3, Punkt 173

Gemäß Punkt 173 darf bei personenbefördernden Zügen bei schwacher Besetzung (etwa 70% der Sitzplätze oder weniger) noch ein Zuggewicht abbefördert werden, das um höchstens 5% über der Regelbelastung liegt. Hievon ist die Zugmannschaft mit A-Befehl zu verständigen.

Hiezu wurde angefragt:

Gilt die Bestimmung des Punktes 173 auch dann, wenn der überwiegende Teil der Wagen nicht der Personenbeförderung dient?

Antwort:

Die Bestimmung des Punktes 173 darf bei Zügen angewendet werden, bei denen mindestens ²/₃ der Fahrzeuge der Personenbeförderung dienen.

V 3, Punkt 92 b)

Beim Ankuppeln eines Tfz an einen Wagen ist die Schraubenkupplung des Wagens zu verwenden . . .

Hiezu wurde angefragt:

Wie ist vorzugehen, wenn die Schraubenkupplung des ersten Wagens schadhaft und dadurch ihre Verwendung unmöglich ist? Muß der Wagen aus- bzw. umgereiht werden oder darf in diesem Fall die Kupplung des Tfz verwendet werden?

Antwort:

Punkt 92 b) bestimmt die Vorgangsweise im Regelfall, d. h. es ist grundsätzlich die Kupplung des ersten Wagens zu verwenden. Ist das in **besonderen Ausnahmefällen** unmöglich, weil es ein technisches Gebrechen nicht zuläßt und kann das Gebrechen an Ort und Stelle nicht behoben werden (z. B. durch den Wagenmeister), dann darf ausnahmsweise die Kupplung des Tfz verwendet werden.

Es wurde angefragt:

Wenn das vorhandene Bremsausmaß kleiner ist als das erforderliche, sich daraus jedoch keine Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsverminderung ergibt, ist dem Zug ein A-Befehl beizugeben?

Antwort:

Das erforderliche Bremsausmaß hängt u. a. von der Geschwindigkeit des Zuges ab. Es kann daher der Fall, daß sich bei Mangel an Bremsgewicht keine Geschwindigkeitsverminderung ergibt, grundsätzlich nicht eintreten. Allerdings ist im Buchfahrplan teilweise das erforderliche Bremsausmaß ohne Berücksichtigung der in Teilabschnitten höchstzulässigen Geschwindigkeiten angegeben, wobei diese Geschwindigkeit aus anderen als bremstechnischen Gründen niedriger ist. Fährt nun ein Zug innerhalb solcher Teilstrecken, so kann das vorhandene Bremsausmaß auch kleiner sein als das **angegebene** erforderliche. Ergibt sich aber aus der Bremstafel, daß die nach Punkt 95 der DV M 26 bzw. nach den Vorbemerkungen des Buchfahrplanes ermittelte neue Geschwindigkeit gleich groß oder größer als die Fahrplanhöchstgeschwindigkeit ist, so ist die Beigabe eines A-Befehles natürlich nicht erforderlich, weil das vorhandene Bremsausmaß in Wirklichkeit nicht kleiner als das erforderliche ist; Punkt 97 der DV M 26 kommt diesfalls daher nicht zur Anwendung.

Es wurde angefragt:

Einem Zug wird am Zugschluß ein dienstbereites Tfz beigegeben. Ist ein A-Befehl beizugeben, eine Geschwindigkeitsverminderung vorzuschreiben und welche Signale haben die Tfz-Führer beim Ingangsetzen des Zuges zu geben?

Antwort:

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt gemäß Punkt 158 der DV V 3 60 km/h, die Verständigung der Zugmannschaft hierüber ist mit A-Befehl durchzuführen. Die Feststellung der Abfahrbereitschaft hat auch die Feststellung der Abfahrbereitschaft des dienstbereiten Tfz zu beinhalten (siehe Punkt 463 der DV V 3). Die Abgabe von zusätzlichen Signalen durch die Tfz-Führer (Signal 47, 50) ist nicht vorgesehen.

463. Für die Anordnung und Durchführung der Bremsprobe gelten die Bestimmungen der DV M 26. Nach Zutreffen aller Voraussetzungen hat der Zugführer dem Fdl die Abfahrbereitschaft zu melden und an die Beigabe schriftlicher Befehle zu erinnern. Ferner hat er die Führer der arbeitenden (dienst-

hinweis auf dienstanweisungen

Die Verständigung der Züge von einer wirksamen oder unwirksamen Indusi (induktive Zugbeeinflussung) wurde durch Dienstanweisung geregelt. Dabei wurden die Wortlaute vorgeschrieben. Auch wurde festgelegt, daß von der Unwirksamkeit der Indusi nur Züge zu verständigen sind, die im gestörten Abschnitt mit einer Geschwindigkeit von mehr als 120 km/h verkehren.

Gemäß Dienstanweisung der GD braucht probeweise der Schlußbremswagen bei der Bergfahrt auf Steilstrecken keine Handbremse haben, wenn im letzten Zugdrittel ein Fahrzeug mit Handbremse eingereiht ist.

Neuerungen und Änderungen bei der Aufschreibung und Abrechnung der Laufleistungen der dem RIC-Naturalausgleich unterliegenden Reisezugwagen

Mit 1. Juni 1975 wurden bei allen am „Internationalen Personen- und Gepäckwagenverband" beteiligten Bahnverwaltungen umfangreiche Änderungen der Modalitäten bei der Erfassung und Abrechnung der Reisezugwagenläufe, wirksam. Ab demselben Zeitpunkt trat auch eine Erhöhung der **Achskilometergebühren** von 0,09 auf 0,115 Goldfranken in Kraft; gleichzeitig wird auch die Verzögerungsgebühr um 33 Prozent erhöht und der Koeffizient für die Umrechnung der Laufleistungen offener Doppelstock-Gepäckwagen für den Autotransport sowie dreiachsiger offener Doppelstock-Autotransportwagen der Güterwagenbauart von 0,55 auf 0,60 angehoben.

Von einer aus Vertretern mehrerer Bahnverwaltungen zusammengesetzten Arbeitsgruppe wurde die wichtigste Abrechnungsunterlage, das Muster O des RIC „Schuldnachweis für Reisezugwagen", in seiner Form und seinem Inhalt nach neu ausgearbeitet und den geänderten Gegebenheiten angepaßt, wobei insbesondere die Möglichkeiten und Erfordernisse der immer mehr zur Anwendung gelangenden maschinellen Erfassung und Abrechnung der Wagenläufe, berücksichtigt werden mußten.

Den Österreichischen Bundesbahnen, die sich als Mitglied des RIC-Verbandes den Bemühungen der europäischen Eisenbahnen nach Erzielung größtmöglicher einheitlicher Arbeitsmethoden mit optimaler Nutzung der technischen Möglichkeiten nicht verschließen konnten, erwächst allerdings mit der Neuregelung vermehrter Arbeitsumfang, solange die Aufschreibungen und Abrechnungstätigkeiten manuell durchgeführt werden müssen.

Da aber den Bahnverwaltungen gewisse Anpassungen des Schuldnachweises — ausgenommen im Bereich des für die maschinelle Bearbeitung konzipierten fixen Datenblockes — an die eigenen Erfordernisse zugestanden wurden, konnten die Auswirkungen der geänderten Aufschreibungsmodalitäten auf den Arbeitsablauf in den Grenzbahnhöfen in tragbaren Grenzen gehalten werden.

Als wesentlichste Neuregelungen des ab 1. Juni gültigen geänderten Schuldnachweises sind zu erwähnen:

Das auf Grund des im Drucksortenkopf veränderten Spaltenaufbaues notwendig gewordene Querformat und die für Transitwagenläufe neu eingeführte getrennte Darstellung des Hin- und Rücklaufes in je einer Zeile.

Für alle Bahnhöfe wurde einheitlich die Art der Eintragung der Wagennummer stark reformiert. Diese wird nur mehr neu eingetragen, wenn sich die Anfangskennung (5180 31 70 048-8) ändert, sonst genügt es, wenn die letzten vier Ziffern eingetragen werden, wodurch auf der Drucksorte eine bessere Übersichtlichkeit erreicht wurde.

Für besonders stark befahrene Verbindungen (z. B. Salzburg—Jesenice), wurden ganze Relationen als Fixdaten angenommen und brauchen jeweils nur bei der ersten Eintragung auf jeder Seite voll ausgefüllt werden. Diese Art der Fixdaten wurde auch bei der Eintragung der Ordnungsnummer, Tageshälfte, Zugnummer und des Bestimmungsbahnhofes übernommen.

Weiters wurde für einen Teil der Übergangsbahnhöfe der generelle monatliche Abschluß (bisher halbmonatlich) eingeführt, für den Rest erfolgt Trennung der Einsendetermine nach Inland-EWP (monatlich) und Transitwagenläufen (halbmonatlich). Neu ist auch die monatliche Einsendung aller Aufschreibungen von ÖBB-Wagenläufen.

Diese Maßnahmen bringen sowohl dem Übergangsbahnhof als auch der Abrechnungsstelle in der Generaldirektion wesentliche Vorteile, mit denen die durch die neue Drucksorte bedingte wesentliche Mehrarbeit zum Teil wieder kompensiert werden kann.

Da die Kostensteigerung des Achskilometervergütungssatzes, die Erhöhung der Verzögerungsgebühr und die Anhebung der Abrechnungskoeffizienten den Österreichischen Bundesbahnen infolge des drückenden Mangels an Reisezugwagen für den internationalen Verkehr und der dadurch bedingten weitgehenden Verwendung von Fremdwagen erhebliche finanzielle Mehrbelastungen erbringen werden, kommt der einheitlichen Arbeitsmethode in den Übergangsbahnhöfen aber auch der rigorosen Erfassung von fremden Zusatzwagen durch alle übrigen Bahnhöfe in denen ihr Lauf endet, an Hand der mit DA der GD, Zl. 33502-5-1975 vom 24. April 1975, ergangenen Richtlinien, erhöhte Bedeutung zu.

man muß wissen, daß

gemäß DV V 3, Punkte 448, 449, 450 der Zugführer von der Verantwortung bzw. Mitverantwortung für die Beachtung der Haupt-, Gleissperrlicht- und Vorsignale auf Stecken mit induktiver Zugbeeinflussung entbunden ist. Welche Strecken(-abschnitte) mit Indusi ausgerüstet sind, ist in der Tafel A 1 enthalten. Der Umstand, daß die Indusi auf einzelnen Abschnitten (bei einzelnen Signalen) etwa gestört ist, beeinflußt in keiner Weise diese Bestimmung, d. h. der Zugführer bleibt auch diesfalls von der Verantwortung (Mitverantwortung) für die Beachtung der Haupt-, Gleissperrlicht- und Vorsignale innerhalb des gesamten lt. Tafel A 1 mit Indusi ausgerüsteten Streckenabschnittes entbunden.

unklar ?

Es bestehen bei einzelnen Mitarbeitern Unklarheiten, über den Unterschied zwischen einer Befehlsvorschreibung hinsichtlich der einzuhaltenden Geschwindigkeit nach dem Muster des V- Befehls.

„Vorsichtig" oder
„vorsichtig mit höchstens . . . km/h".

Besteht hier überhaupt ein Unterschied?

Natürlich. „Vorsichtig" ohne v_{max}-Angabe heißt, je nach den Umständen (z. B. Übersichtlichkeit der Strecke) so vorsichtig fahren, daß vor einem etwaigen Hindernis noch rechtzeitig angehalten werden kann. Eine bestimmte Höchstgeschwindigkeit ist dabei nicht vorgeschrieben. Beispiel: V 3, Punkt 542.

Bei „vorsichtig mit höchstens . . . km/h" ist ebenfalls so vorsichtig zu fahren, daß vor einem Hindernis angehalten werden kann, wobei jedoch die gleichzeitig angegebene Geschwindigkeit keinesfalls überschritten werden darf. Beispiel: V 3, Punkt 207.

Diese Geschwindigkeit stellt vielmehr die oberste Grenze der im jeweils vorgesehenen Abschnittt zulässigen Geschwindigkeit dar.

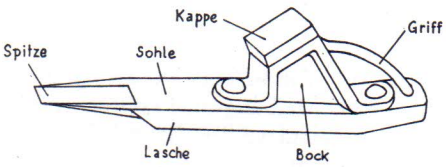
Pflege der Hemmschuhe nicht vernachlässigen!

Auf die Behandlung und Pflege der Hemmschuhe wurde bereits im Verkehrs-Unterrichtsblatt 8. Stück aus 1973 ausführlich eingegangen. Nach wie vor führt jedoch der technische Wagendienst darüber Klage, daß durch unsachgemäße Behandlung der Hemmschuhe sowie durch zu geringe Sorgfalt bei der Pflege derselben Beschädigungen an den Wagen entstehen. Dies bedeutet neben den Reparaturkosten Ausfall des Wagens während dieses Stillstandes und damit weitere auflaufende Kosten.

Zur Pflege des Hemmschuhes gehört auch das Schmieren. Viele Mitarbeiter sind immer noch skeptisch, wenn sie hören, daß Hemmschuhe geschmiert werden müssen. Nun, die Erklärung hiefür ist relativ einfach:

Es ist richtig, daß ein Hemmschuh, der an der Sohle (Gleitfläche) nicht geschmiert ist, eine wesentlich größere Bremskraft aufbringt, als ein geschmierter Hemmschuh. Allerdings ist bei einem trockenen, vielleicht sogar rostigen Hemmschuh die Bremskraft so groß, daß die Abbremsung des Wagens zu stark und zu plötzlich erfolgt, so daß die Gefahr besteht, daß der Wagen über den Hemmschuh „steigt" und dabei entgleist oder beschädigt wird. Um dies zu verhindern, soll der Hemmschuh nach Bedarf an der Sohle geschmiert werden.

Darüber hinaus ist aber auch die Kappe des Hemmschuhes zu schmieren. Warum?



Wenn das Rad des Wagens auf den Hemmschuh auffährt, wird es durch die Kappe abgefangen. Das abgehemmte Rad ist über eine starre Achse mit dem anderen Rad verbunden, wobei letzteres auf Grund der Bewegung des Wagens noch das Bestreben hat, sich zu drehen, sofern — und das ist jetzt entscheidend — das andere Rad (am Hemmschuh) diese Drehung mitmachen kann. Liegt aber dieses Rad auf einer trockenen Kappe des Hemmschuhes, dann verhindert der Reibungswiderstand die Drehung des Rades. Somit **stehen** nunmehr beide Räder, wobei das eine Rad mit dem Hemmschuh, das andere aber (ohne Hemmschuh) auf der Schiene gleitet, wodurch an dem einen Radreifen Flachstellen entstehen. Letztere sind beim Rollen des Wagens durch mehr oder weniger starkes und regelmäßiges Schlagen des betreffenden Rades erkennbar. Flachstellen können betriebsgefährlich sein, weil durch sie die Gefahr einer Entgleisung und eines Schienenbruches (vor allem bei Frost) gegeben ist.

Daher nicht vergessen: Hemmschuhe schmieren! An der Sohle vor allem dann, wenn Wagen sanfter aufgefangen werden sollen; an der Kappe wiederholt je nach Bedarf, um Flachstellen zu vermeiden. Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß in beiden Fällen der Bremsweg verlängert wird; Auflegeabstand daher diesfalls vergrößern!

Erfreuliches:

Die Anzahl der Verschubentgleisungen und Verschubzusammenstöße des Jahres 1974 ist gegenüber dem Vergleichsjahr 1973 wesentlich zurückgegangen.

Bundesbahndirektionen	Verschubdienstlich behandelte Wagen 1973 / 1974	Verschubentgleisungen Verschubzusammenstöße 1973	1974	Rückgang %
Wien	7,157.797 / 7,190.129	517	459	11,2
Linz	6,245.339 / 6,223.693	640	555	13,3
Innsbruck	2,373.276 / 2,306.694	377	278	26,3
Villach	5,558.370 / 5,622.134	315	279	11,4
Gesamt	21,334.782 / 21,342.650	1849	1571	15,0

Werbung „gebremst“

Nimm Urlaub vom Auto, fahr mit der Bahn

Die Bahn wirbt — und das ist richtig so — wie andere Betriebe um den Kunden. Nicht der Kunde muß froh sein, mit uns fahren zu dürfen, vielmehr wir sind es, die sich freuen, wenn jemand für die Reise die Bahn wählt. Natürlich müssen wir auch alles tun, um dem Reisenden, weitläufiger gesagt dem Bahnkunden, das auch glaubhaft zu machen. Eigentlich eine Selbstverständlichkeit meinen Sie? Wir meinen es auch; wir meinen sogar, daß diejenigen, die das noch nicht verstanden haben, zu den Ausnahmefällen zählen:

Freitag, 16. Mai 1975, 16.15 Uhr, Wien Westbahnhof. Zug 10744 (Triebwagengarnitur) abfahrbereit. Der Zugführer steht am Schluß des Zuges; seine Uniformbluse ist offen, in seiner Hand eine Zigarette.

Eine Begleitperson (ein Herr) steigt noch aus dem Zug, unterläßt es aber, die Wagentüre zu schließen. Der Zugführer sichtlich verärgert, ruft dem Herrn zu: „Fetzenkopf, mach die Tür zu!“

Österreichische Kraftfahrzeitung
Offizielles Organ des ÖAMTC
at
auto-touring

Presse-Auszug

Leserzuschrift

ÖBB-Werbung

Da ich Benzin sparen wollte, fuhr ich mit dem Zug von Wels nach Passau. Der Waggon war mit Schülern besetzt und links sowie rechts die Fenster geöffnet. Als sich der Zug in Bewegung setzte, ersuchte ich die Schüler, wenigstens einseitig die Fenster zu schließen. Doch die hatten nur ein Lachen übrig. Als der Schaffner kam, ersuchte ich diesen, das Schließen der Fenster wenigstens auf einer Seite zu veranlassen. Doch dieser ignorierte mein Ersuchen. Als ich meine Bitte wiederholte, gab er mir zur Antwort: „Setzen Sie sich woanders hin!“ Die ständige Werbung der Bahn „Nimm Urlaub vom Auto, fahr mit der Bahn“ geht ins Leere, wenn sich die Angestellten der Bundesbahn so verhalten. Stefanie Dirnberger, Wels

lautsprecheransagen

haben den Zweck, die Bahnbenützer über den Lauf personenbefördernder Züge und über sonstige mit der Reise zusammenhängender Umstände zu unterrichten. Sie erfüllen diesen Zweck nur dann, wenn sie möglichst kurz, in einheitlicher Form, deutlich und in dialektfreier Sprache gegeben werden. Beschwerden über unterbliebene oder mangelhafte Lautsprecheransagen mehren sich. Auch muß festgestellt werden, daß Zugführer die 33. Berichtigung der ZSV, verlautbart im GD. NBl. 4. Stk. aus 1975, DA. (63), betreffend Einlage Ord. Nr. 19, Punkt 12 nicht berücksichtigen. Demnach ist bei der Ansage der bevorstehenden Ankunft in Zügen n i c h t mehr hinzuzufügen: „Der Zug hat dort nur kurzen Aufenthalt“. Also: mehr Sorgfalt bei Lautsprecheransagen sowohl in Bahnhöfen als auch in Zügen. Das ist Dienst am Kunden.

Mehr Sorgfalt beim Ausstellen und bei der Übergabe von schriftlichen Befehlen!

Österreichische Bundesbahnen **Mürzzuschlag**

A-Befehl

für Zug (~~Sperrfahrt~~) 239 am 21. 5. 1975

~~Bl.~~ Bl. Kindberg 1 signal ~~des~~ der

~~ständig wirksam.~~
unwirksam v max = 120 km/h.

Bestätigung des Empfängers: (Unterschrift)

Aussteller: Binx (Unterschrift)

V 3-05 B A-Befehl (ohne Vordruck) - A 5 h - Bk/100 - HD Wien - Auflagejahr (letzte Zahl maßgeblich): 1977 76 75 74

Dieser A-Befehl wurde im Durchschreibeverfahren ausgestellt, wobei jedoch der „Grundtext“ auf dem Befehlsmuster vorgestempelt bzw. im Ormigverfahren vorgedruckt war. Daß bei dieser Vorgangsweise die Eintragung im Befehlsmuster nicht immer in gleicher Höhe erfolgt, ist auch klar. Demnach sind die noch offenen Eintragungen im Durchschreibeverfahren nicht möglich. Was dabei herauskommen kann, zeigt dieser Fall: Die Indusi beim Blockvorsignal Bl. Kindberg 1 war **ständig wirksam** geschaltet. Man sieht aber genau, daß die Befehlseintragung in der **Durchschrift** um eine Zeile zu hoch erfolgte, d. h. der Zug wurde vom **Gegenteil** verständigt.

Die Folgen: Zug 239 wurde beim Blockvorsignal vom dort verlegten und ständig wirksamen 1000 Hz-Indusi-Magnet mittels Zwangsbremsung angehalten.

Die Ausfolgung des unrichtig erstellten Befehls beweist außerdem, daß der Fdl hiebei nicht die diesbezügliche Bestimmung der V 3 beachtet hat.

Der Übergeber hat den Übernehmer und den Lotsen vom Inhalt des Befehles auch mündlich zu verständigen.

übrigens

gilt ein Güterzug, der 1 : 0 besetzt ist, nach Beigabe eines Schaffners in einem Bahnhof natürlich als 1 : 1 besetzt, auch dann, wenn sich die Beigabe nur auf diesen Bahnhof beschränkt (z. B. Verschubdurchführung).

Arbeitnehmerschutz

In einer Direktion

DREI tödliche Unfälle in einer Woche

1. Ein 26-jähriger Mitarbeiter ist im Bf Salzburg Hbf bei der 5. Reserve (Nachtschicht) als Hemmschuhleger eingeteilt.

   Mit dem Verschub-Tfz werden 9 Wagen von Gleis 18 (Eilgutrampe) ausgezogen und im Abstoßbetrieb auf verschiedene Gleise aufgeteilt. Der Hemmschuhleger ist für die Gleise 4 und 18 zuständig und begibt sich, nachdem er eine Wagengruppe auf Gleis 4 gekuppelt hatte, nach Gleis 18 und wartet dort auf einen vierachsigen Gepäckwagen, den er noch vor der Seitenrampe zum Stillstand bringen soll.

   Bei ausreichender Platzbeleuchtung sieht der Hemmschuhleger einen Wagen nach Gleis 30 rollen. Der junge, fleißige Mitarbeiter macht sich Sorgen, ob jemand auf Gleis 30 den Wagen auffangen wird. Er entfernt sich deshalb von seinem Platz zu dem ca. 50 m entfernt befindlichen Posten 2, um sich hierüber zu erkundigen. Der Weichenwärter bestätigt, daß auf Gleis 30 ein anderer Hemmschuhleger wartet und macht gleichzeitig auf den bereits mit ca. 15 km/h nach Gleis 18 rollenden Wagen aufmerksam. Daraufhin läuft der Hemmschuhleger zu seinem Gleisbereich zurück, nimmt einen Hemmschuh und versucht, noch vor dem anrollenden Gepäckwagen das Gleis 18 nächst Rampenbeginn zu überqueren, um den Hemmschuh auf der rampenfreien Schiene aufzulegen.

   Unser Mitarbeiter wird hiebei vom Wagen erfaßt und zwischen Rampe und Wagenkasten ca. 8 m mitgeschleift, wobei ihm der Brustkorb eingedrückt wird. Der Verletzte stürzt schließlich zwischen rampennaher Schiene und Rampe auf den Gleiskörper; hiebei wird ihm auch noch der linke Oberschenkel abgetrennt.

   Er erliegt während der Einlieferung in das Krankenhaus seinen schweren Verletzungen.

2. Im Bf Rohr entrollt eine ungesicherte Wagengruppe von 17 Wagen bei Verschubarbeiten auf die Strecke.

   Um einen Zusammenstoß mit einem allfälligen Gegenzug bzw. Zusammenprall auf Eisenbahnkreuzungen mit der Wagengruppe zu vermeiden, entschließt sich die Verschubmannschaft, mit dem Tfz der Reihe 2067 den entrollten Fahrzeugen nachzufahren und diese zurückzuholen. Nach 5 km Fahrt sind die Wagen eingeholt. Bei einer Geschwindigkeit von ca. 30—40 km/h versucht der Verschubaufseher vom Tfz aus die Schraubenkupplung zu verbinden. Dabei stürzt er kopfüber auf das Gleis und wird vom Tfz überrollt. Das Tfz hält daraufhin an, die Wagen durchrollen noch 5 Bahnhöfe, wobei sie insgesamt 24 EK, davon 12 unabgeschrankte, passieren. Die Fahrzeuggruppe kommt schließlich nach 22 km Fahrt zum Stillstand.

   Der Verunglückte erleidet u. a. einen offenen Schädelbruch sowie Querschnittslähmung. Er wird sofort mit der Rettung in das Unfallkrankenhaus eingeliefert, wo er 2 Tage später stirbt.

3. Im Bf St. Valentin ist auf der Einfahrseite aus Richtung Enns eine Arbeiterrotte (1 Vorarbeiter, 1 Sicherungsposten und 6 Mann) der Bahnmeisterstelle St. Valentin auf Gleis 1, im Bereich der Weiche 161 mit Schotter-Planierungsarbeiten beschäftigt.

   Ex 1163 nähert sich auf Gleis 1 mit ca. 90 km/h der Arbeitsstelle. Auf ca. 300 m Entfernung bemerkt der Tfz-Führer die Arbeiterrotte und gibt Achtungssignale. Zur gleichen Zeit fährt auf Gleis 2 Zug 65518 vorbei. Der Sicherungsposten hat rechtzeitig gewarnt. Alle verlassen den Gefahrenbereich. Nur ein 18-jähriger Mitarbeiter arbeitet neben der rechten Schiene, mit dem Rücken zum Zug, weiter. Die Kollegen rufen und warnen, der Tfz-Führer gibt wiederholt Achtungssignale, jedoch vergeblich.

   Der kurzzeitig bei den ÖBB beschäftigte Mitarbeiter wird vom Tfz zur Seite geschleudert. Er erleidet einen Schädelbasisbruch, Brüche sämtlicher Extremitäten und ist sofort tot.

Zusammenfassend muß gesagt werden:

Der Arbeitnehmerschutz, insbesondere die Unfallverhütung ist heute — wie diese Unfälle beweisen — eine nicht mehr wegzudenkende Notwendigkeit. Durch das Tragen von Schutzstücken, wie Schutzhelme, Sicherheitsschuhe, Schutzhandschuhe werden Verletzungen vermieden oder die Folgen von Verletzungen wesentlich vermindert.

Trotz dieser für einzelne Bedienstetengruppen verbindlich vorgeschriebenen Maßnahmen ist es überdies die Pflicht jedes einzelnen Mitarbeiters, auf seine persönliche Sicherheit bedacht zu sein.

Bei allen drei Unfällen muß leider festgestellt werden, daß — abgesehen von den verschiedenartigen Begleitumständen, die hier nicht zu behandeln sind — grundlegende Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift außer acht gelassen wurden; Gefahrenblindheit dürfte bei diesen Unfällen nicht unmaßgeblich gewesen sein.

Was sagt die DV A 40?

2.1.1.1 Jeder Bedienstete hat die Bestimmungen der UVV gewissenhaft zu befolgen, alle . . . einzuwirken und sie vor drohenden Gefahren zu warnen; **er darf sich und andere weder bei der Arbeit** noch auf dem Wege vom und zum Dienst **gefährden.**

2.5.1.1 Der Aufenthalt innerhalb der Bahnanlagen ist gefährlich, stete Vorsicht und Aufmerksamkeit ist daher geboten. Den zur Wahrung der persönlichen Sicherheit gegebenen Anordnung ist Folge zu leisten.

2.5.2.3 Achtungssignale und andere Warnungszeichen sind sofort zu beachten und — falls erforderlich — weiterzugeben.

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