



VERSPÄTUNG, muß das sein

Diese Frage haben wir in derselben Form schon im ersten Verkehrs-Unterrichtsblatt dieses Jahres gestellt. Wir haben damals gehofft, durch das Aufzeigen von Umständen, die hierfür in Frage kommen, bei dem in Betracht kommenden Kreis von Mitarbeitern eine bestimmte Resonanz hervorzurufen. Heute müssen wir eingestehen, es war, von löblichen Ausnahmen abgesehen, ein Trugschluß. Wir haben damals die Verspätung als unsere „Krankheit“ bezeichnet und davor gewarnt, daß sie keine Seuche werden möge. Dies zu verhindern, haben wir alle Mitarbeiter eingeweiht, ihren Beitrag zu leisten, denn — auch das haben wir damals nicht verschwiegen — wir schaffen es nur gemeinsam.

Deprimierend ist nicht nur allein die Tatsache, daß die Krankheit „Verspätung“ in einem verheerenden Maße grassiert, als vielmehr die Einstellung mancher Kollegen diesem Problem gegenüber. Wir sagen es noch einmal: Verspätungen sind nicht völlig vermeidbar. Dies anzunehmen würde bedeuten, an den Realitäten vorbeizugehen. Diese Tatsache berechtigt uns aber andererseits keinesfalls dazu, das Verspätungsproblem zu bagatellisieren.

Wir gehen davon aus, daß die Einstellung zum Problem „Verspätung“ bei der Mehrzahl der Mitarbeiter positiv ist. Was nützt das aber, wenn auch nur ein paar „schwarze Schafe“ darunter sind, die, und das muß einmal offen gesagt werden, wenig Interesse haben, hier mitzutun. Beispiele, die wir später anführen

werden, zeigen ganz deutlich, daß es oft nur der gute Wille ist, der fehlt, um Verspätungen zu vermeiden.

Warum sind Verspätungen ein Übel?

Diese Frage geht zweifellos an die Wurzel des Problems.

21. Mit Rücksicht auf die wachsende Verhärtung der Konkurrenz kommt dem Kundendienst größte Bedeutung zu. Es ist Aufgabe jedes Bediensteten, durch sorgfältige und rasche Abwicklung seiner Dienstgeschäfte dazu beizutragen, daß die Reisenden anstandslos und zu ihrer Zufriedenheit abgefertigt und befördert werden. Die Reisenden

Die Eisenbahn verkauft ihre Ware als „Beförderung“. Sie befördert Menschen, Tiere und Güter. Dafür bekommt sie Geld. Je besser und attraktiver die Eisenbahn die Beförderung durchführt, umso mehr Kunden werden sich ihrer bedienen. Es ist gar keine Frage, daß als erste und wesentlichste Bedingung für eine hohe Beförderungsqualität die Sicherheit zu nennen ist. Genauso fraglos ist aber, daß unmittelbar nach der Sicherheit die Pünktlichkeit als bedeutender Faktor einer gehobenen Beförderungsqualität zu nennen ist; und Qualität wollen wir ja verkaufen. Davon leben wir, wir, die Eisenbahn.

Wenn wir von unserem Angebot an den Kunden nun die Pünktlichkeit streichen sollten, dann bleibt noch die Sicherheit. Das ist natürlich viel, aber doch entschieden zu wenig. Der Kunde hat ja auch für Pünktlichkeit bezahlt.

Ein Kaufmann, der eine bessere Ware anbietet als jene, die er dann um das

gleiche Geld verkauft, gilt als unseriös. Sein Image sinkt und mitunter bringt ihm das den Untergang. Oder wer von uns würde weiterhin einem solchen Kaufmann die Treue halten? Keine Frage: so dumm ist kaum jemand. Also dürfen auch wir es von anderen nicht erwarten.

Um das Übel an einer Sache besser zu erkennen, begeben wir uns am besten in die Rolle desjenigen, den sie betrifft. Also reisen wir mit der Eisenbahn. Immerhin bereits ein beträchtlicher Vertrauensvorschuß für die Eisenbahn, denn: wir vertrauen uns ihr an. Wir gehen zum Fahrkartenschalter, manchmal stehen wir auch in der Schlange, aber es macht ja nichts, denn wir fahren dann sicher und pünktlich („Nerven sparen, Bahn fahren“). Wenn wir nun gar nicht so wenig Geld bezahlt haben, erwarten wir natürlich gute Ware (oder tut dies jemand nicht, wenn er zum Kaufmann geht?). Das ist das Recht des Reisenden und darüber gibt es nicht den geringsten Zweifel.

Nun ist es natürlich so, daß der Reisende einen Grund für seine Reise hat, er würde sie ja sonst nicht antreten. Welcher Art dieser Grund nun sein mag, ist grundsätzlich bedeutungslos, denn pünktliches Eintreffen am Ziel ist aus vielerlei Gründen notwendig und vom Reisenden auch eingeplant. Der Reisende muß z. B. umsteigen, auch auf ein anderes Verkehrsmittel, das ebenfalls an einen Fahrplan gebunden ist, er wird zur planmäßigen Ankunftszeit erwartet, er hat sein Programm der plan-

mäßigen Ankunft entsprechend geordnet usw.

Wenn nun der vom Reisenden benützte Zug Verspätung erleidet, so ist dies naturgemäß für den Reisenden unangenehm, die Folgen sind in Einzelfällen weitreichend. Aufgrund schlechter Erfahrungen wird er bei seinen folgenden Reisen die Bahn möglicherweise meiden. Das Image der Eisenbahn wird durch solche Umstände stark strapaziert und wir müssen zugeben, daß in der Öffentlichkeit bereits vielfach ätzende Kritik laut wird, die wir bei objektiver Betrachtung nicht immer als ungerechtfertigt zurückzuweisen in der Lage sind.

Selbstverständlich sind es nicht die Verspätungen von Reisezügen allein, die uns zu schaffen machen. Bei Güterzügen scheinen sie nur leichter verkraftbar (was natürlich ein schwerwiegender Irrtum ist), auch dringen sie nicht so sehr in die breite Öffentlichkeit. Der Reisezugverkehr ist eben publikumswirksamer. Man kann ohne Einschränkung aber festhalten, daß die Folgen der Verspätungen bei Güterzügen, von der Kostenseite her betrachtet noch ungünstiger sind als die bei Reisezügen. Der Grund dafür, daß bei der Betriebsabwicklung den Reisezügen im allgemeinen trotzdem der Vorrang vor Güterzügen eingeräumt wird, liegt abseits vom Gedanken der Wirtschaftlichkeit und bedarf keiner besonderen Erläuterung. Nichtsdestoweniger ist die planmäßige Führung von Güterzügen ein Faktor, der ebenfalls geeignet ist, das Image der Eisenbahn positiv zu beeinflussen.

Ein Kunde, der auf einen bestellten Wagen länger als es zumutbar erscheint warten muß, dessen Gut länger als zumutbar bzw. es die vorgeschriebenen Fristen vorsehen unterwegs ist, wird sehr wahrscheinlich die Überlegung anstellen, die Beförderung bei einem anderen Kaufmann zu „kaufen“, als bei dem, der so schlechte Ware liefert. Tun dies viele Kunden, müssen wir uns bald fragen: woher bekommen wir unser Geld, wenn wir weniger verkaufen?

Wenn wir die Frage, warum Verspätungen ein Übel sind, mit nur ein paar grundsätzlichen Beispielen beantwortet haben, so ist das selbstverständlich nicht vollständig. Viele andere Gründe oder Umstände lassen Verspätungen zu einem echten Übel werden. Wir haben z. B. nicht besonders erwähnt, daß Verspätung die Sicherheit beeinträchtigen kann. Darauf haben wir in der Vergangenheit wiederholt hingewiesen. Darüber hinaus gibt es noch eine ganze Reihe ungünstiger Folgewirkungen. Diese erschöpfend anzuführen, ist aber weder möglich noch sinnvoll. Wesentlicher scheint vielmehr zu sein, un-

sere Mitarbeiter davon zu überzeugen, daß wir Pünktlichkeit im Betrieb brauchen, um überhaupt als Dienstleistungsbetrieb bestehen zu können. An Sicherheit und Pünktlichkeit müssen wir allererste Qualität anbieten, anderes ist nicht gefragt. Daher nochmals an alle Mitarbeiter, die helfen können: wir brauchen die Unterstützung jedes einzelnen. Denn auch nur ein Außenseiter kann vieles wieder zunichte machen, was die anderen mühevoll erreicht haben.

Was ist zu tun?

Nun, als Antwort auf diese Frage dürfen wir keine großen Neuigkeiten erwarten. Vielmehr sollten die immer wieder begangenen alten Sünden beseitigt werden. Vorerst gilt es also einmal, — um ein schon etwas abgegriffenes Modewort zu gebrauchen — die Mitarbeiter zu motivieren. Leider gibt es Mitarbeiter, die gegen Verspätungen bereits immun sind. Besser gesagt, sie erblicken darin nichts besonderes mehr und die Umstände kommen ihnen entgegen, weil zugegebenermaßen eine relativ große Anzahl von Zügen häufig bis ständig verspätet ist; Reisezüge und vor allem Güterzüge. Motivieren wir unsere Mitarbeiter, alle diejenigen, die in der Lage sind, uns bei unserem Vorhaben der Verspätungsbekämpfung zu unterstützen. Fast jeder kann irgendeinen Teil dazu beitragen, je nach dem, an welchen Arbeitsplatz er gestellt ist. Motivieren heißt auch, mit gutem Beispiel vorzugehen. Leider gibt es Vorgesetzte, die Nachlässigkeiten dulden, mitunter sogar selbst vorexerzieren. So gesehen ist es nicht verwunderlich, wenn Mitarbeiter sich eine solche Laxheit zu eigen machen, wo doch in derartigen Situationen zumeist irgendwelche Erleichterungen gesehen werden. Nein, so geht es nun wirklich nicht. Man sollte meinen, daß jeder einzelne Mitarbeiter von sich aus schon bestrebt sein müßte, alle jene Maßnahmen zu treffen, die für Pünktlichkeit im Betrieb notwendig sind. Das Ansehen eines ganzen Berufsstandes ist selbstverständlich von der Qualität des Unternehmens nicht zu trennen, d. h. beide sind in höchstem Maße voneinander abhängig. Welchen Mitarbeitern kann die Verspätungsbekämpfung daher nicht ein echtes Anliegen sein?

Abhilfe beginnt bereits damit, die weit verbreitete Ansicht zu zerstreuen, daß geringfügige Verzögerungen nicht so von Bedeutung seien. Diese Meinung ist eine glatte Fehleinschätzung der Situation und zeigt, daß der betreffende Mitarbeiter nicht in der Lage ist, die Realitäten richtig zu erkennen. Die über-

wiegende Anzahl der Verspätungen entsteht aus mehr oder weniger großen Verzögerungen. Es kommt vor, daß man bei Benützung eines Zuges erstaunt ist, wenn man am Zielbahnhof verspätet ankommt, weil man während der ganzen Fahrt keinen außerplanmäßigen Stillstand wahrgenommen hat. Eine Reihe von kleineren Verzögerungen war hierfür verantwortlich. Solche relativ kleine Verzögerungen werden manchmal bedenkenlos verschuldet und leider von Vorgesetzten vielfach auch „übersehen“.

Häufige Verspätungsquellen sind z. B.:

Überschreitungen von planmäßigen Aufenthalt, oft auch nur geringfügig.

Dem ist entgegenzuwirken, indem alle Maßnahmen für das Einhalten des Planaufenthaltes rechtzeitig getroffen werden, z. B. Hilfeleistung beim Aus- und Einsteigen, rechtzeitiges Bereitstellen der Ladekarren- und Geräte, aber freihalten der Bahnsteige von nicht unbedingt benötigten Ladekarren- und geräten, die den Reisendenfluß behindern, Verständigung aller in Betracht kommenden Mitarbeiter und der Reisenden über Abweichungen von der sonst bekanntgegebenen Vorgangsweise, wobei Abweichungen nur in unbedingt notwendigen Fällen angeordnet werden sollen, weil der Regelvorgang naturgemäß eingeübt ist; rechtzeitige Erfüllung aller für die Abfahrt des Zuges erforderlichen Voraussetzungen durch konzentriertes Bemühen aller in Betracht kommenden Mitarbeiter an der pünktlichen Abfahrt des Zuges.

Diese Beispiele sind stellvertretend für viele, viele andere Möglichkeiten angeführt, durch die eine pünktliche Abfahrt des Zuges erreicht werden kann. Es ist unmöglich, alles aufzuzeigen, das geeignet erscheint, Verspätungen zu vermeiden bzw. zu verringern.

Als weitere Verspätungsquelle, die häufig auftritt, sollte aber noch die Verzögerung der Fahrt des Zuges durch „Schleifen“ oder sogar durch außerplanmäßiges Anhalten erwähnt werden.

Um dies zu vermeiden, müssen die zu befahrenden Gleise rechtzeitig geräumt und die in Betracht kommenden Signale rechtzeitig freigestellt werden:

231. Hauptsignale zeigen in der Grundstellung „Halt“. Ausgenommen sind im allgemeinen die Signale auf Strecken mit selbsttätiger Streckenblockung und Deckungssignale von Anschlußbahnen, Halte- und Ladestellen. Hauptsignale sind vor jeder Zugfahrt rechtzeitig freizustellen, Ausfahrtsignale jedoch möglichst kurz vor der Abfahrt.

Vorsignale in Vorsichtstellung auf Industrecken bewirken fast ausnahmslos eine Verzögerung des fahrenden Zuges, weil die Geschwindigkeit auf die Prüfungsgeschwindigkeit herabgesetzt werden muß (siehe Beitrag im Verkehrs-Unterrichtsblatt 5. Stück 1975).

Erfolgt die Durchfahrt im Bahnhof nicht am durchgehenden Hauptgleis, weil dieses mit einem anderen Zug besetzt ist, so bewirkt das ebenfalls eine Verzögerung, vor allem schnellfahrender Züge.

290. Bei Festlegung der Einfahrleiste gilt der Grundsatz, daß durchfahrende Züge die durchgehenden Hauptgleise zu benützen haben, wenn hiedurch nicht ein- und ausstehende Reisende anderer Züge gefährdet werden.

Von dieser Bestimmung darf nur in unumgänglichen Fällen abgewichen werden.

Daher rechtzeitig disponieren und notwendige Anordnungen treffen. Der FdL muß über den Lauf aller in Betracht kommenden Züge informiert sein, Disponieren ist sonst unmöglich. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit muß vom Tfz-Führer in den vorgesehenen Fällen unbedingt angestrebt werden. Das Einreihen von Fahrzeugen, die für die vom Zug zu fahrende Geschwindigkeit nicht geeignet sind, ist grundsätzlich auszuschließen. Dies gilt auch dann, wenn als Ursache mangelhafte oder ungenügende Bremsenrichtungen in Betracht kommen. Solche Fälle dürfen sich grundsätzlich nur auf unterwegs eintretende Störungen begründen.

Auch diese Beispiele gelten stellvertretend für die viel größere Anzahl noch bestehender Möglichkeiten, in denen die Fahrt des Zuges verzögert werden kann und wodurch Abhilfe möglich ist.

Nun aber wirklich: Kampf der Verspätung

336. Bei Verspätungen haben die beteiligten Bediensteten durch Beschleunigung der Abfertigung in den Anhaltstellen, Kürzen der Aufenthalte, außerplanmäßiges Durchfahren und Erhöhen der Fahrgeschwindigkeit innerhalb der zulässigen Grenzen dahin zu wirken, daß sie eingebracht, zumindest aber verringert werden.

Die Bf haben alle Vorkehrungen zu treffen, um mit den vorgesehenen Aufenthalten das Auslangen zu finden (Erteilung entsprechender Weisungen an die Reisenden, Bereitstellung der Zuladung und der Lademannschaften, Vorbereiten der Beförderungspapiere usw.). Dies gilt auch für die Zugbegleitmannschaft, auszuladende Güter bereit zu halten und den Aufenthalt beeinflussende Umstände, wie schwere Ausladungen, unvorhergesehene Verschubarbeiten, Platzverhältnisse im Zug u. dgl., die Vorkehrungen seitens der Bf erfordern, rechtzeitig vorzumelden hat. Das Ein- und Aussteigen der Reisenden ist durch entsprechende Beeinflussung zu beschleunigen.

Sicherlich fehlt häufig nur ein kleiner Impuls von irgendeiner Seite, durch den positive Reaktionen ausgelöst werden. Zweifellos sind echte Außenseiter in geeigneter Form an ihre Pflichten zu erinnern. Nur, es muß endlich etwas geschehen. Aufklärung ist wichtig und ist auch an die erste Stelle zu reihen, doch kann es dabei nicht bleiben, wenn sich nichts ändert. Es scheint nicht das Wichtigste zu sein, vorerst die Schuld der Verzögerungen zu suchen, als vielmehr deren Ursachen festzustellen. Und hier sollte nicht zimperlich vorgegangen werden, d. h. Kampf der Verspätung durch konstruktive Kritik, schonungsloses Aufzeigen von Unzulänglichkeiten und Erzeugung der inneren Bereitschaft aller Mitarbeiter. Es ist ganz einfach inkonsequent und entbehrt jeder Sach-

lichkeit, wenn man nur negativ kritisiert, doch keine Taten setzt. Nichts soll als Ursache von vornherein ausscheiden. Auch nicht, daß hier und dort der Fahrplan oder sonstige Anordnungen von hiezu befugten Stellen nicht ganz optimal zu sein scheinen. Doch ist es hierzu erforderlich, daß die in Betracht kommenden Stellen auf solche, meist regional begrenzte Besonderheiten aufmerksam gemacht werden, weil solche Verspätungsursachen im Detail naturgemäß vor allem den örtlichen Stellen bekannt sind. In diesem Zusammenhang ist die Feststellung einer Bundesbahndirektion sehr interessant. Diese Direktion hat anlässlich des Fahrplanwechsels u. a. alle Bahnhofsvorstände ihres Bereiches aufgefordert zu berichten, ob ungünstige Umstände, welcher Art auch immer, die Flüssigkeit des Betriebes bzw. die Einhaltung des Fahrplans erschweren oder behindern. Für den Fall, daß solche Umstände nicht vorliegen, war Leermeldung vorgeschrieben. Das Ergebnis dieser Aufforderung waren ca 90% Leermeldungen. Ein Kommentar zu diesem Ergebnis ist vollkommen überflüssig.

Es darf nicht verschwiegen werden, daß es einige Verspätungsursachen gibt, die nicht oder nicht gänzlich beseitigt werden können. Hier stehen an erster Stelle Bauarbeiten und Langsamfahrstellen. Doch auch diesfalls ist zu trachten, durch geeignete Maßnahmen, wie z. B. Kürzung der Fahrzeit schon vor Erreichen solcher Stellen, die Verspätungsfolgen so gering als möglich zu halten.

Die im Buchfahrplan vorgesehenen „planmäßigen Fahrzeiten“ sollen eingehalten werden; bei Verspätungen ist die Fahrzeit möglichst zu kürzen. Sind Fahrzeitüberschreitungen durch Langsamfahrstellen, Aufenthaltsüberschreitungen u. dgl. zu erwarten, so darf auch bei nicht verspäteten Zügen die Fahrzeit soweit gekürzt werden, daß der Zug mit höchstens 2 Minuten Vor-

Allen Verspätungsursachen ist eines gemeinsam. Sie zu beseitigen oder ihre Folgen zu mindern ist Aufgabe aller Mitarbeiter. Niemand darf sich anschließen, Aufklärung, Belehrung und andere Maßnahmen werden notwendig sein, um einen Erfolg zu erzielen; diesen haben wir dringend notwendig. Abschließend mögen ein paar Beispiele dazu dienen, die echte Problematik von Verspätungen und wie diese entstehen können, zu demonstrieren:

Das Zugpaar 39900/39901 (Wien—Innsbruck—Wien) dient der Postbeförderung zwischen dem Osten und dem Westen Österreichs. Die Post bezahlt den Österreichischen Bundesbahnen einen nicht unbeträchtlichen Betrag für die Beförderung. Schon seit der Planung war bekannt, daß die pünktliche Führung des Zuges absolute Voraussetzung ist, weil der Zug andernfalls buchstäblich überflüssig wird, d. h. daß bei-

spielsweise bei einer Ankunftsverspätung von nur wenigen Minuten in Wien, das Postgut so weiterbefördert wird, als ob es nicht mit diesem Zug gekommen wäre. Die Gründe hiefür sind vielfältig und können hier nicht aufgezeigt werden, aber es ist einleuchtend, daß z. B. alle planmäßigen Postanschlüsse nicht wegen Verspätung dieses Zuges ebenfalls verspätet werden dürfen; sie können daher nicht abgewartet werden. Wie lange die Post aber für einen unnötigen Zug einen sehr hohen Betrag zahlen wird, kann man leicht erraten. In der Gegenrichtung sind die Verhältnisse in Innsbruck ähnlich.

Bei Reisezügen kann es so aussehen: Zug 262 (Orient-Express) am 5. 9. 1975 ab Wien Westbf recht, Salzburg Hbf an +28; u. a. waren folgende Verzögerungen hiefür verantwortlich:

Hutten Ausweiche Ausfahrsvorsignal Vorsicht, Abstand E 644

Bl Hutten 2 Halt, Abstand E 644

St. Pölten Hbf Einfahrsvorsignal Halt, Abstand (Ausfahrt) E 644

Bl Prinzersdorf 1 Halt, Abstand E 644

Loosdorf Ausfahrsvorsignal Vorsicht, Abstand E 644

Melk Ausfahrsvorsignal Vorsicht, Abstand E 644

Marchtrenk Ausfahrsvorsignal Vorsicht (keine Verständigung über Ursache)

Vöcklabruck Ausfahrsvorsignal Vorsicht (keine Verständigung über Ursache)

Straßwalchen Einfahrsvorsignal Vorsicht (keine Verständigung über Ursache)

Hallwang-Elixhausen Ausfahrsvorsignal Vorsicht (keine Verständigung über Ursache)

Man versetze sich in die Lage eines diesen Zug benützenden Reisenden. Letzterer zahlt bekanntlich für diesen Zug einen Schnellzug-Zuschlag in der Höhe von S 20,—. Der Name des Zuges nochmals: Orient-Express.

Zug D 241 (Basel—Wien Westbf) am 14. 10. 1975

St. Valentin ab +2. U. a. traten folgende Verzögerungen ein:

St. Peter Seitenstetten Halt, Abstand 63439

Bl Aschbach 1 Halt, Abstand 63439

Aschbach Halt, Abstand 63439

Bl Amstetten 1 Halt, Abstand 63439

Bl Tullnerbach-Preßbaum 1 Vorsicht (keine Verständigung über Ursache)

Wien Westbahnhof an +18.

Zug D 549 (Amstetten—Wien Westbf) am 15. 10. 1975

St. Pölten ab +9

Kirchstetten Ausfahrsvorsignal Vorsicht, Abstand 63431

Neulengbach Ausfahrvorsignal Vorsicht, Abstand 63431

Hutten Ausweiche Durchfahrt in Ablenkung (am durchgehenden Hauptgleis stand Zug 63431)

Wien Westbf an +9.

Die Ankunft +9 in Wien Westbf besagt, daß der Tfz-Führer mögliche Fahrzeitverkürzungen tatsächlich durchführte. Daß der Erfolg bescheiden war, konnte er nicht mehr beeinflussen.

Bedauerlicherweise könnte die Reihe der negativen Beispiele mit vielen weiteren ergänzt werden. Es bleibt allerdings zu erwarten, daß die hierfür zuständigen Mitarbeiter ihr besonderes Augenmerk auf die Bekämpfung der Verspätungen richten werden.

Wie sehr das Ansehen des Unternehmens ÖBB und pauschal das aller Mitarbeiter von der Öffentlichkeit mit dem Maßstab der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit gemessen wird, haben wir schon wiederholt betont. Wie sehr die Frage der Pünktlichkeit auch die der Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung berührt, ist sicherlich jedem Mitarbeiter bekannt. Allein die dadurch notwendigen Mehrleistungen des Personals sind beträchtlich.

Abschließend dürfen wir zusammenfassen:

Der Kampf gegen die Verspätung bedarf der Mithilfe aller. Er gilt nicht

nur ganzen Minuten, sondern auch Bruchteilen davon; vier vergeudete halbe Minuten ergeben immer noch zwei ganze Minuten Verspätung.

Kein Zug ist von der Verspätungskämpfung ausgenommen.

Der Kampf der Verspätung beginnt am Anfang und endet am Ende jeder Dienstschrift, er beginnt stets von neuem.

Kampf der Verspätung durch rechtzeitige Vorsorgen.

Notwendige Maßnahmen für einen Zug vor dessen Ankunft (Durchfahrt) treffen.

Den Lauf der Züge verfolgen, anderenfalls können Anordnungen weder rechtzeitig noch zweckmäßig erfolgen.

Rechtzeitige Verständigung der Mitarbeiter und der Reisenden beschleunigt die Betriebsabwicklung.

Rechtzeitige Freigabe der für die Zugfahrt in Betracht kommenden Signale. Auch nur geringfügige Verzögerungen können den Lauf des Zuges (vor allem auf Indusi-Strecken) wesentlich beeinträchtigen.

Planmäßige Aufenthalte dürfen nur in besonderen Ausnahmefällen überschritten werden.

Bei bereits verspäteten Zügen möglichst mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und größtmöglicher Beschleunigung fahren.

Die im Zug eingereichten Fahrzeuge müssen für die vorgesehene Geschwindigkeit lauffähig sein.

Das tatsächliche Zuggewicht mit der Regelbelastung abstimmen.

Frequenz der Reisezüge beobachten, Erforderliches rechtzeitig veranlassen.

Unregelmäßigkeiten in Zusammenarbeit mit den Beteiligten möglichst im kurzen Wege beseitigen. Ist dies nicht möglich, an zuständige Stelle weiterleiten.

Nachlässigkeiten energisch abstellen; sie dulden macht mitschuldig.

Zur Aufsicht berufene Mitarbeiter!

Die Euch übertragene Verpflichtung zur Überwachung der Betriebsabwicklung gilt vorrangig den die Sicherheit und Pünktlichkeit beeinflussenden Geschehnissen.

Jeden geht es an. Jeder der hilft oder mithilft, Verspätungen zu vermeiden oder sie zu verringern, erbringt diese Leistung für sich, für uns und für alle die sich uns anvertrauen. Enttäuschen wir niemand.

Am 9. Juli dieses Jahres wurde der Öffentlichkeit das „Unternehmenskonzept 1975—1985 der Österreichischen Bundesbahnen“ im Rahmen einer Pressekonferenz vorgestellt. Darin heißt es u. a.:

d. Erhöhung der Pünktlichkeit

Der Verbesserung der Pünktlichkeit wird in Zukunft die besondere Aufmerksamkeit der Unternehmensführung gelten, weil Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr nicht nur den Ruf der Österreichischen Bundesbahnen stark beeinträchtigen, sondern auch tatsächlich die Qualität der gebotenen Verkehrsleistungen vermindern. Auch Linienverbesserungen...

Die Übergabe schriftlicher Befehle, Ursache für Zugverspätung?

Schriftliche Befehle sind der Zugmannschaft tunlichst im letzten Befehlsbahnhof, bei Zügen, die in Zwischenbahnhöfen ausgehen in diesen, spätestens aber im letzten Anhaltebahnhof beizugeben. Befehlsbahnhöfe, in denen ein mittels Befehles zu verständigender Zug durchfährt, haben für die Beigabe durch den rückgelegenen Befehls- (Zwischen-) bahnhof zu sorgen.

Die DV V 3 regelt demnach klar, wem die Befehlsbeigabe obliegt. Es ist z. B. nicht vorgesehen, daß die Befehlsbeigabe von einem Befehlsbahnhof, in dem der Zug Aufenthalt hat, deshalb dem rückgelegenen Befehlsbahnhof übertragen wird, weil der Zug dort „sowieso“ Befehle zu bekommen hat und dies daher zweckmäßiger erscheint.

Daß die Befehlsbeigabe in Einzelfällen, vor allem bei sehr kurzen Aufenthalten, auch zu Verspätungen führen kann, läßt

sich leider nicht ausschließen. Wenn aber z. B. behauptet wird, die Befehlsbeigabe sei allein verantwortlich für eine **Mehrverspätung** von 10 Minuten, dann liegen die Gründe sicher woanders. Es ist zu hoffen, daß die für diesen Bahnhof zuständigen Stellen bzw. Aufsichtspersonen Maßnahmen treffen, um die Wiederholung derartiger Vorkommnisse zu vermeiden.

Natürlich dauert die Befehlsbeigabe länger, wenn sich z. B. der Fdl nach Ankunft des Zuges zu dem am Schluß des Zuges befindlichen Zugführer begibt (vielleicht 60 oder 70 Ax), ihm den Befehl übergibt und dieser dann den Befehl dem Tfz-Führer überbringt und sich anschließend wieder zum Zugschluß begibt. Sicher ein extremer Fall. Zweifellos nehmen viele Zugführer den Weg zum Schluß durch den Zug, also während der Fahrt.

Es ist aber auch möglich und zulässig, daß der Fdl selbst den schriftlichen Befehl zuerst dem Tfz-Führer übergibt, dessen Unterschrift auf der Niederschrift einholt und die Niederschrift dem Zugführer gegen Unterschrift auf der für den Fdl bestimmten Durchschrift ausfolgt. Die für die Übergabe sonst noch vorgeschriebenen Bestimmungen sind dabei natürlich zu beachten. Darüber hinaus ist der Zugführer von der bereits erfolgten Übergabe des schriftlichen Befehls an den Tfz-Führer zu verständigen.

Wesentlich ist bei der geschilderten Vorgangsweise, daß der Zugführer dem Fdl rechtzeitig entgegengelt und gegebenenfalls den Weg zurück zum Gepäckwagen (Dienstabteil) womöglich durch den Zug nimmt. Verzögerungen der Zugfahrt durch Befehlsbeigabe können so weitgehend vermieden, zumindest aber verringert werden.

Scheinbar widersprüchlich?

Die Vorschreibung einer anderen Belastungstafel mit höheren Werten

172. Um in unvermeidlichen Fällen eine größere Last ohne Beigabe weiterer Tfz befördern zu können, darf ein Zug bis zur höchsten, für die betreffende Strecke, Richtung und Tfz-Reihe vorgesehenen Regelbelastung ausgelastet werden. Die dadurch allenfalls bedingte Fahrzeitverlängerung muß der Zugmannschaft mit A-Befehl wie folgt gestattet werden:

„Von (Bf) . . . bis (Bf . . . Belastung nach BT . . . ; Fahrzeitüberschreitung bis zu den Fahrzeiten des Zuges (Nr) . . . gestattet“.

Wie beteiligten Mitarbeiter erblicken manchmal dann einen Widerspruch, wenn mangels eines anderen geeigneten ein solcher Fahrplan vorgeschrieben wird, dessen Fahrzeiten sogar kürzer sind als die des eigenen Zuges. Der Widerspruch wird also darin gesehen, daß der eigene Zug mit einer höheren Belastung gleich schnell, in Einzelfällen sogar schneller fahren soll. Auf den ersten Blick ist also hier ein Widerspruch erkennbar. Wie ist das nun wirklich?

Der Widerspruch besteht nur scheinbar. Tatsächlich handelt es sich beim Vergleichsfahrplan um Fahrzeiten, die länger sind als die des eigenen Zuges. Nur, und das ist die Erklärung, diese Fahrzeiten scheinen im Buchfahrplan nicht auf.

Soll der Fahrplan für einen bestimmten Zug konstruiert werden, so wird hierfür die in Frage kommende Fahrzeitentafel verwendet.

1.5. Zu jeder BT gehört eine Fahrzeitentafel, nach deren Fahrzeiten der Fahrplan eines Zuges erstellt ist. Die Tfs-Reihe, die für die Fahrzeitberechnung herangezogen wurde, ist in der BT unterstrichen.

In dieser sind jene Fahrzeiten angeführt, die der Zug unter Beachtung aller bekannten Umstände (z. B. Tfs-Reihe, Zuggewicht, Höchstgeschwindigkeit lt. Tafel B 1, Fahrzeithöchstgeschwindigkeit, Aufenthalt) imstande ist, zu fahren, d. h. theoretisch müßte der Zug planmäßig verkehren können, sofern nicht bei diesen bekannten Umständen nachträglich (also vor oder während der Fahrt) eine Änderung eintritt. Eine solche Änderung ist z. B. eine vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstelle. Der dadurch entstehende Fahrzeitverlust ist in der Fahrzeitentafel natürlich nicht berücksichtigt. Um nun durch

solche unvorhergesehene Maßnahmen Verspätungen zu vermeiden bzw. das Einbringen von Verspätungen zu ermöglichen, werden grundsätzlich jedem Zug sogenannte Fahrzeitreserven eingebaut; es handelt sich also um Zuschläge zu den in den Fahrzeitentafeln enthaltenen Fahrzeiten. Beispiel:



Die Fahrzeitentafel sieht von A bis F für einen Zug mit bestimmten Aufenthalten und entsprechender Belastung eine Fahrzeit von 25 Minuten vor. Der Fahrplanersteller weiß z. B., daß es auf dieser Strecke La-Stellen geben wird, daß Aufenthalte manchmal wegen starker Frequenz nicht eingehalten werden können usw. Er gibt daher einen Zuschlag z. B. von 5 Minuten dazu. $25 + 5 = 30$ Minuten ist nun die planmäßige Fahrzeit dieses Zuges. Sie ist bekanntlich im Buchfahrplan angegeben (ausgenommen Listenfahrplan). Die Höhe des Zuschlages (Fahrzeitreserve) ist nicht einheitlich. International ist hierfür ein bestimmter Prozentsatz vorgesehen. Es gibt viele andere Gründe für eine höhere oder geringere Fahrzeitreserve, z. B. ein Zug muß in A zu einer bestimmten Zeit abfahren, muß in D möglichst frühzeitig ankommen (Anschlußzug), darf aber aus bestimmten Gründen in F nicht vor einer bestimmten Zeit ankommen (z. B. Gleisbelegung). Daraus kann folgen, daß die Fahrzeitreserven zwischen A und D gering, von D bis F aber größer sind. Natürlich besteht auch die Möglichkeit, Aufenthalte zu verlängern, was aber nicht immer sinnvoll ist.

Wir haben also festgestellt: Die Fahrzeiten aller Züge, die nach derselben Fahrzeitentafel verkehren, sind grundsätzlich gleich, sie können aber durch Zuschläge (Fahrzeitreserven) zum Teil erheblich abweichen. Wir kommen zurück zu unserem Belastungsproblem (V 3, Punkt 172). Beispiel: Zug Nr. 1 fährt nach BT 1 a, Zug Nr. 3 fährt nach BT 1 b. Daraus ist ersichtlich, daß bei Zug 1 ein geringeres, bei Zug 3 ein höheres Zuggewicht geplant, also vorgesehen ist.

Selbstverständlich werden für beide Züge verschiedene Fahrzeitentafeln (also Fahrzeiten) angewendet, d. h. Zug 3 hat eine längere Fahrzeit als Zug 1. Wenn allerdings der Fahrplanersteller dem Zug 1 aus bestimmten Gründen wesentlich größere Fahrzeitreserven eingebaut hatte, so kann es vorkommen, daß der Fahrplan des Zuges 3 trotz hö-

herer Belastung eine kürzere planmäßige Fahrzeit als Zug 1 aufweist. Wird nun bei Belastungsüberschreitung dem Zug 1 gem. Punkt 172 der V 3 die BT 1 b vorgeschrieben und die Fahrzeitüberschreitung bis zu den (kürzeren) Fahrzeiten des Zuges 3 gestattet, so scheint dies ein Widerspruch zu sein. Tatsache ist jedoch, daß die für die Belastungsermittlung ausschlaggebende Fahrzeit des Zuges 3 (also lt. Fahrzeitentafel) in jedem Falle länger als die des Zuges 1 ist. Die in der planmäßigen Fahrzeit integrierten Fahrzeitreserven lassen jedoch diese Tatsache nicht erkennen. In den Fällen derartiger scheinbarer Widersprüche werden Verspätungen wegen höheren Zuggewichtes kaum entstehen, weil der Tfs-Führer verpflichtet ist, bei Verspätung die Fahrzeit möglichst, auch unter Beachtung der technischen Voraussetzungen, zu kürzen, wobei er die zulässige Höchstgeschwindigkeit natürlich nicht überschreiten darf. Die im Fahrplan angegebene „planmäßige Fahrzeit“ ist für den Tfs-Führer diesfalls von geringer Bedeutung, weil bei deren Einhaltung eine Verspätung gar nicht eingebracht bzw. verringert werden könnte.

kundendienst

bereitet manchem Mitarbeiter anscheinend immer noch Schwierigkeiten. Gemeint ist natürlich nur der an sich selbstverständliche Dienst am Kunden, zu dem u. a. klarerweise auch die Beantwortung von Fragen des Reisenden zu zählen ist. Daß an den Schaffner gerichtete Fragen über den Zuglauf, Verspätungsursachen, Anschlüsse usw. von diesem in geeigneter Form und soweit möglich erschöpfend zu beantworten sind, darüber kann es doch keine Zweifel geben. Bedauerlich ist, daß sich Beschwerden über nicht gerade entgegenkommende, oder sagen wir es deutlicher, über unhöfliche Schaffner in letzter Zeit mehren. Hiezu gehören auch Fälle, in denen Schaffner Fragen von Reisenden durch „witzige“ Bemerkungen beantworten. Nun, über solche Witze lacht nicht jeder, vor allem, wenn er dann erst nicht weiß, was er gerne wissen wollte. Und, offen gesagt, die Beantwortung der Frage des Reisenden, warum der Zug Verspätung habe, mit einer „fürchterlich witzigen“ Bemerkung heißt nun doch, die Nerven unserer Kunden über die Maßen zu strapazieren. Wollen wir uns nicht endlich doch dazu entschließen, die Reisenden als das anzusehen, was sie sind; unsere Kunden.

Neuerungen bei den Belastungstafeln

Die in den Buchfahrplänen enthaltenen Belastungstafeln wurden durch Anbringung von Fußnoten und sonstigen Hinweisen teilweise unübersichtlich. Diesem Umstand Rechnung tragend werden die einzelnen Belastungstafeln unter Anwendung neuerer Erkenntnisse nach und nach neu durchgerechnet, wobei gleichzeitig durch Schaffung einheitlicher Zeichen die Fußnoten möglichst weggelassen und dadurch eine bessere Übersichtlichkeit erreicht werden soll.

Die wesentlichsten Neuerungen sind:

Aufnahme der Angabe „ $v_{max} = \dots$ “; diese Angabe drückt die Fahrplanhöchstgeschwindigkeit des Zuges aus.

In der 1. Spalte wird in der Überschrift angefügt „Verkehrsstellen“. Die angeführten Verkehrsstellen begrenzen jeweils einen Belastungsabschnitt. Bei der bisherigen Schreibweise müßten häufig Verkehrsstellen zweimal angegeben werden.

In der 3. Spalte wird die Überschrift geändert in: „Regelbelastung und Belastungsbeschränkung in Tonnen für ein Triebfahrzeug der Reihe“. Die Ergänzung ist notwendig, weil es nun möglich sein wird, Belastungsbeschränkungen auch unmittelbar in die Belastungstafel ohne Anwendung von Fußnoten aufzunehmen. Statt Fußnoten werden folgende **einheitliche** Zeichen verwendet:

Belastungstafeln

Zeichenerklärung:

A = Anfahrergrenzlaster; (Bei größeren als den mit A bezeichneten Belastungen darf in der Verkehrsstelle A ohne Hilfs-Tfz nicht angefahren werden)

+ = und Dezimalzahl (z. B. + 1,6, + 3,0): Fahrzeitüberschreitung in Minuten

* = Maximale Regelbelastung

▲ = Mi: erhöhter Stundenzugkraft

Im einzelnen bedeuten die Zeichen:

A = Anfahrergrenzlaster. Befindet sich in einem Belastungsabschnitt eine Verkehrsstelle, ein Einfahr- oder Blocksignal oder ein Steigungsabschnitt auf der Strecke und darf ein dort zum Stillstand gebrachter Zug mit der in der Belastungstafel angegebenen Regelbelastung nicht mehr anfahren, so wird in der Belastungstafel diese Bahnstelle mit der Bezeichnung „A“ aufgenommen, wobei in der jeweiligen Spalte „Regelbelastung“ mit dem Zusatz „A“ jene Belastung angegeben ist, mit welcher der Zug an dieser Stelle noch anfahren darf. Dieser Wert wird als **Anfahrergrenzlaster** bezeichnet. Ist das tatsächliche Zuggewicht höher als die Anfahrergrenzlaster,

so darf der Zug ohne Hilfs-Tfz von dieser Bahnstelle nicht anfahren. Wenn in Einzelfällen **nur** die Anfahrergrenzlaster (also ohne Regelbelastung) angeführt ist, so ist daraus ersichtlich, wie hoch das entsendete Hilfs-Tfz belastet werden darf.

Beispiel:

tatsächliche Zuggewicht beträgt 650 t, Zug 72332 darf also mit beiden Tfz in der Steigung anfahren.

Handelt es sich um ein mindertaugliches Tfz, so sind bei der Ermittlung der Anfahrergrenzlaster die Bestimmungen der Tafel A 3, Punkt 3 sinngemäß anzuwenden.

Güterzüge		B.T. 463 b								V _{max} = 60 km/h	
Belastungsstrecke (Verkehrsstellen)	Hilfs- werte	Regelbelastung und Belastungsbeschränkung in Tonnen für ein Triebfahrzeug der Reihe									
	$\frac{s}{v}$	1040 1041	1141	1042	1062	4061	2043 2143	2050	2062 2067		
Wien Matzleinsdorf A Einf. Sig. (km 0,248)	$\frac{11}{50}$	900 A 680	950 A 800	1000 A 850	550 +0,5	350	630	750	A 210 A 3 40		
Wien Südbf Fbf	$\frac{4}{60}$	900	950	1000	550 +1,5	350	630	750			
Kledering (Stw. 1)	$\frac{3}{60}$	800	900	1000	700	500	630	750			
Klein Schwechat	$\frac{4}{60}$	800	900	1000	700	380	630	750			
Groß Schwechat A Einf. Sig. Kl. Schw. ▲	$\frac{16}{30}$	800* A 650	850* A 650	1000* A 700	500	500* A 380	500 +0,8	520	A 200 A 300		
Klein Schwechat A Einf. Sig. Kledering	$\frac{13}{35}$	800 A 700	850 A 750	1000 A 850	500 +0,5	400	500	600			
Kledering (Stw. 1)	$\frac{5}{58}$	820	900	1000	500 +1,5	250	500	600			
Wien Südbf Fbf A Einf. Sig. (km 0,549) ▲	$\frac{22}{40}$	820* A 550	900* A 550	1000* A 550	350	250	500 A 400	600 A 450	A 145 A 245		
Wien Matzleinsdorf											

Zug 72332 mit Tfz Reihe 1042 fährt von Klein Schwechat nach Wien Matzleinsdorf nach BT 463 b. Tatsächliches Zuggewicht 650 t. Die Regelbelastung für die Reihe 1042 beträgt 1000 t (Tfz 1042 ist unterstrichen, was bedeutet, daß es für die Berechnung der Fahrzeitentafel herangezogen wurde). Zug 72332 wird nun ausnahmsweise an der Bahnstelle „A“ (Einfahrsignal im km 0,549) angehalten. Die Weiterfahrt ohne Hilfs-Tfz ist unzulässig, weil das Zuggewicht (650 t) höher ist als die Anfahrergrenzlaster (550 t). Als Hilfs-Tfz wird ein Tfz der Reihe 2062 verwendet. Für dieses Tfz ist eine Regelbelastung in der BT 463 b nicht vorgesehen, weil es infolge der wesentlich kleineren Leistung für die planmäßige Führung der Züge nicht in Betracht kommt. In der Spalte der Reihe 2062 ist angegeben „A 145“. Das bedeutet, daß das Tfz 2062 beim Anfahren 145 t Zuggewicht befördern darf.

550 t (Anfahrergrenzlaster der Reihe 1042) + 145 t (der Reihe 2062) = 695 t. Das

Das Zeichen „+“ in der Belastungstafel wird bei Tfz angewendet, deren Höchstgeschwindigkeit kleiner ist als die Fahrplanhöchstgeschwindigkeit oder auch dann, wenn Tfz ausnahmsweise ein größeres Zuggewicht befördern sollen, als dies sonst aufgrund der Fahrzeitberechnung möglich wäre. In beiden Fällen ist damit im allgemeinen eine längere Fahrzeit als jene der Fahrzeitentafel die Folge, sofern nicht im Fahrplan des Zuges entsprechende Fahrzeitereserven eingebaut sind. Das Ausmaß der Fahrzeitüberschreitung aus den genannten Gründen ist diesfalls bereits errechnet und wird in der Belastungstafel hinter dem Zeichen „+“ angegeben (siehe BT 463 b, Tfz 1062).

Das Zeichen „*“ bedeutet, daß die angegebene Regelbelastung gleichzeitig die maximale Regelbelastung darstellt, d. h. daß für diesen Belastungsabschnitt für das betreffende Tfz auch in anderen Belastungstafeln gleicher oder anderer Zugarten keine höheren Regelbelastungen mehr vorgesehen sind. Hierzu muß ergänzt werden, daß die

Anwendung der Bestimmungen des Punktes 173 der DV V 3 auch in diesen Fällen zulässig ist.

173. Bei personenbefördernden Zügen darf bei schwacher Besetzung (etwa 70% der Sitzplätze oder weniger) noch ein Zuggewicht abbefördert werden, das um höchstens 5% über der Regelbelastung liegt. Die Zugmannschaft ist hiervon mit A-Befehl zu verständigen.
„Wegen schwacher Besetzung Regelbelastung laut BT von bis nicht überschritten.“
Änderungen in der Zugbesetzung, die eine solche Vorschrift nicht mehr zulassen, hat der Zugführer dem Fdl bekanntzugeben.

Das Zeichen „▲“ ist lediglich für den

Tfz-Führer von Bedeutung. Es stellt einen Hinweis darauf dar, daß im betreffenden Abschnitt ausnahmsweise eine Überschreitung des Stundenstromes zugelassen ist, um die Fahrzeiten halten zu können. Diese Maßnahme dient dazu, die Beförderung der angegebenen Regelbelastung innerhalb eines Belastungsabschnittes mit stärkeren aber kurzen Steigungen in den errechneten Fahrzeiten zu ermöglichen. Belastungstafeln,

die die höheren Regelbelastungen aufweisen, sind häufiger in mehrere Belastungsstrecken unterteilt. Bei Belastungstafeln mit „Durchgangslasten“ sind die Belastungsabschnitte zusammengefaßt, wobei jedoch die jeweils höchsten Hilfswerte „s“ und „v“ angegeben sind. Das Zeichen „▲“ gilt diesfalls naturgemäß nur in jenen Teilstrecken, welche die dem Hilfswert „s“ entsprechenden starken Steigungen aufweisen.

„Ungereimtheiten am laufenden Band“

Wenn auch das Ereignis schon längere Zeit zurückliegt, soll damit doch aufgezeigt werden, daß für manche unserer Kollegen Schulung und auch Hinweise auf die Wichtigkeit der Beachtung besonders der der Sicherheit dienenden Vorschriften anscheinend spurlos vorübergehen. Diese Kollegen fühlen sich nicht angesprochen oder nicht zuständig. Bedauerlich ist, daß die „Zeche“ für eine solche Ignoranz manchmal vollkommen Unschuldige bezahlen müssen.

Was geschah?

Im Bf Klagenfurt Hbf wurde mit dem Tfz 2043.11, das für Zug 4528 vorgesehen war, die Garnitur dieses Zuges von Gleis 11 auf das Ausfahr Gleis 9 überstellt. Nach der Bereitstellung begab sich der Wagenmeister zum Zug, um die vorgeschriebene (volle) Bremsprobe durchzuführen. Auf dem Weg dorthin traf er den Tfz-Führer dieses Zuges, der ihm mitteilte, daß die Bremsen vollkommen in Ordnung seien. Dies behauptete der Tfz-Führer, obwohl weder eine Bremsprobe durchgeführt worden war, noch er sich davon überzeugt hatte, daß die Verbindungen (Kupplungen) zwischen dem Tfz und dem ersten Fahrzeug überhaupt ordnungsgemäß hergestellt waren.

Dem Wagenmeister genügte die Mitteilung des Tfz-Führers, um die Durchführung der Bremsprobe zu unterlassen.

Der Zugführer meldete die **Abfahrbereitschaft** des Zuges, obwohl er nicht wußte, ob eine Bremsprobe durchgeführt wurde.

Vor Abfertigung des Zuges durch den Fdl gab der Wagenmeister an diesen das Signal 58 („Bremsen in Ordnung“) durch Hochhalten eines Armes, obwohl er gar keine Bremsprobe gemacht hatte.

Der Fdl fertigte den Zug ab, ohne die mündliche Meldung über den ordnungsmäßigen Verlauf der Bremsprobe erhalten zu haben.

Was geschah weiter?

Der Tfz-Führer hielt in der Haltestelle Ebenthal den Zug mit der Tfz-Bremse(!) an. Bei der Einfahrt in den Bf. Grafenstein leitete er nach Vorbeifahrt am Einfahrsignal eine Betriebsbremsung ein. Als er bemerkte, daß die Bremswirkung ausblieb, versuchte er eine Schnellbremsung und gab mehrmals das Signal 52 („Gefahrsignal“). Da sich die Geschwindigkeit des Zuges nicht wesentlich verringerte, kletterte der Tfz-Führer — nachdem der Zug bereits das Aufnahmegebäude passiert hatte — zwischen Tfz und ersten Wagen, um dort mit dem Fuß den lokseitigen Luftabsperrrahn zu öffnen. Diese Maßnahme konnte natürlich den gewünschten Erfolg nicht bringen. Der Zug kam in Höhe des Einfahrsignals der Gegenrichtung zum Stillstand.

Ohne auf jeden einzelnen Verstoß gegen Vorschriften im Detail einzugehen, bleibt festzustellen, daß es sich um eine Serie von „Ungereimtheiten“, besser gesagt von schwerwiegenden Dienstverfehlungen handelt, wobei auch hier wieder betont werden muß, daß jedem der Beteiligten klar war, was er nach Vorschrift zu tun gehabt hätte. Wir wiederholen: Wieder war es „meinen“, „glauben“, „besserwissen“ (is eh net notwendig die Bremsprobe). Oder ist etwa anzunehmen, es gäbe auch nur **einen** Tfz-Führer oder Wagenmeister, der nicht genau wußte, daß im gegenständlichen Fall vor Abfahrt im Ausgangsbahnhof eine (volle) Bremsprobe zu machen ist? Gibt es auch nur **einen** Zugführer, der nicht wußte, daß in der „Abfahrbereitschaft“ die durchgeführte Bremsprobe eingeschlossen sein muß, oder gilt etwa ein Zug ohne Durchführung der vorgeschriebenen Bremsprobe als abfahrbereit? Der Fdl kennt natürlich auch die Punkte 179, 184 und 185 der DV M 26. Trotzdem fertigte er den Zug ab, ohne die mündliche Meldung über den ordnungsgemäßen Verlauf der Bremsprobe erhalten zu haben. Wir nehmen auch nicht an, daß eine Zugbegleitmannschaft nicht

wußte, daß sie den Zug sofort anzuhalten hat, wenn die Tfz-Mannschaft einen vorgesehenen Aufenthalt nicht beachtet. Warum reagieren die Zugbegleiter aber oft nicht bzw. viel zu spät?

Es stellt sich die Frage, welche Überlegungen z. B. ein Tfz-Führer oder ein Wagenmeister anstellt, wenn er **bewußt** mit einem Zug, der mit **460 (!) Reisenden** besetzt ist, ohne Bremsprobe abfährt bzw. die Abfahrt zuläßt.

Wahrlich, das sind mehr als „Ungereimtheiten am laufenden Band“.

zugbeobachtung

Bei Kontrollfahrten muß immer wieder festgestellt werden, daß der Zugbeobachtung nicht die ihr gebührende Bedeutung beigemessen wird. Hiezu muß gesagt werden, daß die Zugbeobachtung an Wichtigkeit zugenommen hat, weil sowohl die Anzahl der in den Verkehrsstellen anwesenden als auch der beim Zug befindlichen Mitarbeiter zurückgegangen ist (Bau von Mittelstellwerken, Fernsteuerung, selbsttätige Blockstellen, 1:0 besetzte Züge). Schon daraus ist erkennbar, daß die Zugbeobachtung durch immer weniger Mitarbeiter erfolgt. Daher nochmals: die Aufgabe der Zugbeobachtung ist noch bedeutungsvoller geworden. Auch die Vorschriftenbestimmungen verpflichten die betreffenden Mitarbeiter hiezu in eindeutiger Form. Die Zugbegleitmannschaft ist im Punkt 476 hiezu angehalten, Stellwerkes- und Weichenwärter sowie Bahnwärter im Punkt 384 der DV V 3. Fdl sind gemäß Punkt 182 der V 3 verpflichtet, bei Ankunft, Abfahrt oder Durchfahrt von Zügen am Platz anwesend zu sein und dabei die Fahrzeuge zu beobachten.

Es darf erwartet werden, daß die für die Zugbeobachtung in Betracht kommenden Mitarbeiter dieser der Betriebssicherheit dienenden Verpflichtung nachkommen. Bf-Vorstände und Betriebskontrolloren sollen auf die Durchführung achten.

Fast genau vor einem Jahr,



am Sonntag, dem 15. 12. 1974, wurden nach erfolgter Abfahrt des Zuges 3902 im Bf Kirchdorf a. d. Krems in dem in der Wagenmitte befindlichen Klosett des zweiten Personenzugwagens starke Rauchentwicklung und lodernde Flammen am Wagenboden festgestellt. Nach dem Anhalten in der Hst

Galgenau versuchte der Tzf-Führer mittels Handfeuerlöschers den sich rasch ausbreitenden Brand einzudämmen, was aber mißlang. Erst von der inzwischen alarmierten Feuerwehr Kirchdorf a. d. Krems, die mit 4 Fahrzeugen und 25 Feuerwehrmännern am Ereignisort erschienen war, konnte der sich mittler-

weile auf den ganzen Wagen ausgebreitete Brand gelöscht werden. Der entstandene Schaden betrug S 250.000,—.

Was war die Ursache?

Im Zugausgangsbahnhof Selzthal wurde anlässlich der Ausgangsuntersuchung bzw. Bremsprobe festgestellt, daß die Luftleitung vom Bremszylinder zum Steuerventil vereist war (Außentemperatur -9° C). Der Wagenmeister behob die Störung durch Anwärmen der Luftleitung mit einem Propangasauftauferät. Allerdings dürfte dabei beim hölzernen Wagenboden ein Glimmbrand entstanden sein, der — durch den Fahrtwind begünstigt — zu einem Brand führte, bei dem hoher Sachschaden entstand, zum Glück aber Personen nicht verletzt wurden.

Wir wollen gerade zum Winterbeginn auf dieses Ereignis hinweisen und alle in Betracht kommenden Mitarbeiter beim Hantieren mit Auftauferäten und anderen Hitze erzeugenden Geräten zu größter Vorsicht auffordern. Es gilt: Nach Beendigung der diesbezüglichen Arbeiten sich stets vergewissern, daß nicht etwa ein Glimmbrand verursacht wurde; anderenfalls umgehend geeignete Maßnahmen ergreifen!

guter eindruck weggewischt

Endet der Dienst am Kunden etwa mit dem Aussteigen des Reisenden am Zielbahnhof? Fühlen wir uns nicht verpflichtet, darüber hinaus mit zum Teil geringem Aufwand dem Reisenden einen Dienst zu erweisen? Der Anlaß für diese Frage? Am 30. 10. 1975 erlitt Ex 230 („Romulus“) durch verzögerte Grenzübergabe eine Verspätung von 53 Minuten ab Tarvisio C. Durch Reparaturarbeiten an der Zugheizung im Bahnhof Mürzzuschlag (die gesamte Zugheizung war ausgefallen), wurde die Fahrt des Zuges nochmals arg verzögert, sodaß die Ankunft im Endbahnhof Wien Süd mit 85 Minuten (!) Verspätung erfolgte. Daß die Reisenden darüber nicht erfreut waren, ist einleuchtend. Auch, daß zu solchen Situationen manchmal ein etwas anderes Klima in der Umgebung der Reisenden herrscht (verwunderlich bei $+85^{\circ}$?). Nun, gerade hier kann man durch entsprechendes entgegenkommendes und besonders höfliches Verhalten positiv auf die Reisenden einwirken, was übrigens auch beim genannten Zug am 30. 10. nach übereinstimmender Schilderung seitens

der Reisenden zutraf. Demnach bemühten sich Schaffner und auch der „Minibar-Verkäufer“, den Reisenden die Verspätungspanne so gut es eben ging leichter erträglich zu machen. Schade, daß dieser gute Eindruck der Reisenden im Endbahnhof vermutlich „weggewischt“ wurde. Der Zug kam um 23.49 Uhr in Wien Südbf an. Die Reisenden berichten, daß auf Gepäckträger bis zu 20 Minuten gewartet werden mußte und Taxi überhaupt nicht verfügbar waren. Dies zu arrangieren, wäre wirklich so furchtbar schwierig gewesen?

Schade! Da haben wir wieder einmal eine Chance verpaßt, für die Bahn mit geringem Aufwand und wenig Mühe zu werben.

das verkehrs-unterrichtsblatt

wird aus organisatorischen Gründen ab dem Jahre 1976 nur mehr vierteljährlich, und zwar in den Monaten März, Juni, September und Dezember, erscheinen. Für die Redaktion wird ab gleichem Zeitpunkt Herr Eduard Danitschek, GD III/2 verantwortlich sein.

die winkscheibe

ist nun bei der Abfertigung personenbefördernder Züge mittels Signals 55 „Abfahrt“ durch den Zugführer stets anzuwenden. Es wurden daher die in Betracht kommenden Zugführer mit einer neuen Winkscheibe persönlich beteiligt. Die neue Winkscheibe unterscheidet sich von der bisherigen vor allem durch die Form und den Umfang, die es erlauben, sie z. B. in der Tasche der Uniformbluse zu verwahren. Sie kann daher stets mitgeführt werden. Die Anwendung der Winkscheibe bei der Abfertigung des Zuges erleichtert dem Tzf-Führer wesentlich die Aufnahme des Signals 55. Gerade bei Zügen mit Personenbeförderung ist ein aus dem Fenster gestreckter Arm allein kein taugliches Mittel zur Signalabgabe. Der Vollständigkeit halber wird erwähnt, daß das Signal 55 gemäß DV V 2, Punkt 104 auch durch den Zuruf „Abfahrt“ oder — wo vorgesehen — durch zwei lange Summertöne am Tzf-Führerstand ersetzt werden kann (z. B. VT 5081).

Einiges über Aufgehobene Signalabhängigkeit Fehlen von Fahrtausschlüssen

Ankündigung der Bf-Blockbedienung

Aufgehobene Signalabhängigkeit

Signalabhängigkeit besteht, wenn Weichen bzw. Flankenschutzeinrichtungen zwangsläufig in der im Sperrplan vorgesehenen Stellung festgehalten werden, solange die Stellung des zugehörigen Signals die Fahrt gestattet. Daraus geht hervor, daß für die Signalabhängigkeit das Vorhandensein eines die Fahrt erlaubenden Signals eine wesentliche, doch nicht die einzige Voraussetzung ist. Signalabhängigkeit besteht z. B. trotz Freistellung des Hauptsignals dann nicht, wenn die befahrenden Weichen (bei der Fahrt gegen die Spitze) und die Schutzweichen sowie die Flankenschutz bietenden Gleisperrschuhe zwar einzeln gesperrt, die Schlüssel aber nur auf einem Schlüsselbrett, je nach eingestellter Fahrstraße, sichtbar aufgehängt sind.

Fahrstraße	Weichen						Hauptsignal			
	1	2	3	4	5	6	4a	4b	4c	
Von A in Gleis	3	■	▲	■		■	■			A
	1	■	■			■	■	A		
	2	▲			▲	■	■			A
	4	▲			■	■	△			A
Nach A aus Gleis	3	□	△	□		■	■			
	1	□	□			■	■			
	2	△			△	■	■			
	4	△			□	■	▲			

Das Schlüsselbrett dient lediglich der besseren Übersicht, damit man mit einem Blick feststellen kann, ob die jeweils vorgesehenen Schlüssel vorhanden sind. Wir wissen ja, daß bei Vorhandensein des Schlüssels die Weiche zwangsläufig in der jeweiligen Lage gesperrt ist. Beispiel: wenn am Schlüsselbrett der Schlüssel der Weiche 1 mit dem dreieckigen Griff aufgehängt ist, dann ist die Weiche 1 in der der Grundstellung entgegengesetzten Stellung gesperrt. Sollte sich nun unter den am Schlüsselbrett aufgehängten Schlüsseln ein „falscher“ befinden, so wäre die Freistellung des Hauptsignals aber technisch trotzdem möglich. Daher besteht keine Signalabhängigkeit.

Anders ist es, wenn die Schlüssel in ein „Zentralschloß“ eingeführt und umgedreht werden. Erst wenn dies bei allen für eine Fahrstraße in Betracht kommen-

den Weichenschlüsseln (Schlüsseln für Gleisperrschuhe) der Fall ist, kann der Schlüssel zum Freistellen des Hauptsignals umgedreht und abgezogen werden. Fehlt auch nur ein einziger vorgesehener Weichenschlüssel, ist das Freistellen des Signals nicht möglich. Außerdem ist das Umdrehen eines Weichenschlüssels in einem anderen als dem vorgesehenen Schloß nicht möglich. Die Abhängigkeit ist doppelseitig, d. h. ist ein Signalschlüssel umgedreht (ggf. auch abgezogen), so werden die in Betracht kommenden Weichenschlüssel festgehalten (verschlossen).

In diesen Beispielen ist zu erkennen, was Signalabhängigkeit bedeutet. Wie wir wissen, gibt es nun Fälle, in denen eine Zugfahrt bei nicht vorhandener Signalabhängigkeit durchgeführt werden muß.

Die Signalabhängigkeit kann nicht vorhanden sein, weil

a) grundsätzliche Voraussetzungen fehlen (z. B. Fehlen eines Signals, Sicherung nur mittels Schlüsselbrettes, Fahrt bei „Halt“ zeigendem Hauptsignal)

b) sie aufgehoben ist (gemäß DV V 3, Punkt 227 a) bis e), Bf-Dienstordnung und wenn es der Mitarbeiter des Sicherungsdienstes anordnet)

c) sie als aufgehoben gilt (solange Zweitschlüssel zu einem Schloß einer signalabhängigen Einrichtung verwendet werden, bei Fehlen von Plomben an Hilfsvorrichtungen von Befehlsabgabefeldern, durch die Außeneinrichtung (z. B. Mittelweichen) festgehalten werden oder von Zustimmungsabgabefeldern).

Bei nicht vorhandener Signalabhängigkeit darf der an das Signal anschließende Weichenbereich nur mit höchstens 40 km/h (auf Schmalspurstrecken 20 km/h) befahren werden. In den Fällen gemäß lit. b) und c) müssen hievon die Zugmannschaften mit A-Befehl verständigt werden. Beträgt die Höchstgeschwindigkeit des Zuges nicht mehr als 40 km/h (20 km/h), so ist die Zugmannschaft nur von der aufgehobenen Signalabhängigkeit ohne Angabe der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu verständigen.

228. Ist für Zugfahrten die Signalabhängigkeit aufgehoben, so darf der an das Signal anschließende Weichenbereich mit höchstens 40 km/h (auf Schmalspurstrecken 20 km/h) befahren werden; die Zugmannschaft ist von der aufgehobenen Signalabhängigkeit unter Angabe der zulässigen Geschwindigkeit mit A-Befehl oder durch die La zu verständigen. Beträgt die Höchstgeschwindigkeit des Zuges jedoch nicht mehr als 40 km/h (20 km/h), so ist die Angabe der zulässigen Geschwindigkeit im A-Befehl nicht erforderlich.

In den Fällen gemäß lit. a) ist die Geschwindigkeitsbeschränkung der Zugmannschaft aufgrund allgemeiner Vorschriften bekannt, z. B. DV V3, Punkt 243

243. Die Vorbeifahrt am untanglichen Haupt-(Gleisperrlicht-)Signal und die Fahrt im anschließenden Weichenbereich ist mit höchstens 40 km/h (auf Schmalspurstrecken 20 km/h) erlaubt.

oder Tafel B 1.

Strecke 51/1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
19,977	19,632 19,396 19,294 19,048 18,764 18,350	19,982			Hohenberg (Pf) aus s. techn. Gründen; Weichen fahrstraßenm. festgelegt, nicht sigabh.		A 40		
18,298	18,281 18,032 17,698 17,424 17,208 17,040 16,901 16,327 16,042 15,571	18,631 18,400 ¹⁾ 17,695 S 17,558		1,7	Furthof Hst. (Pf) km 18,280 Anschlußweiche gesp., nicht sigabh. Hilfsbrücke km 17,414 Anschlußweiche gesp., nicht sigabh.		40 40 40	18,30 17,91 17,44	18,25 17,88 17,39
				3,6			60		

Wesentlich

Die Geschwindigkeitsbeschränkung bei nicht vorhandener Signalabhängigkeit gilt jeweils für den an das Signal anschließenden Weichenbereich. Ist oder gilt die Signalabhängigkeit aber in einem Stellwerk aufgehoben, so gilt die Geschwindigkeitsbeschränkung im allgemeinen im ganzen Bf-Bereich. Ausnahmen hinsichtlich des Bereiches kann der Überwachungsbeamte der Elektrotechnischen Direktion (EÜB) genehmigen. Übrigens: Solange die Plomben an Hilfsvorrichtungen von Blockfeldern fehlen, sind bei Zugfahrten an den zugehörigen Hebeln, Knebeln usw. Hilfssperren anzubringen. Die Hilfssperren dürfen erst abgenommen werden, wenn die Voraussetzungen für das Zurücklegen der Hebeln (Knebeln) erfüllt sind.

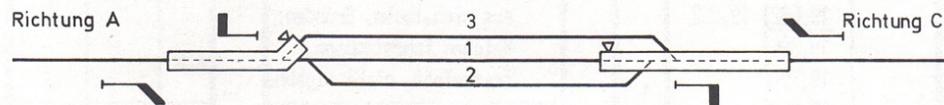
Aufgrund teilweise fehlender Voraussetzungen ist nicht auszuschließen, daß die tatsächliche Stellung der Weichen (Flankenschutzeinrichtungen) mit der für die beabsichtigte Fahrstraße notwendigen Stellung nicht übereinstimmt. Zweifellos ist daher vor allem der Beobachtung des Fahrweges durch die Tzf-Mannschaften bei solchen Fahrten besondere Bedeutung beizumessen.

Fehlen von Fahrtausschlüssen

Häufig besteht die Ansicht, das Fehlen von Fahrtausschlüssen sei der aufgehobenen Signalabhängigkeit gleichzuhalten. Diese Ansicht ist natürlich unrichtig. Es bestehen zwischen beiden Problemen wesentliche Unterschiede, sowohl von der Ursache her als auch bei den Folgen.

Was heißt: Fehlen der Fahrtausschlüsse?

Bahnhof B



Bei vorhandenen Fahrtausschlüssen schließt bei Einstellung (blockmäßiger Zulassung) einer Zugfahrt die Sicherungsanlage von sich aus alle jene Zugfahrten (teilweise auch Verschubfahrten) aus, die unsere Zugfahrt gefährden könnten. Beispiel: Die in der Skizze dargestellten Einfahrten sind gleichzeitig unmöglich. Desgleichen wären z. B. auch gleichzeitige Einfahrten aus A und C auf dasselbe Gleis ausgeschlossen. Dies wird durch die in die Sicherungsanlage eingebauten Fahrtausschlüsse verhindert.

Wann können Fahrtausschlüsse fehlen?

Fahrtausschlüsse können fehlen, wenn

a) sie bei der Sicherungseinrichtung nicht vorgesehen sind (Schlüsselbrett)

b) der sicherungstechnische Mitarbeiter Arbeiten durchführt, die das Fehlen der Fahrtausschlüsse bewirken

c) an den Hilfsvorrichtungen von Befehlsabgabe-, Fahrstraßenfestlege- oder Fahrstraßenauflösefeldern die Plomben fehlen

d) bei gleichzeitiger Zulassung von mehr als einer Zugfahrt, mindestens für eine Zugfahrt jene Handhabungen nicht durchgeführt werden, die das Herstellen der Fahrtausschlüsse bewirken.

Die Höchstgeschwindigkeit in den Bahnhöfen gemäß lit. a) ist allgemein mit 40 km/h (auf Schmalspurstrecken mit 20 km/h begrenzt (Tafel B 1). Eine gesonderte Verständigung der Zugmannschaft mittels A-Befehls ist daher nicht vorgesehen. Das Fehlen der Fahrtausschlüsse gemäß lit. b) gibt der sicherungstechnische Mitarbeiter bekannt. Das Fehlen der Plomben gemäß lit. c) ist dem Fdl bekannt. Beim Fehlen von Fahrtausschlüssen gemäß lit b) bis d) sind die Zugmannschaften mit A-Befehl zu verständigen, daß die Geschwindigkeit im ganzen Bahnhof-Bereich 40 km/h (auf Schmalspurstrecken 20 km/h) nicht überschreiten darf. Abweichungen hinsichtlich des Bereiches, in welchem die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, kann der Überwachungsbeamte der Elektrotechnischen Direktion (EÜB) genehmigen. Bei Zügen, deren Geschwindigkeit 40 km/h (20 km/h) nicht überschreitet, ist eine Verständigung vom Fehlen der Fahrtausschlüsse nicht vorgesehen.

Wesentlich

Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt für den ganzen Bahnhofbereich, sofern der EÜB nichts anderes genehmigt hat.

Warum diese Vorsichtsmaßnahme?

Fahrten, die lt. Sperrenplan bzw. Fahrtausschlußblatt nicht gleichzeitig zugelassen sind, darf zwar der Fdl nicht zulassen, die Sicherungsanlage verhindert aber wegen Fehlens der Fahrtausschlüsse nicht Fehlhandlungen. Zweifellos ist daher diesfalls der Beachtung dieser Umstände durch den Fdl, vor allem aber der Beobachtung des Fahrweges durch die Tzf-Mannschaften besondere Bedeutung beizumessen.

Ankündigung der Bf-Blockbedienung

Auch hier besteht teilweise die Ansicht, die Notwendigkeit der Ankündigung der

Bf-Blockbedienung ergebe sich nur im Zusammenhang mit aufgehobener Signalabhängigkeit oder dem Fehlen von Fahrtausschlüssen. Auch diese Ansicht ist unrichtig. Natürlich ist nicht auszuschließen, daß aufgehobene Signalabhängigkeit, Fehlen von Fahrtausschlüssen und Ankündigung der Bf-Blockbedienung gleichzeitig eintreten bzw. notwendig werden können, doch ist dies keinesfalls Voraussetzung. Es handelt sich, wie schon erwähnt, um wesentliche, doch grundsätzlich getrennt zu behandelnde Probleme.

Wann ist Ankündigung der Bf-Blockbedienung erforderlich?

Wenn bei Blockeinrichtungen, die von zusammenarbeitenden Bediensteten zu bedienen sind, Unregelmäßigkeiten auftreten oder der zuständige Bedienstete des Sicherungsdienstes es anordnet, ist jede Blockbedienung nach den Bestimmungen der DV V 50 anzukündigen.

Demnach ist bei Bf-Blockeinrichtungen, die von zusammenarbeitenden Mitarbeitern zu bedienen sind, die Ankündigung der Bf-Blockbedienung erforderlich, wenn

a) dies der zuständige Mitarbeiter des Sicherungsdienstes anordnet

b) bei der Blockbedienung Unregelmäßigkeiten auftreten.

Zu a): Besteht die Möglichkeit, daß Bf-Blockeinrichtungen in ihrer Wirkung einträchtig oder unbeabsichtigt ausgelöst werden, daß sie probeweise ausgelöst werden müssen oder daß Fehlhandlungen vorkommen, so hat der für die Arbeiten (bzw. die Beseitigung der Störung, den Versuch, die Prüfung) zuständige Mitarbeiter des Sicherungs-, Fernmelde- bzw. des Elektrodienstes in das Arbeitsbuch — bei der Beseitigung von Störungen in das Störungsbuch — „A ja“ einzutragen.

Zu b): Die Notwendigkeit der Ankündigung der Bf-Blockbedienung ergibt sich aus dem Auftreten einer Unregelmäßigkeit bei der Blockbedienung. Als Unregelmäßigkeit gilt z. B., wenn beim Betätigen eines Blockfeldes nicht das mit diesem korrespondierende Blockfeld sondern ein anderes oder kein Blockfeld mitbetätigt wird. Beispiel: beim Blocken des Befehlsabgabefeldes muß im Stellwerk das Befehlsabgabefeld entblockt werden (Ba-Feld und Be-Feld „laufen“ also korrespondierend). Wird nun aber trotz Blockens des Ba-Feldes nicht das Be-Feld entblockt, sondern „läuft“ ein anderes Blockfeld (z. B. das Zustimmungsabgabe- oder das Zustimmungsempfangsfeld), so ist das eine Unregelmäßigkeit bei der Blockbedienung im Sinne des Punktes 257 der DV V 3.

Nicht als Unregelmäßigkeit im Sinne dieses Punktes gilt z. B. aufgehobene Signalabhängigkeit oder das Fehlen von

Fahrtzuschüssen, Fehlen von Plomben an Blockfeldern.

Zu a) und b): Ist das Ankündigen der Bf-Blockbedienung erforderlich, so hat es der FdI einzuführen. Alle in Betracht kommenden Mitarbeiter sind zu verständ-

digen. Vor Bedienen einer Bahnhofblockeinrichtung muß der blockmäßig mitarbeitenden (korrespondierenden) Stelle angekündigt werden, welche Bedienungsbehandlung beabsichtigt ist. Tritt diesfalls eine Unregelmäßigkeit auf, so kann das

unvermittelt festgestellt werden. Ist das Ankündigen der Bf-Blockbedienung eingeführt, so ist neben der Blockbedienung der Auftrag zur Prüfung und Sicherung der Fahrstraße fernmündlich zu geben und der Vollzug zu melden.

der richtungsanzeiger

wird ab 1. Dezember 1975 nicht mehr angewendet. Daraus ergibt sich u. a., daß bei Gleiswechselbetrieb bei signalmäßiger Benützung der Gleise nicht mehr durch einen Richtungsanzeiger angezeigt wird, welches Streckengleis der Zug zu befahren hat. Die Schilder der Richtungsanzeiger werden in den folgenden Monaten entfernt bzw. abmontiert werden.

von der Auflassung des Richtungsanzeigers bleibt die in der DV V 3, Punkt 375 vorgesehene Verständigung der Zugmannschaft vom zu befahrenden Streckengleis im Falle der Untauglichkeit der Hauptsignale unberührt.

und was bleibt . . . ist der mensch

„Die Technik gibt der Bahn mehr Sicherheit“ war der Titel eines Beitrages in der letzten Folge des Verkehrs-Unterrichtsblattes. Darin wurde die Indusi und ihre Wirkungsweise, vor allem ihre große Bedeutung im Hinblick auf die Erhöhung der Sicherheit im Zugverkehr aufgezeigt. Die Erörterungen in dieser Richtung könnten fortgesetzt werden, d. h. es gibt heute im Eisenbahndienst eine zum Teil hochentwickelte Technik in den verschiedensten Bereichen. Diese reicht von der Sicherung der Fahrt des Zuges auf der Strecke, im Bahnhof oder bis etwa im Bereich von Eisenbahnkreuzungen. Von der modernsten, aber auch von der einfachsten Sicherungsanlage wird der Zugfahrt mehr Sicherheit geboten. Automatische Schranken- oder Blinklichtanlagen gewährleisten, daß Eisenbahnkreuzungen gesichert sind und somit Unfälle mit Straßenbenützern vermieden werden. Weichen können unter fahrenden Zügen nicht umgestellt werden, das Nachfahren eines Zuges nach einem anderen auf der Strecke wird nur

möglich, wenn der vorliegende Raumabschnitt frei ist, die blockmäßige Gegenzugsicherung z. B. verhindert auf eingleisiger Strecke, daß Züge auf demselben Streckengleis einander entgegenfahren und zusammenstoßen, das freizeigende Hauptsignal zeigt an, daß die davon abhängigen Weichen richtig stehen usw., usw. Beispiele für technische Einrichtungen, die die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb erhöhen, könnten noch viele andere hinzugefügt werden. Wir sind natürlich froh und auch stolz auf solche Anlagen, wir könnten uns teilweise die Betriebsabwicklung ohne sie gar nicht mehr vorstellen, aber . . .

Ja, leider sind nicht überall nur moderne Anlagen, es gibt auch solche einfacher Art; auch gibt es betriebliche Situationen, in denen die Sicherungsanlage nur mit gewissen Einschränkungen angewendet wird, weil ihr eben von Grund auf nur bestimmte Aufgaben übertragen sind (z. B. Fahren auf dem falschen Gleis) und schließlich gibt es nun einmal auch Störungen.

Aufmerksamkeit und Gewissenhaftigkeit sind in jedem Fall, also auch im Regelfall für jeden Mitarbeiter des Betriebsdienstes oberstes Gebot. Daß dieses Gebot aber in außergewöhnlichen Situationen noch zusätzliche Bedeutung erlangt, ist sich wohl jeder bewußt. Der „Knopf“ für das Signal 29 b ist rasch gedrückt und gefahren wird auch rasch. Daher muß mit größter Sorgfalt vorher überlegt werden, was zu geschehen hat, denn es bleibt zu beachten: wir sind etwas verwöhnt von der Technik.

Bei Abweichung vom Regelvorgang kommt noch etwas besonderes dazu; das Wort „Abweichung“ sagt es ja schon aus: die Handlungsweise erfolgt nicht nach dem gut bekannten und tausendmal geübten Vorgang, sondern abweichend vom Regelvorgang, natürlich nicht abweichend von

der Vorschrift. Hierzu könnten viele Beispiele angeführt werden: Vorbeifahrt am untauglichen Hauptsignal (wie erteile ich hierzu die Erlaubnis? Wann darf ich diese erteilen?), Fahren auf dem falschen Gleis, gestörte EK (darf der Zug fahren; wenn ja, unter welchen Bedingungen?), Bremsstörung mit Ausfall von Bremsen, Liegenbleiben eines Zuges auf der Strecke, außergewöhnliches Ereignis usw., usw. Das alles sind nur wenige Beispiele von solchen Fällen, die relativ wenig eingeübt sind, weil sie eben nicht „tägliches Brot“ sind. Es ist daher klar, daß gerade in solchen Situationen mit der denkbar größten Sorgfalt vorzugehen sein wird.

Wir meinen, daß jeder Mitarbeiter sich selbst davor bewahren soll, ungeübt in eine für ihn gewissermaßen „überraschende“ Situation zu geraten. Daher soll er stets trachten, gerüstet zu sein. Also doch in bestimmten Abständen ein Blick in die Vorschrift, vor allem zu jenen Problemen, die sehr selten oder auch (hoffentlich) nie eintreten werden!

Und noch etwas: ob Regelvorgang oder außergewöhnlicher Vorgang; die Technik hilft uns, sie nimmt uns bestimmte Arbeiten ab, doch wir sind da, um die Technik sinnvoll anzuwenden, nicht zweckwidrig, etwa durch unzulässiges Umgehen der von der Technik bewußt eingebauten Hindernisse. Nochmals als Beispiel: Signal 29 b ist rasch „gedrückt“ und der Zug ist rasch vorbei; zurückgeholt kann er nicht mehr werden. Viel wichtiger ist daher die vorher anzustellende Überlegung: Was ist zu tun? Die Technik ist gut, sogar sehr gut, nur darf sie nicht mißbräuchlich, sinnwidrig und unüberlegt angewendet werden. Sie muß von dem, dem sie dient, beherrscht und auch verstanden werden. Die Technik hilft dem Menschen, sie kann ihn aber nicht oder nur begrenzt ersetzen. Niemals mißverstehen: Mensch und Technik nicht ein „Entweder-Oder“, vielmehr Synthese.

Arbeitnehmerschutz

Und wieder innerhalb von 10 Wochen vier schwere Unfälle

Ursache: menschliches Versagen

31. 7. 1975, um 11.20 Uhr versuchte im Bf Götzendorf ein im örtlichen Vershub verwendeter 25-jähriger Güterzugschaffner nach dem Abstoßen eines Wagens im Weichenbereich des Stw. 2 auf den noch am Tfz verbleibenden, in Bewegung befindlichen Vershubteil aufzuspringen. Dabei kam er zu Sturz, wurde überfahren und erlitt eine Abtrennung des rechten Unterschenkels.

17. 10. 1975, 0.52 Uhr sprang im Bf Hütteldorf-H. ein noch in Einschulung befindlicher Beimann von dem auf Gleis 5 durchfahrenden Zug 50039 ab, geriet zwischen Bahnsteigkante und Tfz, wobei ihm der linke Oberschenkel abgetrennt wurde.

DV A 40:

3.5.1. Auf- und Abspringen ist verboten, solange Fahrzeuge rascher als mit Schrittgeschwindigkeit rollen. Bei Schnee und Glätte ist erhöhte Vorsicht notwendig.

3.5.2. Vor dem Auf- oder Abspringen ist auf Maste, Wasserkranne, Lademaße, Weichen, Leitungen, Tore, Gruben und sonstige Hindernisse sowie auf Fahrten im Nachbargleis zu achten.

20. 8. 1975, um 21.01 Uhr wurde im Bf Simmering Vbf ein 18-jähriger als Hemmschuhleger eingeteilter Verschieber, jugendliche Nachwuchskraft, Bahneintritt 2. 8. 1973, auf dem Verschieberbahnsteig zwischen den Gleisen 7 und 8 liegend, im schwerverletzten Zustand aufgefunden. Der Verletzte ist um 23.10 Uhr im Arbeits-Unfallkrankenhaus Meidling gestorben. Zeugen sind nicht vorhanden. Aufgrund der festgestellten Spuren dürfte der Verunglückte auf dem Vershubteil mitgefahren und durch zu weites Hinausbeugen bei einem Fahrleitungsast abgestreift worden sein.

DV A 40:

3.4.1. Bei Mitfahrt auf einem Vershubteil sollen sich die Bediensteten nicht ablenken lassen und möglichst in Richtung der Fahrt blicken.

3.4.5. Gefährlich und daher verboten ist:

(1) Weites Hinausbeugen aus Fahrzeugen.



Am 17. 10. 1975, um 2. 37 Uhr wurde im Bf Penzing Vbf im Gleis 5 ein mit dem Kuppeln beschäftigter, 19-jähriger Verschieber mit abgequetschtem linken Unterschenkel aufgefunden. Der Verletzte wurde in das Krankenhaus eingeliefert, wo ihm das Bein amputiert werden mußte.

Anlässlich der Rekonstruktion des Unfalles wurde festgestellt, daß die zu kuppelnden Fahrzeuge durch heftiges Anlaufen von abgestoßenen Wagen ruckartig in Bewegung gesetzt worden sind. Wie bei den ersten Erhebungen ermittelt werden konnte, wurde zum Auffangen der in Rede stehenden Wagen kein bestimmter Bediensteter persönlich beauftragt.

Aufgrund der ansteigenden Personalunfälle beim Hemmschuhlegen wurde 1973 diese Tätigkeit schwerpunktmäßig sowohl im Verkehrs-Unterrichtsblatt

(8. Stück/1973) und in der Broschüre „SICHERHEIT zuerst“ (3/1973), eingehend behandelt. Die darauffolgende positive Entwicklung wurde leider 1975 unterbrochen.

In den ersten sieben Monaten dieses Jahres haben im Gesamtbereich der ÖBB 19 Mitarbeiter des Betriebsdienstes beim Hemmschuhlegen Verletzungen erlitten; davon wurden 1 Mitarbeiter getötet, 8 schwer verletzt.



Um dieser nunmehr ungünstigen Entwicklung Einhalt zu gebieten, wird es notwendig sein, die mit diesen Arbeiten befaßten Mitarbeiter neuerlich auf die grundsätzlichen, im Verkehrs-Unterrichtsblatt 8. Stück aus 1973 zusammengefaßten Bestimmungen besonders hinzuweisen. Die in diesem Zusammenhang den Sicherheitsbeamten III und IV übertragenen Aufgaben sind in der DV A 40 festgelegt:

1.10.2. Alle neu zur Dienststelle kommenden Bediensteten sowie alle andere Bediensteten bei wesentlichen Änderungen ihrer Dienstverwendung, sind vor Antritt ihrer Arbeit dem zuständigen Sicherheitsbeamten III oder IV vorzustellen, der sie über die bei ihrer Tätigkeit auftretenden Gefahren, insbesondere im Hinblick auf die bei der Dienststelle bestehenden Verhältnisse, in einer leicht verständlichen Form zu informieren hat.

Die Sicherheitsbeamten III und IV haben darauf zu achten, daß alle bei der Dienststelle verwendeten Bediensteten mit den für ihre Arbeit notwendigen Unfallverhütungsvorschriften betraut sind, daß sie die für ihren Dienst erforderlichen Vorschriften kennen und die vorgesehene Arbeitskleidung bzw. Schutzausrüstung bestimmungsgemäß verwenden.