

12. fachliches Seminar der Betriebsdirektion

Am 28. und 29. Juni 1983 fand in der Zentralschule Wien, Kerschensteingasse, das 12. fachliche Seminar der Betriebsdirektion, diesfalls für Betriebskontrolloren, statt.

Die Besprechungsthemen waren

- Betriebsführung und ihre Aufgabenstellung (Referent Erich Lüftner)
- Effizienz der Tätigkeit des Betriebskontrollores unter Berücksichtigung des Maßnahmenkataloges (Kurzreferat der BK Opravil, Grosleitner, Kolber und Pucher)
- Verbesserung der Transportqualität durch Ausschaltung von Störfaktoren (Referent Karl Schindlegger)
- Aktuelle Gewerkschaftsarbeit (Referat des ZA-Mitgliedes Franz Hums)
- Aktuelles vom Vorschriftendienst (Referent Erwin Lemmerer).



Das in besonders sachlicher aber freundschaftlicher Atmosphäre verlaufene Seminar erbrachte einvernehmlich die Bestätigung verschiedener Erkenntnisse der letzten Zeit, wonach u. a.

- schwindendes Vertrauen des Kunden in die Transportqualität der ÖBB sofort Beförderungs- und Einnahmenverluste nach sich zieht,
- der Maßnahmenkatalog sich in mehreren Bereichen bereits positiv auszuwirken beginnt,
- die Wiedereinführung der periodischen Nachprüfung in der derzeit praktizierten Form als ein taugliches Mittel zur Wissensauffrischung der Mitarbeiter und damit zur Eindämmung der Unfallhäufigkeit erachtet wird,
- Überwachungs- und Kontrolltätigkeit als Mittel der Betriebsführung zur Erfüllung der in der Rahmenvorschrift vorgesehenen Aufgabenstellung unbedingt notwendig ist,



- enger Kontakt der BK mit den Schulungsbeamten einschließlich fallweiser praxisbezogener Einflußnahme auf den Dienstunterricht wertvoll erscheint,

- der fundierten Ausbildung der FdI-Nachwuchskräfte große Bedeutung beizumessen sowie der Auswahl der Einschulungsbahnhöfe besonderes Augenmerk zuzuwenden ist.

Herausragende Leistungen von Mitarbeitern

- beim Transport gefährlicher Güter

Am Donnerstag, dem 16. 6. 1983, um 8.20 Uhr, bemerkte der Wärter des Blockpostens Saalfelden 1, Erwin Weißbacher, anlässlich der Beobachtung des vorbeifahrenden Zuges 65447 starken Gasgeruch und meldete dies dem Bf Saalfelden vor. Dort wurde festgestellt, daß bei dem an 27. Stelle gereihten Wagen 3387 7855 263-2, beladen mit 49 Tonnen Äthylmercaptan, bei einem der vier Entleerventile Ladegut austritt. Aufgrund der Gefährlichkeit des Gutes - lt. Hommelmerkleblatt 381 ist das Gut bei allen Temperaturen extrem leicht entzündlich und beim Aufenthalt im Gefahrenbereich ist Atemgerät und einfache Schutzkleidung notwendig - wurde die Feuerwehr Saalfelden verständigt, die nach Rücksprache mit der Giftzentrale in Wien die Entfernung des Wagens aus der bewohnten Zone forderte. Daraufhin wurde der Zug auf das Streckengleis 1 bis km 109.500 zwischen Saalfelden und Zell a. S. gefahren, wo die Feuerwehr Saalfelden und Zell a. S. versuchten, den Schaden zu beheben.

Nach etwa zweistündigen, vergeblichen Versuchen, das defekte Ventil abzudichten - in dieser Zeit war es auch nicht gelungen, einen geeigneten Wagen zum Umfüllen des Ladegutes auszuforschen, und es war überdies zu erwarten, daß der nunmehr eingleisige, durch Schwungfahren abgewinkelte Betrieb wegen der eminenten Gefahr zur Gänze eingestellt werden muß - erklärten sich der Wagenmeister, BB-Adj. Hasenauer Johann, und der Verschubaufseher, BB-Ass. Tschurtschenthaler Roman, beide gelernte Installateure, spontan dazu bereit, die Reparatur zu versuchen. Nach Anlegen der von der Feuerwehr zur Verfügung gestellten Atemschutzgeräte und Schutzkleidung konnten die beiden Mitarbeiter die schadhafte Stopfbüchse eines Entleerventiles mit einer graphitgetränkten Asbestschnur - ebenfalls Ausrüstungsgegenstand der Feuerwehr - in ca. ¾ Stunden abdichten, sodaß jegliche Gefahr gebannt war und der Zug ohne Abstellen des Schadwagens und ohne Umpumpen des Ladegutes weiterfahren konnte.

Da die beiden Mitarbeiter durch ihren selbstlosen Einsatz, der weit über die normalen Dienstpflichten hinausreicht und der vom Einsatzleiter der Feuerwehr auch entsprechend anerkannt und gewürdigt wurde, die Umwelt vor einem großen Schaden und die ÖBB mit Sicherheit vor sehr hohen Kosten und noch

mehr betrieblichen Schwierigkeiten bewahrt haben, wurde ihnen für ihr vorbildliches Verhalten vom Präsidenten der Dion Innsbruck Dank und Anerkennung ausgesprochen und jedem eine Belohnung in der Höhe von S 1500,- zuerkannt.



Zur besseren Illustration richtiger bzw. unrichtiger Verhaltensweisen von Straßenverkehrsteilnehmern im Bereich von Eisenbahnkreuzungen und der damit verbundenen Gefahren war vom ORF beabsichtigt, in der Sendung „Vorrang“ am 28. 6. 1983 das Ereignis in St. Martin im Innkreis vom 17. Mai 1983 – Annäherung des Z 3487 an einen im Gleis steckengebliebenen Pkw mit Kind – unter Hervorhebung des hilfreichen Einsatzes eines Bahnfremden und der guten Reaktion des Tzf-Führers dem Fernsehpublikum detailliert darzubringen.

Wir waren der Meinung, daß nicht ein Einzelfall allein publiziert, sondern daß auf möglichst viele der Ereignisse, bei denen aufgrund der Aufmerksamkeit und dem raschen und folgerichtigen Handeln der im ausführenden Betriebsdienst tätigen Mitarbeiter folgenschwere Unfälle vor allem im Bereich von Eisenbahnkreuzungen verhindert werden konnten, eingegangen werden sollte; hierfür wurde eine diesbezügliche Zusammenstellung der markantesten Fälle dem ORF zur Verfügung gestellt (nach Meldungen der Dienen, Zeitraum 1. 1. – 10. 6. 83).

Leider wurde in der Sendung dann aus Zeitmangel nur auf den vorgeplanten Fall eingegangen (Tzf-Führer Strobl erhielt eine kostenlose Versicherung seines Pkw auf ein Jahr, Lagerhausleiter Oberschmidleitner eine Kilometerbank). Deshalb wollen wir die von uns recherchierten Fälle wenigstens im IdB veröffentlichen, wobei die nachstehende Aufzählung keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Auch soll keineswegs die Aufmerksamkeit unserer Mitarbeiter in anderen betrieblichen Belangen geschmälert werden.

25. 1. 1983, 0.15 Uhr
Zw. den Bf Schwanenstadt – Attnang-P., Pkw auf EK im km 240,975 eingeschlossen; herannahender Z 41671 mittels Schnellbremsung vom **Tzf-Führer** angehalten.

3. 2. 1983, 9.52 Uhr
im Bf Statzendorf, Straßenverkehrsunfall im Bereich der EK im km 7,302, dadurch Pkw am Gleis; Z 777 vom **Tzf-Führer** mittels Schnellbremsung angehalten.

10. 2. 1983, 6.38 Uhr
Zw. d. Bf Lend – Taxenbach, Pkw auf EK km 77,987; Z 51149 vom **Tzf-Führer** mittels Schnellbremsung angehalten.

Mit dem Auto auf Bahnübergang steckengeblieben:

Mutter vergaß in ihrer Panik Kind im Auto und lief um Hilfe

Lagerhausleiter rettete das Kleinkind und stoppte im letzten Augenblick den Zug

ST. MARTIN IM INNKREIS (APA) — Wenn ein entschlossener und geistesgegenwärtiger Helfer die Bezeichnung „Schutzengel“ verdient, dann der 43jährige Karl Oberschmidleitner aus St. Martin im

Innkreis: Der Mann holte im letzten Augenblick ein zweijähriges Kind aus einem Auto, das auf einem Bahnsteig steckengeblieben war. Kurz darauf brauste ein Elzug heran, den der Retter noch stoppen konnte.

Der Zwischenfall ereignete sich am Dienstagabend auf einer Eisenbahnkreuzung in St. Martin im Innkreis. Die Hausfrau Christine T. (34) aus Ort im Innkreis kam ausgerechnet auf dem Bahnübergang von der Straße ab und blieb auf den Gleisen hängen. Die Frau konnte das Fahrzeug in der Folge weder vor noch zurück bewegen. Sie wollte deshalb von einem nahegelegenen Lagerhaus Hilfe holen.

In der Aufregung beging die Hausfrau dabei aber einen fast verhängnisvollen Fehler: Sie ließ, während sie ins Lagerhaus lief, ihre zweijährige Tochter Renate im Auto zurück. Sekunden später schlossen sich die Bahnschranken vor und hinter dem noch immer festhängenden Auto mit dem Kleinkind.

In diesem Augenblick kam Karl Oberschmidleitner, der Leiter des

Lagerhauses, vorbei. Er erkannte sofort die gefährliche Situation, rannte zu dem Pkw und riß das Kleinkind aus dem Wagen. Dann lief der Mann dem bereits herankommenden Elzug entgegen und veranlaßte den Lokführer durch Handzeichen zu einer Notbremsung. Der Elzug kam knapp vor dem Auto zum Stillstand. Damit verließ der gefährliche Zwischenfall dank des Einsatzes des Lagerhausleiters auch ohne Sachschaden.

12. 2. 1983, 10.00 Uhr
Zw. d. Bf Kledering – Himberg, auf EK km 11,084 Pkw eingeschlossen; Z 70607 vom **Tzf-Führer** mittels Schnellbremsung angehalten.

13. 2. 1983, 19.40 Uhr
im Bf Wörschach-Schwefelbad, Pkw auf EK im km 83,920 eingeschlossen; Ex 111 „Ennstal“ vom **Fahrdienstleiter** zurückgehalten.

17. 2. 1983, 18.05 Uhr
im Bf Pottendorf-Landegg, Pkw auf EK im km 37,157 in Schneewächte steckengeblieben, Z 2866 vom **Tzf-Führer** mittels Schnellbremsung angehalten.

21. 2. 1983, 11.10 Uhr
zw. Bf Kledering – Himberg, auf EK im km 11,084 Pkw eingeschlossen; Z 85635 mittels Schnellbremsung vom **Tzf-Führer** angehalten.

7. 3. 1983, 13.21 Uhr
im Bf Redl-Zipf, auf EK km 260,045 Pkw eingeschlossen; Signal für Z 642 vom **Stellwerkswärter** nicht freigestellt.

10. 3. 1983, 5.15 Uhr
im Bf Attnang-Puchheim, auf EK km 242,728 Lkw eingeschlossen; Z 3421 vom **Tzf-Führer** mittels Schnellbremsung angehalten.

30. 3. 1983, 21.40 Uhr
zw. Bf Ybbs a. d. Donau – Blindenmarkt, Pkw von Bundesstraße auf Gleise gestürzt; Anhalten der Züge durch **Blockposten**.

12. 4. 1983, 9.18 Uhr
zw. d. Bf Trofaiach – Vordernberg, auf EK km 11,03 Pkw wegen Motorschaden lie-

geblieben; Z 4113 vom **Tzf-Führer** mittels Schnellbremsung angehalten.

26. 4. 1983, 22.47 Uhr
zw. Bf Gunskirchen – Lambach, EK im km 223,322 aus unbekannter Ursache v. Lkw besetzt; Halt für alle Züge durch **Blockposten**.

17. 5. 1983, 19.23 Uhr
Bf St. Martin im Innkreis, neben EK im km 151,728 Pkw im Gleis steckengeblieben; herannahender Z 3487 durch Bahnfremden u. **Tzf-Führer** (Schnellbr.) angehalten.

27. 5. 1983, 11.00 Uhr
zw. d. Bf Timelkam – Vöcklabruck, Lkw auf EK im km 252,365 während Schließvorgang eingefahren; Z 11645 vom **Tzf-Führer** mittels Schnellbremsung angehalten.

28. 5. 1983, 18.35 Uhr
zw. d. Bf Rothenthurn – Paternion-F., auf EK im km 185,675 Traktor eingeschlossen; herannahender Ex 213 „Blauer Enzian“ vom **Tzf-Führer** mittels Schnellbremsung angehalten.

30. 5. 1983, 15.18 Uhr
zw. d. Bf Kirchstetten – Böheimkirchen, auf EK im km 48,176 Pkw eingeschlossen; Regionalzug vom **Signalmeister** mittels Haltsignalen angehalten.

3. 6. 1983, 8.50 Uhr
zw. d. Bf Wolfurt – Dornbirn, Pkw auf EK im km 20,296 liegengelassen; über Veranlassung des **Schrankenwärters** Ex 165 „Bodensee“ in Wolfurt zurückgehalten.

Fleißige Hände – saubere Wagen

Die Tätigkeit der Mitarbeiter des Wagenreinigungsdienstes ist ein ganz wesentlicher Faktor für das Ansehen unseres Unternehmens. Ob es der Berufsfahrer ist, welcher Tag für Tag die Bahn benutzen muß, ein Urlauber, welcher einmal im Jahr mit einem unserer Züge in die Ferne reist oder ein gewichtiger Mann aus der Wirtschaft auf einer Geschäftsreise, jeder von ihnen ist mit der Sorgfalt unserer Wagenreiniger hautnah konfrontiert. Der Reinigungszustand des Wagens ist oft genug allein Grund genug, wieder zu kommen oder die Bahn auf längere oder alle Zeit zu meiden. In der Tat, es ist ein angenehmes Gefühl, in ein Abteil einzusteigen, das nur so duftet vor Sauberkeit und dessen getönte Fenster makellos in der Sonne glänzen. Das Wort „muster-gültig“ im Zusammenhang mit der ÖBB-Wagenreinigung trifft für den Fernverkehr der ÖBB fast auf alle Fälle zu. Im Nahverkehr ist es sicher so, daß Wagen oder Wagengruppen planmäßig eine zeitlang nur mit Bahnhöfen in Berührung kommen, denen eine Wagenreinigung nicht zur Verfügung steht. Ein Bahnhofgehilfe, ein Weichenwärter oder ein Verschieber besorgt die Wagenreinigung mit. In einem kleinen Wagenheimatbahnhof kann es sich um eine ebenfalls kleine Wagenreinigungspartie handeln, der es bei bestem Willen unmöglich ist, ein Fahrzeug so auf Glanz zu bringen, wie es den Profis eines der großen Bahnhöfe ohne Schwierigkeit gelingt.

Das IdB besuchte an einem Junitag, also noch vor Beginn der Hauptreisezeit, den Wiener Südbahnhof, um von den Mitarbeitern des Wagenreinigungsdienstes, deren Aufsichtsführenden und einem Personalvertreter Wissenswertes für Sie zu erfahren. Dieser Bahnhof wurde erstens wegen seiner Größe und zweitens wegen der für uns gegebenen leichten Erreichbarkeit besucht. Der Nachteil, daß dort keine dem Bahnhof unterstehende Wagenwaschanlage besteht, wurde in Anbetracht des großen Umfangs der manuellen Arbeitsgebiete in Kauf genommen. Ein entsprechender Besuch in einem anderen Bahnhof wird deshalb noch nachzuholen sein.

Es wäre allein schon zu umfangreich, alle Arbeitsgruppen der Wagenreinigung Wien Südbf zu besuchen. Verteilt sich doch die Tätigkeit auf die Haltegleise des Ostsektors und des Südsektors, die Abstellgruppen „Remise“ (Gleisgruppe 600) und „Bosnien“ (Gleisgruppe 700). Dazu kommen noch Räume für die Liegewagenausrüstung im Hauptgebäude.

Weiters muß nach bestimmten Richtlinien das Gelände des Frachtenbf abgegangen werden; dabei werden die am Platz befindlichen Leig-Einheiten gereinigt. Unser Besuch bleibt deshalb auf die Abstellgruppe 600 mit 13 Gleisen beschränkt. Dort ist auch der Sitz der Wagenreinigungsaufsicht. Wenn jemand vielleicht meint, der „Obermeister“, das wäre ein schöner Ruheposten, der befindet sich in einem groben Irrtum. Dieser Manager muß vielmehr sehr überlegt handeln, rasch entscheiden, weit vorplanen und technische Störungen aller Art, vom unerwarteten Tausch eines Triebzuges bis zum falsch gepolten Staubsauger, fast schon voraussehen.

Untertags machen im Südbahnhof mit dem „Obermeister“ noch 4 „Meister“ mit ihren Mitarbeitern Dienst. In der Gleisgruppe 600 allein sind zwischen 7 und 18 Uhr 50 (!) Frauen und Männer im Wagenreinigungsdienst tätig. Stoßweiser Arbeitsanfall zwingt dazu, Arbeiten auf Überstundenbasis verrichten zu lassen.

Es war nicht immer so, daß die Führungskräfte des Wagenreinigungsdienstes aus dem Fach gekommen sind. Bei der heute notwendigen Sachkenntnis wäre für einen Spartenfremden sehr große Wendigkeit nötig, um das Geschäft in den Griff zu bekommen. Das bringt uns gleich zur Frage des Werdeganges eines Mitarbeiters im Wagenreinigungsdienst. Sehr viele junge Leute kommen bei Eintritt in das Beschäftigungsverhältnis zu den ÖBB zunächst zur Wagenreinigung. Sei es, weil bis zum Einstieg in das tatsächlich in Aussicht genommene Arbeitsgebiet einige Zeit zu überbrücken ist, sei es, daß der neue Mitarbeiter beabsichtigt, im Wagenreinigungsdienst auf längere Zeit oder überhaupt zu bleiben.

Ein großer Prozentsatz der Mitarbeiter wird hier zum ersten Mal den Gefahren des Bahnbetriebes gegenübergestellt. Zwei bis drei Wochen dauert es, bis ein Neuer mit der Umwelt vertraut wird. Der Belehrung über Unfallverhütung, Sinn und Zweck der Schutzkleider und Arbeitsgeräte kommt besondere Bedeutung zu. Für den Neuen sind Zugnummern, Gleisnummern, Signale sowie die in der dienstlichen Umgangssprache verwendeten Ausdrücke fremd. Sicherheitsbeamte und Vertrauensleute für den Arbeitnehmerschutz kümmern sich daher, der hohen Verantwortung entsprechend, ganz besonders um die Neuen. Nach und nach lernt der Mitarbeiter alle Arbeitsvorgänge kennen.

Unter Begleitung je eines Vorarbeiters, dem als örtlich Aufsichtführenden die ordentliche, dem Zeitdruck gehorchende

Arbeitsdurchführung überantwortet ist, agieren die einzelnen Arbeitstruppen am Platz! Dem Vorarbeiter ist ebenfalls die unfallfreie Dienstleistung der begleiteten Mitarbeiter ein Hauptanliegen. Er ist auch für die Anbringung und Abnahme des Signals „Fahrzeug darf nicht bewegt werden“ verantwortlich.

Nach und nach kommen wir mit den einzelnen Arbeitsgruppen in Berührung:

Zunächst treffen wir den Kehrtrupp: 5 Mann und 1 Buttenträger. Wie schon gesagt, ist überall auch noch der Vorarbeiter dabei. Unter „Mann“ haben wir der Einfachheit halber auch die Frauen integriert, die genauso „ihren Mann stellen“. Die Kehrpattie kann die Leistung gut messen lassen; 20 bis 25 m² Kehricht und Abfälle wandern allein in dem besuchten kleinen Arbeitsbereich pro Woche über Besen, Schaufel und Butte in bereitgestellte Müllmulden – pro Woche!

Aschenbecher werden entleert – das ist bei manchen Bauformen recht umständlich: ziehen, drehen, Schaufel darunter. Aus den Querreihen wird der Kehricht in den Seiten- oder Mittelgang verbracht; das machen die Kurzkehrer. Der Langkehrer, sein Besen hat zum Unterschied von den Geräten der Kurzkehrer einen langen Stiel, schiebt den Abfall in Richtung Wagenende, wo das Einfassen in die Butte erfolgt.

Bei der Fensterwaschpartie sind fünf Mann innen und, je nach Verfügbarkeit der Kräfte, zwei bis vier außen tätig. Das Fensterglas ist zwar fett von der Berührung durch Hände oder plattgedrückte Nasen, das ist aber nicht das Hauptproblem. Aus Nässe und dem Abrieb der Bremsen, durch angereicherte Flüssigkeit beim Durchfahren von Tunnels entsteht ein häßlicher, stark haftender Belag, dem nur mit chemischen Mitteln beikommen werden kann. Unsere Techniker sind über die Sauberkeitsfanatiker bei der Wagenreinigung nicht recht glücklich. Sammelt sich doch immer wieder Flüssigkeit in den Hohlräumen unter den Fenstern (in weitaus höherem Ausmaß tritt dies aber bei der Kastenreinigung ein), was zu erheblichen Korrosionsschäden führt. Leider hat sich eine bessere Reinigungsmethode noch nicht gefungen. Eine Vernachlässigung der Fensterreinigung ist aber vollkommen undenkbar.

Fünf Leute sind es, die als Partie das Feuchtwischen besorgen. Ihr Arbeitsgebiet sind Tische, Fensterbretter und Polstersitze, auch das Abbürsten der Polster. Die Tätigkeit ist durch die Komforthegung der Personenwagen ganz wesentlich aufwendiger geworden.



Weitere fünf Personen sind mit dem Aufwaschen des Linoleumbelages beschäftigt. Diese Arbeit ist im Winter natürlich nur möglich, wenn die abgestellten Fahrzeuge beheizt werden können. Die Arbeit wird dann, wenn möglich, in der Vorheizzeit der Züge angesiedelt, um mit so wenig Heizstrom wie möglich das Auslangen zu finden.

Die Leistung der Arbeitsgruppe Hauptreinigung – Außenreinigung ist von weitem sichtbar. Sei es die Tätigkeit selbst, bei der die Mitarbeiter mit Schutzkleidern gegen versprühte Flüssigkeit geschützt sind, sei es das Aussehen der Fahrzeuge. Besonders auf der roten Farbe des Wagenkastens sieht nicht entfernter Schmutz fürchterlich aus. Bei Frost bekommt man, was nicht zu vermeiden ist, häufig Reisezugwagen mit dreckigen Außenwänden zu Gesicht.

Das verwendete Reinigungsmittel beruht auf Phosphorsäurebasis. Laufende Versuche, die aber stets andauern, haben zu einer Abkehr von den Salzsäure- oder Schwefelsäurepräparaten geführt. Das derzeitige Reinigungsmittel ist schonender und ungefährlicher. Es kann mit höherer Konzentration und längerer Einwirkzeit zu einem günstigen Resultat gebracht werden. Das Mischungsverhältnis ist annähernd Hälfte:Hälfte. Je höher die Außentemperatur ist, umso mehr Wasser ist zu verwenden. Vor allem die Bediensteten der Außenreinigung werden in der kalten Jahreszeit als Feuerwehr bei allen möglichen Notsituationen herangezogen: Sandstreuen bei Glatteis, Weichenkehren bei Schneesturm. Zu diesen Katastropheneinsätzen kommt das Schnee- und Eisfreihalten der Wagenplattformen und der Trittbretter während des Winters.

Unter der Bezeichnung „Wasserfüller“ sind drei Mann unterwegs. Ihnen obliegt die sanitäre Ausrüstung der Reisezugwagen, auch der Triebzüge, mit Clopapier, Handtüchern und Seife. Das Füllen der Wasserbehälter nimmt mit steigendem Komfort auch immer mehr Zeit in Anspruch. Das Ergänzen der Wasservorräte beim „Nostalgie-Orient-Express“ nahm zum Beispiel genau zwei Stunden in Anspruch. Als Handicap erweist sich, daß die Wasseranschlußstellen in nicht ausreichender Anzahl vorhanden und zudem nicht alle gebrauchsfähig sind. Trotz moderner Einrichtungen hat der gute alte Eimer leider noch nicht ausgedient. Als unzeitgemäße Ersatzlösung muß man sich seiner überall dort bedienen, wo die Vorheizmöglichkeiten fehlen oder nicht ausreichen. Selbst bei Wagen mit gelber Scheibe kann der Eimereinsatz nicht lückenlos vermieden werden.

Zwei ganz wichtigen Männern des Wagenreinigungsdienstes begegnen wir im Gelände ebenfalls; den WC-Reinigern. Sie sind um die Arbeit wirklich nicht zu beneiden. Allerdings darf niemand gezwungen werden, diese oft mehr als unangenehme Aufgabe zu erfüllen. Diese Männer werden auch dann herbeigerufen, wenn irgendwo im Bahnhofgelände unerwartet ekelerregende Reinigungsarbeiten durchzuführen sind.

„Betafler dringend zum Zug . . . kommen!“ Dieser „Notruf“ schallt manchmal durch den Lautsprecher. Obwohl dienstliche Ansagen weitestgehend eingeschränkt bleiben sollen, wird gerade der Betafler bei einer plötzlichen Umdisposition nicht anders herbeigeholt werden können. Dem Aufgabengebiet des Betaflers haben wir schon einmal einen IdB-Artikel gewidmet. Ergänzen möchten wir heute noch, daß er sich auch um das Reinhalten der Wagenlaufschilde annehmen muß. Wir konnten ihn beobachten, als er mit dem Einstreichen der Tafeln mit dem Mittel Ferropal HEX beschäftigt war. Nach einiger Zeit wurden die Tafeln abgespült und waren wieder wie neu. Bereits unansehnliche Schilder zieht er ein und veranlaßt die Überführung zu den Schildermalern. Überzählige Schilder anderer Bahnhöfe oder Bahnen schickt er auf kurzem Wege „nach Hause“.

Zwei bis drei Frauen, die auch nach der DV M 14 geschult sind und somit motorisierte Flurfördermittel bewegen dürfen, haben die Wäsche der Liegewagen zu entladen, frisch zu überziehen und die Schmutzwäsche in die Wäscherei abzusenden. Durchschnittlich sind es in der Hauptreisezeit 28 zu betreuende Wagen. Die Decken werden mit einem Handstaubsauger entstaubt und sodann in reinem Zustand im vorgesehenen Abteil verstaut. In der Regel erfolgt die Ausstattung in doppelter Anzahl, es sei denn, der Veranstalter wünscht nur einfache Ausrüstung.

An einer Stelle hatten wir Gelegenheit, aus nächster Nähe verschiedene Tätigkeiten zu beobachten. Wie in einem Ameisenhaufen ging es plötzlich zu: Fenster wurden mit Schlämmkreide eingestrichen, nach deren Auftrocknen werden sie mit trockenem Tuch poliert. An anderer Stelle werden Heizkörper, Bänke, Griffe feucht gewischt. Ein Abortmann, der in einem Kübel einen Sanitärreiniger mitträgt, bemüht sich, Reste von Urinstein aus einer Abortmuschel zu entfernen. Die Handmuschel, den Spiegel und das Fensterbrett hat er bereits auf Blitzblank hingebraucht. In einem anderen Wagen werden Polster gebürstet, ver-

schmutzte Kopfschutztücher ausgetauscht (täglich ca. 720 Stück). Die Außenreiniger sind in voller Aktion. Leider fehlen befestigte Bahnsteige mit Wasser- und Stromanschlüssen in ausreichender Zahl. Der Buttenträger eilt den langen Weg zum Container, Berge von Unrat warten noch auf ihn. Von der anderen Seite werden Kübel mit Warmwasser von weither geschleppt. Beim Übersteigen der Wagen wird unweigerlich wieder Kot auf die Plattformen getragen. Viele unnötige Zusatzarbeit, leider bei den bestehenden Anlagen unvermeidbar. Wieder woanders sind Staubsauger im Einsatz. Auch ein Extraktionsgerät, welches mit Druck arbeitet und gleichzeitig absaugt. In anderen Bf gibt es ein solches Gerät, welches mit Dampf arbeitet.

Ein Riesenberg erregt unsere Aufmerksamkeit. Es handelt sich um synthetische Wäsche aus einem FS-Liegewagen. Hygienisch zwar, doch eben ein Symptom der Wegwerfgesellschaft.

Ein Mitarbeiter ist unterwegs, um „Fremdenverkehr“ und „Schnellbahnspiegel“ zu ergänzen. Eine Frau bringt Wäsche in das Materialbüro, wo einige Nähte erneuert werden müssen. Auf dem Rückweg wird sie Kerodex 1 mitbringen, das ist eine jedem Bediensteten des Wagenreinigungsdienstes zur Verfügung stehende Handschutzsalbe.

Problemkinder sind Umläufe, die von selbst nicht zwecks gründlicher Reinigung ausgelöst werden, das heißt Ankunft in den späteren Abendstunden, Abfahrt frühmorgens, beides ohne Abweichungen. Gleichfalls unangenehm Umläufe, die lange Zeit auswärts bleiben, etwa eine Woche Müzzuschlag-Neuberg.

Zum Abschluß unseres Berichtes noch einiges Wissenswertes in Schlagworten: Reinigungsarten lt. Zugbilddiplänen A und B:

○ Tagesreinigung

● Kleinreinigung

▽ vereinfachte Kleinreinigung.

Dazu kommt periodisch nach 10 bis 12 Wochen die Hauptreinigung.

Wagenreinigungsbedienstete im Bereich der Dion Wien:

1. 1. 1976 = 549

1. 1. 1983 = 630 (das sind jene Mitarbeiter auf 15 Bahnhöfen, die ausschließlich im Wagenreinigungsdienst tätig sind.)

Aufwand für die Wagenreinigung (Abfassung von Reinigungsmitteln aus dem DGV):

1976 2,722.900,- OeS

1982 4,403.962,- OeS

Aufwand für die Wagenausstattung
(Abfassung aus dem DGV):

1976 1,168.036,- OeS

1982 2,064.936,- OeS

Beide Werte beziehen sich ebenfalls nur
auf die Dion Wien.

Es gäbe noch viel Wissenswertes zu
erforschen und zu berichten. Alltägliches
und Kurioses. Etwa der allnächtliche
Umgang mit Unterstandslosen. Erfreuliche
Aussage, daß es mit den Gastarbeitern,
die mittlerweile schon oft über ein
Jahrzehnt fleißig ihre Arbeit tun, aber
schon überhaupt keine Schwierigkeiten
gibt. Unerklärlich, wann und wo Kaffee
unbemerkt in Wagen der Züge nach
Jugoslawien eingebaut wird, was die
jugoslawischen Behörden veranlaßt,
durch Aufbrechen der (vermuteten) Ver-
stecke große Schäden an den teilweise
modernen Fahrzeugen anzurichten. Zu
berichten wäre auch, welche Arbeiten im
Detail bei den einzelnen Reinigungsarten
zu verrichten sind. Der Platz im heutigen
IdB reicht leider nicht aus.

Für uns hat sich der Besuch beim
Wagenreinigungsdienst gelohnt, und wir
hoffen, Ihnen einen Schimmer der Hektik,
der Sorgfalt und des Eisenbahnerseins,
alles Zustände und Eigenschaften, wie
wir sie angetroffen haben, übermittelt zu
haben. Wenn nicht, so bitten wir Sie, bei
Ihrem nächsten Kontakt mit der Wagen-
reinigung um Ihre eigene Beobachtung.

Mit Stolz können wir vermerken: Für das
Ausprobieren neuer Reinigungsmittel
und Reinigungsgeräte werden haupt-
sächlich ausländische Wagen herange-
zogen. ÖBB-Wagen sind – ohne
Schmäh! – zu sauber, als daß ein richtiges
Test-Ergebnis zustande kommen
könnte.

*Die Redaktion des IdB dankt für die
freundliche Unterstützung den Mitarbei-
tern und dem Vertrauensmann der
Wagenreinigung Bf Wien Südbf sowie
der BBDion Wien, IV/1.*



Probealarm

Vorsorgemaßnahmen für außergewöhnliche Ereignisse im Bereich langer Tunnel zur allfälligen Rettung von Reisenden oder Zugmannschaften gehören zum vordringlichen Anliegen. Es fand daher, vor allem um die Einsatzbereitschaft der bahnseitigen Stellen zu testen, am 14. 4. 1983 im Bereich Bf Rosenbach–Karawankentunnel ein Probealarm statt, wobei aufgrund der Annahme die Einfahrt des gesamten Tunnelrettungszuges (Tunnelrettungswagen und Einsatzfahrzeuge für die Feuerwehr, d. s. 1 Sprühwagen, 2 Auffahrtswagen, 1 Mannschaftswagen) erforderlich erschien.

Annahme: Donnerstag, 14. 4. 1983, um 10.10 Uhr, zwischen Bf Rosenbach und Jesenice, km 50,700, Streckengleis 2, Anfahren des Z 44941 an einen Kleinwagen mit 2 Anhängern der Bahnmeisterstelle Rosenbach.

Folgen: 5 Bedienstete zum Teil schwer verletzt.

Beide Anhänger mit dem Tfz verkeilt und total beschädigt.

Ein am Anhänger verladener Benzinkanister in Brand geraten.

Tfz R 1020 mit 2 Achsen entgleist und schwer, der Oberbau in einer Länge von 50 m beschädigt.

Ursache: Einfahrt des Z 44941 auf das mit dem KI besetzte Streckengleis bei untauglicher Sicherungsanlage.

Bahnfremde Stellen sind nicht zu verständigen!

Ablauf:

Nach Übergabe der Annahme an den FdI erfolgten durch diesen bzw. aufgrund dessen Anordnungen die erforderlichen

Abschaltungen, Gleissperren und Verständigungen.

Als Bespannung des Tunnelrettungszuges wurde ein Tfz der R 2043 (von Z 78151) herangezogen. Bereits um 10.28 Uhr waren die Tunnelrettungswagen auf Gleis 3 bereitgestellt. Abfahrt des Tunnelrettungszuges um 10.58 Uhr; die beengten Platzverhältnisse verhinderten eine frühere Bespannung und Abfahrt. Ankunft an der „Ereignisstelle“ um 11.05 Uhr und Beginn der Rettungsmaßnahmen.*

Anlässlich der Resumeebildung wurde festgestellt, daß alle Beteiligten (mit einer Ausnahme) um das Gelingen der Übung im Hinblick auf einen möglichen Ernstfall sehr bemüht waren. Bei Teilnahme der Freiwilligen Feuerwehr hätten die erreichten Zeiten ebenfalls eingehalten werden können. Jedoch allein die Tatsache, daß der Tfz-Führer im ggst. Fall als Träger eines Atemschutzgerätes nicht ausgebildet war (ist nicht vorgesehen), hätte die gesamte Aktion angesichts der Raumentwicklung des brennenden Benzinkanisters in Frage gestellt. Es wurde analysiert, daß je nach Art und Umfang

eines Ereignisses im Tunnel in sehr unterschiedlicher Weise eingeschritten werden könnte bzw. sollte:

1. Bei Ereignissen im Nahbereich des Nordportals
 - 1.1 direkte Anfahrt der Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr und Rettung über Zufahrtsstraße; allenfalls Einfahrt in den Tunnel mittels Bahnwagen (mit oder ohne Atemschutz)
 - 1.2 erforderlichenfalls, je nach Umfang der notwendigen Rettungsmaßnahmen, Nachführung des Tunnelrettungszuges.
2. Bei Ereignissen im inneren Tunnelbereich
 - 2.1 Wenn Atemschutz nicht erforderlich – Einfahrt des Tunnelrettungszuges mit nächstem Diesel-Tfz
 - 2.2 Wenn Atemschutz erforderlich – Tunnelrettungszug mit SkI OBW 10 (dzt. Tunnelrettungswagen + KI), dessen Beschaffung



bereits in die Wege geleitet wurde (KI-Fahrer ist im Tragen eines Atemschutzgerätes ausgebildet)

- 2.3 Da im OBW 10 etwa zehn Mann Platz finden, ist eine Zuführung von Hilfskräften als Soforthilfe mit diesem Fahrzeug alleine auch möglich.

Es ist jedenfalls vorerst für jeden Fall gesondert zu prüfen, welcher Einsatz am wirkungsvollsten und raschesten Hilfe bringt.

Ähnliche Überlegungen sollten in allen Bereichen langer Tunnel angestellt werden, vor allem dort, wo ein UNIMOG-Zweiwegefahrzeug einen besonders mobilen Einsatz zuläßt.

* Auf die Zuführung des Hilfszuges Villach wurde verzichtet.



Nachahmenswert

Auf der Innenseite des Umschlagblattes des Zugverzeichnisses des Bf Wels entdeckten wir eine Abbildung mit der Aufschlüsselung der Gefahren-Nr. = Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr [oben (unten) rechts].

Im Hinblick auf die Zunahme von Sendungen mit gefährlichen Stoffen finden wir diese Initiative äußerst positiv und nachahmenswert. Auch in anderen betrieblichen Behelfen im Bereich der Dion Linz, z. B. in denen des Bf Salzburg Hbf, befinden sich diese Darstellungen. **Die Dion Linz – bitte vor den Vorhang!**

Wir freuen uns

Daß Eisenbahner, die ihren Dienst gut verrichten, hilfsbereit und zuvorkommend sind, von „zivilen“ Reisenden Dank oder Anerkennung erhalten, kommt erfreulicherweise nicht allzu selten vor. Ein Lob für Eisenbahner von ausländischen Kollegen gehört hingegen zu den Ausnahmen.

Eine solche Ausnahme brachte der 8. Internationale Kongreß christlicher Bahn- und Postbediensteter, der im Mai d. J. vom Referat Bahn und Post der katholischen Kirche Österreichs im Salzkammergut veranstaltet wurde. Bei den vorhergehenden sieben Kongressen, die abgesehen vom Kongreß im Jahre 1972, alle im Ausland abgehalten wurden, hatten sich die Veranstalter stets sehr um die Teilnehmer angenommen, aber eben nur die Veranstalter.

Ganz anders war das 1983 in Österreich. Etwa zwei Wochen vor der Veranstaltung fand eine Besprechung in Bad Ischl statt, die vom Leiter der Abteilung III/2, Hofrat Harald Günther, geleitet wurde und an der vier Bf-Vorstände, der zuständige BK und der Leiter des Kongresses, KR Josef Gassler, teilnahmen; hierbei wurden vor allem die bahnsseitigen organisatorischen Maßnahmen festgelegt.

Schon beim Umsteigen in Attnang-Puchheim wurden die Kongreßteilnehmer (weit über 500 Personen) über die Bahnhofslautsprecher begrüßt. Alle in Österreich liegenden Ausgangs- und Zielbahnhöfe der Teilnehmer waren beflaggt und

festlich geschmückt. Im Bahnhof Altmünster am Traunsee gab es Begrüßungen durch den Bürgermeister und den Bahnhofsvorstand, wobei der Bahnhofsvorstand überdies wegen der zahlreich ankommenden Franzosen diese in ihrer Muttersprache willkommen hieß.

Die während des Kongresses geführten Sonderzüge waren stets von einem BK begleitet. Die ZVÜ war ständig über den Lauf sämtlicher Züge, mit denen Teilnehmer reisten, informiert.

Besondere Beachtung fand bei den ausländischen Teilnehmern, daß sie bei der Ankunft in Bad Ischl vom Generaldirektor der ÖBB, Hofrat Dr. Wolfgang Pycha sowie Bürgermeister Karl Saller, und in St. Gilgen auf den Schiffen vom Generaldirektor-Stellvertreter, Hofrat Dr. Otto Seidelmann, begrüßt wurden, und daß beide Herren nach der Begrüßung noch einige Zeit bei den Kongressisten verblieben.



Konsistorialrat Gassler, Generaldirektor Hofrat Dr. Pycha, dessen Gattin, Bürgermeister Saller und Hofrat Günther (v. l. n. r.) an der Spitze der Kongreßteilnehmer auf dem Weg vom Bf Bad Ischl zum Kurhaus

Hat sich all dieser Aufwand gelohnt? In Zahlen läßt sich der Erfolg nicht messen, aber der ideelle Erfolg war groß. Der große Unterschied zwischen einem solchen Kongreß in Österreich und in anderen Ländern konnte nicht verborgen bleiben. Zum Ausdruck ist dies zum Beispiel gekommen, als beim Abschied dem zu diesen Zeitpunkt „erreichbaren“ ÖBB-Bediensteten, dem Bf-Vorstand von Altmünster am Traunsee, Geschenke überreicht wurden. Das wertvollste Geschenk war wohl jenes, das der Leiter der Delegation der DB überreichte; materiell am wertvollsten, weil es ein großer Zinnbecher mit historischen Eisenbahnmotiven ist; ideell am wertvollsten, weil die Deutschen dieses Geschenk ursprünglich einem Nicht-Eisenbahner überreichen wollten, wegen des großen Eindruckes, den die ÖBB-Bediensteten auf sie machten, jedoch diese Umdisponierung vornahmen.

Der Leiter des Kongresses, erzbischöflicher Konsistorialrat Josef Gassler

Generaldirektorstellvertreter Hofrat Dr. Seidelmann umringt von „Seebären“ der Wolfgangseeschifffahrt

Attnang-Puchheim den Kongreßort nicht mehr am selben Tag erreichen können. Sie wurden durch rechtzeitige Information und wiederholte Hilfe über München – Salzburg umgeleitet, sodaß sie wenigstens noch knapp vor Mitternacht ihr Ziel erreichten. Und auch dort war der Transfer ins Hotel und ein warmes Abendessen bereits vorbereitet. Dem „Detektivstab“ in der Fahrdienstleitung Altmünster am Traunsee, gebildet von BK Koch, Bf-Vorstand Hacker und dem Kongreßleiter



Der Leiter der Delegation der SNCF schrieb einige Tage nach dem Kongreß: „Alle Teilnehmer fühlten sich wohl in dieser schönen Gegend, wo die Bewohner und auch die Personalitäten der Bundesbahn so zuvorkommend sind.“

Voll des Lobes für die Eisenbahner der DB und der ÖBB war auch die Delegation der SNCF. Wegen des Zugunglückes bei Köln (26. 5. 1983) und den daraus folgenden Umleitungen hätten sie über die vorgesehene Route Passau–Wels–Att-

Gassler, war es möglich, die Begleiter während ihrer Fahrt zwischen Salzburg und Attnang-Puchheim auszuforschen. So konnte das Erforderliche vorbereitet werden.

Viele, viele Jahre werden vergehen, ehe die Kongreßteilnehmer vielleicht vergessen werden, wie wohl sie sich in Österreich fühlten, „wo die Bewohner und auch die Personalitäten der Bundesbahn so zuvorkommend sind“.

Die Mutter von Frau Karin Süß aus Wien mußte auf der Reise nach Wien unerwartet in Würzburg ein Spital aufsuchen. Die Dame konnte deshalb die Reise nicht fortsetzen und auch den Liegewagen nicht benutzen, doch blieb die Liegeplatzkarte in dem Würzburger Krankenhaus zunächst unauffindbar. Frau Süß wandte sich in der Angelegenheit am 9. 3. an den Fahrdienstleiter in Wien Westbahnhof (Ankunft). Dieser nahm sich mit viel Freundlichkeit und Eifer der Sache an. Er rekonstruierte den Fall, und schließlich war es möglich, den Verbleib der Liegeplatzkarte und des gleichfalls zurückgelassenen Fahrausweises ausfindig zu machen. Auch beriet der Fdl Frau Süß über die Erstattungsmodalitäten in vorbildlicher Weise. Nach der Meinung von Frau Süß und deren Familie in der Bundesrepublik Deutschland soll der Einsatz des Fdl nicht unerwähnt bleiben. Wir haben uns hiermit dieser Meinung angeschlossen.

Um einen flinken Zugführer, der einer Pensionistin „sparen half“, geht es in einem Leserbrief an eine Tageszeitung. Beim Lösen der Fahrkarte zum Z 772 in Wien FJBF konnte eine Pensionistin ihren Seniorenausweis nicht finden und mußte deshalb eine Vollpreiskarte kaufen. Knapp vor der Abfahrt, bereits im Zug, fand sie ihn schließlich doch. Zum Umtausch der Fahrkarte war es schon zu spät für die Dame – nicht aber für den Zugführer, dem die Reisende ihr Mißgeschick klagte. Er erledigte den Fall im Laufschrift, worüber die Seniorin überglücklich war.

Einen langen Brief erhielt der Präsident der Bundesbahndirektion Linz von Oberstleutnant i. R. Adalbert von Spanyol. Geschrieben wurde der Brief am Tage des Vorfalles, 8. 5. 1983. Aus dem Schreiben spricht die jahrzehntelange Berufserfahrung: knappe, prägnante Ausdrucksform, präzise Beobachtung, strategische Beurteilung der Lage. Herr Spanyol bedankt sich für den Einsatz des Fahrdienstleiters im Bf Hinterstoder, durch dessen Aufmerksamkeit zwei Fahrausweise, welche Herr Spanyol jun. – ein Theresianumzögling – und dessen Schulfreund zurückgelassen hatten, aufgefunden wurden. Der Fdl unternahm alles, damit die Fahrt der beiden 13-jährigen Knaben, die er als Besitzer ausforschte, ungehindert und ohne Anstand bis Wien verlaufen konnte. Der von dem Vorfall verständige Vater, übrigens früher auch als Verladeoffizier tätig gewesen, zeigte sich außerordentlich erfreut über den hervorragenden Einsatz des

Fdl, der „typisch für Österreich“ gehandelt hatte. Allerdings fiel die vom Oberstleutnant i. R. verhängte Strafe für die beiden Buben drakonisch aus – der geplante Fischausflug zum nächsten, verlängerten Wochenende wurde über seine Veranlassung gestrichen. Im Brief liest sich das so: „Was die beiden Rotzuben betrifft, habe ich deren Direktor angerufen und veranlaßt, daß sie strafweise (auf meine Anordnung hin) im Internat zu bleiben haben; darüber nachdenken, was Schlamperei und Gedankenlosigkeit bedeutet! Die sollen an dem Beispiel, Ihres Beamten nämlich, erkennen, was es heißt, VERANTWORTLICH zu HANDELN! Auf lange Sicht haben die mehr davon als von einem nicht vollzogenen Fischausflug!“

Rührt Euch!

...

In einem Leserbrief in einer Tageszeitung berichten Frau Kitty und Herr Franz Leopold darüber, wie sie anlässlich einer Seereise, die sie in Genua antreten wollten, am 30. 4. 1983 in Wien Südbf einen Sonderzug besteigen sollten. Durch ein Mißgeschick erreichte das Ehepaar den Zug nicht. So nahmen die beiden Reisenden den etwas später fahrenden Z 233. Durch die Initiative des Zugführers dieses Zuges war es möglich, daß Frau und Herr Leopold in Villach den Sonderzug erreichten. In dem Leserbrief kommt zum Ausdruck, daß die ÖBB ihren Kunden gegenüber immer entgegenkommend, freundlich und hilfsbereit sind.

...

Einen Brief des Generalinspektors der Wiener Sicherheitswache, Dr. Günther Bögl, erhielt der Herr Generaldirektor. Da Dr. Bögl, als er am 3. 6. 1983 im Bf Inrnfritz für sich und seine Tochter Fahrkarten löste, nur großes Geld bei sich hatte und der Fdl nicht wechseln konnte, wurden dem Reisenden die Fahrausweise ausgehändigt, mit dem Bemerkten: „Bezahlen Sie eben am Abend!“ Generalinspektor Dr. Bögl bringt in seinem Schreiben zum Ausdruck, daß die Dienstleistungsbereiche Bahn und Polizei sehr leichtfertig kritisiert werden. Er meint weiters, daß im geschilderten Fall der Beamte im Interesse des von der Bahn propagierten Kundenservices ein Risiko eingegangen ist.

...

Am 9. Juni war es, als zwei erste Hauptschulklassen aus Floridsdorf mit dem Zug 251 auf Schullandwochen fahren sollten. Eine Verkehrsstörung auf der Straße brachte es mit sich, daß insgesamt 11 Kinder den Zug versäumten. Der Fahrdienstleiter des Südbahnhofes arrangierte folgendes: Ein Lehrer wurde in Wiener Neustadt aus dem Zug geholt,

wo er die mit Z 131 nachreisenden Kinder erwartete. Während der Fahrt bis Wiener Neustadt betreute ein Schaffner zwei Wagenbereiche, der zweite Schaffner beaufsichtigte die Kinder. Wir haben diese „menschliche Betrachtung“ unter dem Titel „Suppliert hat ein Schaffner“ gelesen.

...

Erlaubnis – auch für Sibe

Im IdB 2/83 wurde unter dem Titel „Erlaubnis, ja oder nein?“ eine Zusammenfassung gebracht, welchen Personen das Betreten der nicht allgemein benützten Bahnanlagen gestattet ist und unter welcher Voraussetzung.

Nachzutragen ist, daß der Ausweis für Sicherheitsbeamte, A 40-03, dem Inhaber zur Vornahme von Kontrollen oder Erhebungen das Betreten aller Bahnanlagen der ÖBB gestattet.

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

Ausweis

Herr/Frau _____ Vor- und Zuname

Ist Sicherheitsbeamter _____


der/des _____ Dienststelle/Fachdienst

und hat gemäß den Bestimmungen der DV A 40, Arbeitnehmerschutz, Heft 1, Kontrollen bzw. Erhebungen durchzuführen.

Alle Behörden und Eisenbahndienststellen werden ersucht, den Genannten bei der Ausübung seines Dienstes zu unterstützen.

Der Ausweis berechtigt den Inhaber gemäß § 43 Abs. 1 Eisenbahngesetz zum Betreten aller Anlagen der ÖBB.

Ausgestellt am: _____
Für die Österreichischen Bundesbahnen

 _____
Unterschrift
A 40-03 Ausweis für Sicherheitsbeamte - A 7 h

Schlecht erfunden?

Schon recht lange ist es her, daß wir Ihnen eine Alltagsgeschichte aus der Sicht eines zufälligen Beobachters zugemutet haben. Erfahrungsgemäß zweifeln viele (?) Leser am Wahrheitsgehalt der Darstellung. Manche allerdings, die sich selbst zu erkennen glauben, unternehmen alles, um die Unrichtigkeit der Schilderung zu beweisen, wozu sie eine Menge Leute bemühen.

Wieder wollen wir daher klarstellen, daß es nicht um die Bestrafung eines Mitarbeiters geht und schon gar nicht darum,

jemanden lächerlich zu machen. Einzig und allein: jeder soll prüfen, ob er bei sich selbst manchmal etwas kritischer sein müßte.

Das also ist sie, die Feiertagsgeschichte: Bahnhof, Einfriedung bis in Hüfthöhe, Straße, Altersheim. Ein Mitarbeiter des IdB sitzt auf der Bahnsteigbank und wartet auf „seinen“ Zug. In seiner Nähe steht ein Abfallbehälter. An diesem hängen zwei Schlußscheiben, die Scheiben nach innen – mistwärts. Ein Stilleben. Es ist noch etwas Zeit. Im Garten des Altersheims raufen zwei betagte Damen. Ein alter Herr kommt die Straße entlang. Seinen Gehstock legt er hin und wieder wie ein Gewehr an. Wen er wohl gerne abschießen möchte? Eine Pflegerin aus dem Heim – Frau in den besten Jahren – überklettert den Zaun des Bahnhofes und eilt über die Gleise.

Da naht auch schon der Zug, Diesellok, 1 Daa, 2 B (Schlieren). Endbahnhof; über eine Viertelstunde Aufenthalt. Das Tfz wird von einem Bahnhofbediensteten abgekuppelt und an das andere Zugende begleitet. Helm, gelber Anzug, M 4 – tip, top. Abschalten des eingebauten Schlußsignales, Ankuppeln des Tfz, Bremsprobe; alles läuft wie auf dem Schnürchen.

Doch jetzt beginnt es: Das Daa hat kein eingebautes Schlußsignal. Auf dem hochgeklappten Übergangsblech ist in Riesenlettern mit Kreide angeschrieben: „Zugschluß 6408“. Offensichtlich ist der Wagen einmal am Schluß dieses Zuges gelaufen und wurde so eine behelfsmäßige Kennzeichnung vorgenommen. Der Verschieber begibt sich schnurstracks zu dem besagten Papierkorb und entnimmt diesem eine der deponierten Schlußscheiben, um diese an dem Daa anzubringen. Dagegen hat der Zugführer etwas. „Den brauchen wir nicht! Wir kriegen unterwegs sowieso einen Triebwagen drauf.“ Fragend schaut der Verschieber den Fahrdienstleiter an, der muß ja wissen, was recht ist. Beifälliges Nicken. Also wieder hinein damit in den Papierkorb. Schutzkleider ab; redliche Arbeit getan.

Soeben steigt der Tfz-Führer von seiner Lokomotive herunter. Er schreitet den Zug ab und ist sehr zufrieden. Doch irgend etwas irritiert ihn. Noch einmal macht er einen Schritt zum Zugschluß. Diskretes Kopfschütteln. „Heißen wir eigentlich 6408?“ Er bekommt auf die Frage ein paar Antworten. „Können wir euch ja umnummerieren“, und ähnliches Zeug.

Drei Minuten fehlen noch bis zur Abfahrt. Das ist nur für gute Nerven. Der Beobachter holt sich Papier und eine Schluß-

scheibe, löscht die Anschrift und bringt die Schlußscheibe an. Basta!

Nach menschlichem Ermessen wäre auch dann nichts passiert, wenn der Zug unvorschriftsmäßig gekennzeichnet abgefahren wäre. Nach menschlichem Ermessen! Wieviel hätte nach menschlichem Ermessen nicht passieren dürfen. Und es ist trotzdem passiert. Wozu geben sich Mitarbeiter der betroffenen Fachdienste in gemeinsamen Sitzungen mit Vertretern des Zentralausschusses Mühe, Vorschriften entsprechend abzufassen. Monatelang wird manchmal um ein einziges Wort gerungen. Ist dann alles schon fast über die Bühne gegangen, so kann es immer noch vorkommen, daß aufgrund einer Zuschrift oder eines Gespräches noch eine „Kleinigkeit“ geändert wird, der man vorher keine Aufmerksamkeit geschenkt hatte.

Niemand von uns darf so vermessen sein, anzunehmen, er wäre in der Lage, binnen weniger Minuten ganze Kapitel einer Vorschrift außer Kraft zu setzen und dabei mögliche Auswirkungen lückenlos zu überdenken. Dazu könnte höchstens ein Gefahrenfall nötigen.

Auch Höflichkeit hat Grenzen

Über Irland ist vieles zu lesen oder fernzusehen. Auch wer noch nie dort war, wird sofort antworten „Grüne Insel“, wenn er um ein passendes Schlagwort gefragt wird. Dann weiß man, daß es jeden Tag zumindest einmal regnet. Daß in Nordirland (Ulster) Terror und unbeschreibliches Leid anzutreffen sind. Daß die Hauptstadt dieses zum Vereinigten Königreich zählenden Teiles der Insel Belfast, jene der Republik Irland Dublin heißt. Fast schon unbekannt, daß der erste offizielle Name Dublins Baile Atha Cliath, die irische Version des Namens, lautet.

Was den Besucher Irlands zweifellos erstaunt, ist die wohl weltweit im Spitzenfeld liegende Höflichkeit der Bewohner Irlands. Steigen Sie einem Iren unbeabsichtigt auf die Zehen, so wird er sich blitzartig wegen des Mißgeschicks bei Ihnen entschuldigen.

Da sitzt Herr Patrick O'Mahony hinter dem Schalterfenster einer Personenkasse. Viele Reisende kommen hin, um etwas zu erfragen. Es bleibt Ihnen ja kaum erspart. Da hängen Mitte Juni auf allen Bahnhöfen der CIE Aushangfahrpläne, deren Inkraftsetzung Ende Juni des Vorjahres war. Der neue Fahrplan wird wieder Ende Juni des laufenden

Jahres erfolgen. Dazwischen gab es aber schon eine nennenswerte Umstellung. Deshalb sind auf den Ankunfts- und Abfahrtszeitentafeln ganz andere Zeiten zu finden. Zeiten mit versteckten Anmerkungen, wie „Samstags aber 10 Minuten früher“. Dann steht noch an verschiedenen Stellen die Notiz, daß an den Bankfeiertagen (die sind eine angelsächsische Spezialität) ganz andere Fahrpläne gelten, diesbezüglich möge man vorher beim Bahnhof nachfragen. Und Herr O'Mahony hört sich geduldig alle Fragen an und lächelt. Nicht wie eine allürenhafte Sängerin bei einem Interview. Er lächelt so, als würde er pausenlos bitten, ihm doch noch eine Frage zu stellen, wenn möglich eine ganz blöde.

Die Schilderung soll nicht bedeuten, daß unsere Mitarbeiter unhöflich sind. Die österreichischen Eisenbahner haben da schon einen Ruf, für den wir uns nicht zu schämen brauchen. Die Art ist nur ganz anders.

Während den kontinentalen Reisenden die Zuvorkommenheit des Herrn O'Mahony keineswegs negativ berührt, wundert ihn aber doch die Toleranz dort, wo – so predigen es wir – bei durchaus bewahrter Freundlichkeit die Belange der Ordnung nicht vernachlässigt werden dürfen. Zwei Beispiele mögen das veranschaulichen:

Die Reisenden fühlen sich in den Zügen ganz wohl. Obwohl überholungsbedürftiges, abgewohntes Wagenmaterial, führt jedes Fahrzeug, dank eines beim Zug befindlichen Generatorwagens, Energie

in verschiedener Form mit (Strom, Heißwasser). Das Wohlbefinden der Reisenden ist nicht zu übersehen. Ein Symptom: wo man hinschaut haben Reisende die beschuhten Beine auf den Sitzpolstern. Der Beamte, die Klosterschwester, der jungen Mann mit Tätowierungen einer im Nachbarland verbotenen Organisation. Ob es den Schaffner stört? Er ist jedenfalls viel zu höflich, um auch nur in höflichster Form den Bequemlichkeitsfanatikern vorzuschlagen, etwa die Schuhe ausziehen oder vielleicht Papier unterzulegen.

Nicht viel anders ist es mit den Nichtrauchersektoren. „No smoking area“ heißen diese. Sie sind in großer roter Schrift gekennzeichnet und betreffen ganze Wagen oder sogar einen Zugteil. Die amtliche gälische Aufschrift, ebenfalls in roten Lettern: „Na caitear tobac“, fehlt auch nicht. Große Plakate in den Verkehrsstellen geben kund, daß die Nichtbeachtung der genannten Aufschriften unfair gegen die Mitreisenden ist. Schade um das Papier!

Die Höflichkeit der Bahnbediensteten läßt es nicht zu, den Zuwiderhandelnden ordentlich die Leviten zu lesen. Schaffner Brian O'Hara ist frohgemut, daß die Reisenden alle zufrieden und zu ihm höflich sind, warum sollte er durch sein Verhalten den Frieden stören?

Wir hoffen, Sie durch den kleinen Ausflugsbericht nicht gelangweilt zu haben. Bleiben wir alle höflich – im österreichischen Ausmaß und zum Wohle unserer Kunden.

Nostalgie im IdB



Die von privater Seite reaktivierten Tzf 91.107 und 92.2271 mit einem Sonderzug auf der Fahrt zwischen den Bf St. Pölten Alpenbf und Spratzern am 29. 5. 1983

Schwere Anstände bei Güterzügen geben Anlaß, auf die Wichtigkeit richtiger Bremsberechnung hinzuweisen. Grundlage für die Bremsgewichtsberechnung sind die Werte in der Internationalen Wagenliste bzw. Auslistung des GIS.

Einer korrekten Feststellung der Grunddaten durch den Zugvorbereiter kommt daher besondere Bedeutung zu, zumal diese Werte ohne weitere Prüfung für die Erstellung von Auslistungen der Folgezüge und somit zur Bremsberechnung herangezogen werden. In diesem Zusammenhang ist eine gute Zusammenarbeit mit dem techn. Wagenaufsichtsdienst unerlässlich, müssen doch alle Veränderungen an Fahrzeugen in brems technischer Hinsicht, z. B. Ausschalten von Bremsen, bei der Bremsberechnung berücksichtigt werden.

In einem der nächsten IdB wird sich ein ausführlicher Beitrag mit dem gesamten Fragenkomplex des ZV befassen.

Umweltschutz

Aus gegebenem Anlaß erscheint es uns wichtig, eine aus dem Jahre 1977 stammende Dienstanweisung, Z. 52-40-1977 vom 28. 10. 1977, betreffend Maßnahmen zur Verminderung der Lärmentwicklung von Dieselmotoren, allen betroffenen Mitarbeitern wieder in Erinnerung zu rufen.

1. In allen Pausen im Tzf-Betrieb (z. B. Aufenthalt am Bahnhof, Vershubpause) sind die Dieselmotoren der V-Tzf abzustellen, sofern die betrieblich mögliche Abstelldauer mindestens 5 Min. beträgt. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß je nach der Höhe der vor dem Abstellen erbrachten Traktionsleistung der Traktionsdieselmotor maximal bis zu 5 Min. im Leerlauf rückzukühlen ist, sofern die Rückkühlung nicht mit Hilfe elektrischer Umwälzpumpen (2043, 2143) erfolgt.

2. Das Abstellen der Dieselmotoren nach diesen Richtlinien hat aber zu unterbleiben, wenn mit Berücksichtigung des Zustandes der Starteinrichtungen mit Startschwierigkeiten gerechnet werden muß.

3. Das Starten von Dieselmotoren zur Warmhaltung des Kühlwassers bei Frost ist mit Berücksichtigung der Umgebung dort durchzuführen, wo eine minimale Lärmbeeinträchtigung von Anrainern erwartet werden darf.

4. Es soll nach Möglichkeit im Nahbereich von Anrainern der Vershub nicht mit V-Tzf, sondern mit E-Tzf durchgeführt werden. Dies gilt insbesondere für den Vershub während der Nachtstunden.

Wir erwarten eine möglichst weitgehende Beachtung dieser Richtlinien **auch** und insbesondere im Sinne des Umweltschutzes.

Aufbewahrung der Schlußscheiben

Die Bestückung der Züge mit Schlußscheiben, wie auch die Gebarung mit diesen hat sich in der letzten Zeit sehr stark normalisiert. Auch das Einschalten der elektrischen Schlußsignale wird beinahe lückenlos vorgenommen. Eine Konzession mußte nur dort gemacht werden, wo bei Triebzügen, die nicht aus nur Trieb- und Steuerwagen bestehen (z. B.: 5046 + 6546), unterwegs die Beigabe oder das Abstellen von Fahrzeugen notwendig ist und für die Beleuchtung oder das Verlöschen des Schlußlichtes der planmäßige Aufenthalt nicht ausreicht. Das Problem wird dann gelöst sein, wenn eine Schaltmöglichkeit von außerhalb des Führerstandes geschaffen ist und somit Betriebsbedienstete den Schaltvorgang durchführen dürfen.

Aufgefallen ist, daß in Mittelösterreich auf vielen Bahnhöfen ein Überschuß an Schlußscheiben gegeben ist. Teilweise – das gilt für ganz Österreich – bleiben die nicht benötigten Schlußscheiben auf Fahrzeugen hängen oder in Fahrzeugen liegen. Auch andere Aufbewahrungsorte sind beliebt aber nicht unbedingt günstig: Bahnsteiggeländer, Lichtmasten (auf jedem Lichtmast eine Scheibe!) oder schlicht und einfach eine Ablagerung in Haufenform auf dem Verschieberbahnsteig.

Unsere Triebfahrzeugführer beklagen sich aber mit Recht darüber, daß immer wieder die rückstrahlenden Scheiben auf irgendwelchen gleisnahen Objekten unüberlegt hingehängt sind. Nämlich so, daß der Rückstrahleffekt bei Dunkelheit den Tzf-Führern herannahender Züge oder Vershubteile oft genug gewaltigen Schrecken einjagt.

Gewiß hat das Schlußsignal seinen Hauptzweck darin, die Vollständigkeit eines Zuges zu garantieren. Doch überall dort, wo auf Sicht gefahren wird, ist der Rückstrahleffekt eine ganz beachtliche Hilfe, die Besetzung eines Gleises schon von weitem zu erkennen, ob es bei der Anfahrt einer Hilfslokomotive ist oder beim Vershub auf ein durch einen abfahrbereiten Zug besetztes Bahnhofs-gleis. Interessant ist, daß man einem Tzf-Führer vor Gericht beinahe einen Strick daraus gedreht hätte, weil er den von ihm geführten Eilzug erst einige Sekunden nach Ansigtwerden eines – diesfalls

allerdings beleuchteten – Schlußsignal abbremsete und so den Zusammenstoß mit einem vorangefahrenen Zug nicht minderte. Das Gericht ließ sich aber dann doch davon überzeugen, daß der Tzf-Führer nicht annehmen mußte, der Blockabschnitt wäre besetzt und das Schlußsignal gehöre zu einem Zug auf dem gleichen Streckengleis. Können Sie sich vorstellen, wie einem Tzf-Führer, der so einen Unfall mitgemacht hat, erst zumute ist, wenn auf einer eingleisigen Strecke unmittelbar rechts vom Gleis nach einer Kurve plötzlich ein Schlußsignal aufleuchtet? Welche Erleichterung, daß das Gleis frei ist. Selbst die Hand des kaltblütigsten Mitarbeiters kann da feucht werden, während sie den Griff des Führerbremsventils umklammert! Derjenige, der die Schlußscheibe an die Abstandstafel gehängt hat, wollte sicher nichts Böses. Die Scheibe war auf dem Bahnkörper gelegen. Der Streckenbegeher sollte sie mit Bestimmtheit nicht übersehen. Mehr hat sich der hilfsbereite Mensch dabei nicht gedacht.

Die „Hilfsbereitschaft“ oder was immer es ist kann ganz schön ausarten. Ein Mitarbeiter des IdB birgt eine achtlos neben ein Vershubgleis geworfene Schlußscheibe. Wäre sie dort liegengelieben, so wäre der Belag der Scheibe mit Sicherheit in Kürze beschädigt gewesen, auch hätte die Scheibe eine Stolpergefahr bedeutet. Kurz und gut, der Mitarbeiter verwahrt die Schlußscheibe im Bereich der nahen Haltestelle, um sie am Folgetag, so meint er, auf der Fahrt zum Dienst mitzunehmen und in der nächsten Lampisterie abzugeben. Am nächsten Morgen ist die Scheibe weg. Doch beim Einsteigen in den Zug, der Mitarbeiter traut seinen Augen nicht, gewahrt er einen Bahnfremden, der die Scheibe bevor er selbst einsteigt, sorgsam auf eine Tafel mit Meterangabe aufhängt. Schön mit dem Belag den Zügen entgegen! Der Mann, er trägt den Ingenieurtitel, hatte nur gemeint, man würde den Schluß dort eher finden. An und für sich stimmt das ja, doch wer holt ihn herunter. Auf lange Zeit wäre wieder der böse Effekt der Täuschung mit Beängstigung von Tzf-Führern eingetreten. Im konkreten Fall wurde jedoch sofort ein Bf-Bediensteter mobilisiert, der dem Spuk ein Ende bereitete.

„Schlußsignal“ – einmal in einer ungewöhnlichen Variation.

Dem geschilderten Anliegen ist allerdings ohne jede Schwierigkeit abzuhefen. Sei es durch ganz wenig Mehrarbeit, sei es aber auch nur in praktischer Anwendung der diesfalls richtigen Erkenntnis, daß jedes Ding zwei Seiten hat.

Arbeitnehmerschutz

Gefahren durch Säure und Lauge

In mehreren Fällen haben uns Meldungen wie die folgende erreicht:

Ein Gastarbeiter war als Weichenreiniger im Tagdienst eingesetzt. Zu seinen Aufgaben gehört unter anderem das Einsammeln der Akkumulatoren jener Handlaternen, die von den Bediensteten im Nachtdienst verwendet wurden. Diese Akkumulatoren sind zu einer im Gepäckmagazin eingerichteten Sammelstelle zu bringen.

Der Mitarbeiter trug nun zwei dieser Akkumulatoren unter dem linken Arm eingeklemmt zu diesem Sammelplatz. Unterwegs spürte er an der Brust ein heftiges Brennen. Jetzt erst bemerkte er, daß aus einem Akkumulator Flüssigkeit austritt. Der Gastarbeiter hatte bereits eine Verätzung im Ausmaß von 15 x 20 cm davongetragen. 14 Tage Krankenstand.

Wie bereits gesagt, das ist kein Einzelfall.

Für den Betrieb der elektrischen Handlaternen sind Akkumulatoren in Verwendung, die zur Erzeugung des elektrischen Stromes in entsprechenden Abständen mit Elektrolyt, das ist eine leitende, sich bei der Stromerzeugung zersetzende Flüssigkeit nachgefüllt werden.

Beim Elektrolyt der Handlaternen handelt es sich um eine Lauge. Als Elektrolyt kommen aber auch Säuren in Betracht. Beide haben ätzende Wirkung. Tragen Sie also die Akkumulatoren mit entsprechender Vorsicht. Verwenden Sie womöglich die vorhandenen Traggestelle. Sollte Ihnen das Mißgeschick widerfahren, daß Ihnen aus irgendeinem Grund Elektrolyt auf die Haut gelangt, dann spülen Sie die Körperstelle sofort mit reichlich Wasser ab. Schmieren Sie nichts darauf und verwenden Sie auch kein sonstiges todsicheres Hausmittel. Für Medikamente ist der Arzt zuständig. Säuren und Laugen haben eine weitere ungute Eigenschaft, nämlich die Entwicklung von Gasen. Darauf müssen Sie in geschlossenen Räumen ebenfalls achten. Es sind deshalb in der Unfallverhütungsvorschrift für das Verhalten bei Arbeiten in Akkumulatorenräumen, -ladestationen und -laderäumen sowie an Akkumulatoren im Pkt 10 des Heftes 5 entsprechende Verhaltensmaßnahmen festgelegt. Besondere Bedeutung kommt der Durchlüftung der betroffenen Räume

zu. Wegen des freiwerdenden Wasserstoffes aus den Elektrolyten besteht nämlich stets die Gefahr einer Knallgasexplosion.

Wehmütige Erinnerung an die Schulzeit



Auf Deutsch: je zwei Moleküle Wasserstoff vereinigen sich, wenn man mit einer Zigarette vorbeigeht oder mit einem brennenden Streichholz herumfuchelt, mit je einem Molekül Sauerstoff, der ja überall, wo wir leben können, vorkommt. Was dabei herauskommt, ist schlicht und einfach Wasser. Eine höchst simple chemische Reaktion, die aber äußerst heftig vor sich geht, wenn nicht – wie etwa bei einem Schneidbrenner – genaue Dosierung und strengste Sicherheitsvorkehrungen bestehen und geschulte Mitarbeiter die Handgriffe richtig tätigen. Das heißt, daß das Betreten der Lampisterie, in der sich eine Ladestation befindet, mit einer brennenden Zigarette ursächlich den Dienstraum binnen weniger Sekundenbruchteilen in einen Trümmerhaufen verwandeln kann.

Das Sprichwort „Kleine Ursachen – große Wirkungen“ soll daher beim Umgang mit den doch gefährlichen Flüssigkeiten als Wahrwort nicht unbeachtet bleiben.

Schichtdienst

Wem erzählen wir das eigentlich? Der Nachtdienst ist besonders anstrengend und auch sonst nicht angenehm. Jeder der am IdB-Schreiben beteiligten Mitarbeiter hat mindestens anderthalb Jahrzehnte davon auf dem Buckel. Es ließe sich nur noch fachsimpeln, welcher Dienst schwieriger zu meistern ist, 12 : 24 oder unregelmäßiger Beginn irgendwann in den Nachtstunden.

Da gibt es Mitarbeiter, die kommen mit ganz wenig Schlaf vor oder nach dem Nachtdienst aus. So nebenbei gehen sie noch physisch oder psychisch anstrengendsten Tätigkeiten nach. Das ist der Extremfall. Mitarbeiter anderer Natur schlafen vor einer Nachtschicht einige Stunden und nach dem Nachtdienst womöglich den ganzen Tag. Das sind die anderen Extreme. Manche schwören darauf, daß ihnen der Nachtdienst nichts ausmacht, ja, daß man sich daran gut gewöhnt. Andere wieder machen sich tagtäglich größere Sorgen um ihre Gesundheit.

Egal, zu welcher Kategorie von Menschen ein Mitarbeiter gehört. Es ist Vorbedingung, zum Nachtdienst ausgeruht zu kommen. Bei aller persönlichen Eigenheit. Man geht ja auch ausgeruht zum Tagdienst. Nur, einer ist ausgeruht, wenn er erst eine halbe Stunde vor Dienstbeginn aufsteht, der andere Mitarbeiter fühlt sich dann am leistungsfähigsten, wenn er vorher geschwommen ist oder einen ausgedehnten Waldlauf absolviert hat.

Jemandem, der nie Nachtdienst versehen hat, zu erklären, wie die persönliche Verfassung während der Dienstschicht ist, dürfte wenig Sinn haben. Das muß man erlebt haben: Frohgemuter Dienstbeginn, alles läuft wie am Schnürchen. Schauen, daß man die Mahlzeit womöglich noch vor Mitternacht einnimmt, sonst drückt es im Magen. Ist auch noch genug Tee in der Thermosflasche? „Denn erst die Arbeit macht den Menschen froh...“. Zugballung nach Mitternacht – alles wie geschmiert. Die Zeit vergeht rasch. Jung ist man auch noch. Um diese Zeit sind es gewiß schon 25 km, die man gelaufen – gemeint ist schnell gegangen – ist. Noch ein paar Prüfgänge, bevor der morgendliche Trubel beginnt. Im Osten wird der Himmel schon etwas hell. Der erste Vogel meldet seinen Dienstbeginn. Ein paar Minuten hinsetzen; ein Becher Tee tut gut. Ein Blick in das neu erschienene Nachrichtenblatt. Die Augen brennen und jucken. Die Lektüre wird verschoben auf den nächsten Tagdienst. So, jetzt wieder hinaus, die Frühzüge sind vorzubereiten. Ein bißchen Sitzen täte gut. Die Augen sind schwer. Der Charakter siegt. Aber der Bahnsteig ist hart; weg vom Beton. Nur zum Wiedereingangsetzen ein paar Schritte auf dem Schotter. Hohe, feste Schuhe sind das Um und Auf. Ein Halbschuhträger könnte die Beine schon in der Schlinge tragen. Eine Fahrstraßenprüfung ist fällig. Das Gleis ist frei. Auf dem Weg zum Telefon kommt die Unsicherheit. Habe ich genau geschaut? War es tatsächlich das zu prüfende Gleis? Nochmals zurück. Ja, natürlich war alles richtig. Woher ist der plötzliche Zweifel gekommen? Die ersten Reisenden tauchen auf. Ein Herr bittet um Auskunft; die Auskunftsstelle ist ja noch geschlossen. Die Frage ist nicht ganz einfach. Zurück in den Dienstraum. Die Beine sind schon schwer. Es werden schon 40 km sein – man müßte sich einmal einen Schrittzähler anhängen. Könnte der Reisende nicht

jemanden gefragt haben, der erst jetzt zum Dienst kommt. Trotzdem – gegenseitige Freundlichkeiten werden ausgetauscht, das baut wieder auf. Der Tee schmeckt übrigens auch nicht mehr.

Langsam kehren die Lebensgeister wieder. Die Schwere verläßt den Körper. Noch zwei Stunden. Übergabe des Dienstes. Es war alles in Ordnung. Jetzt zum Zug, und ab geht es in Richtung Heimat. Nicht niedersetzen. Ein Kollege ist schon einmal über die Grenze gefahren und wurde im Nachbarstaat unsanft geweckt. Da war der ganze Tag hin. Die Dienstschicht passiert noch einmal das geistige Auge. Wegen einer Angelegenheit, sie ist zwar nicht weltbewegend, wird noch ein Telefongespräch mit dem Kollegen vom Tagdienst geführt werden. Und dann hinein in die Hapf'n.

So ähnlich wird es mancher von Ihnen erleben. Bei einer Doppelnacht noch intensiver. Die ausnahmsweise Ableistung von drei Nachtdiensten in ununterbrochener Folge, die spürt man dann aber schon gewaltig.

Sie werden sich schon gefragt haben, ob es über die Auswirkungen des Turnusdienstes Untersuchungen gibt. Selbstverständlich. Nicht allein für unseren Betrieb. Schichtdienst gibt es in vielen Arbeitssparten, und das weltweit.

Eine neueste Untersuchung hat die weltberühmte Harvard-Universität in den Vereinigten Staaten von Amerika angestellt. Das Ergebnis wurde dem Wissenschaftsausschuß des US-Kongresses durch Professor Martin Moore-Ede vorgetragen: gestörter Biorythmus, schwerwiegende gesundheitliche und soziale Folgen, größeres Unfallrisiko (!) und mehr Streß. Der menschliche Körper ist seit Jahrmillionen darauf ausgerichtet, tags gut zu funktionieren. Ein Umschalten, wie bei einer Maschine, und so die Nacht zum Tag machen, geht ganz einfach nicht. Daher müssen wir leider zur Kenntnis nehmen, daß die widernatürliche Lebensweise einen Rattenschwanz von Mißliebigkeiten nach sich zieht: Müdigkeit, Störungen des Verdauungssystems, erhöhte Kreislaufbelastung und Konzentrationsverlust. Nach Aussagen der Psychologen Harvey Goldstein und Paul O'Neill haben Forschungen in Zusammenarbeit mit der Polizei eines Vorortes der US-Hauptstadt ergeben, daß bei den schichtdienstleistenden Offizieren Anzeichen **chronischer** geistiger Übermüdung im direkten Verhältnis zu den Dienstplänen und der Art des Schichtwechsels eingetreten sind. Ziemlich unbestritten ist auch, daß die Auswirkungen der Schichtarbeit noch viel zu wenig erforscht sind und noch ein lohnendes Forschungsziel darstellen.

Unseren Mitarbeitern, die den schweren Nachtdienst leisten müssen, legen wir sehr ans Herz, die freie Zeit vor und nach dem Nachtdienst teilweise zum Ruhen auszunützen. Aus den vorstehenden Aussagen der Wissenschaftler ersehen Sie, daß dies unbedingt notwendig ist.

Thema „Raucher“ – einmal anders

Wieso „einmal anders“? Ja, für gewöhnlich befassen wir uns im IdB mit der Einhaltung des Rauchverbotes in Zügen oder in Warteräumen. Oft wurde schon darüber geschrieben. Das Thema ist immer wieder aktuell und beileibe nicht erschöpft. Darum geht es heute nicht, wie Sie schon daraus erkennen können, daß sich der Beitrag im grünen Teil des Blattes, also unter Arbeitnehmerschutz befindet.

Im Bundesgesetzblatt 218. Stück aus 1982 wurde das vom Nationalrat beschlossene „Bundesgesetz vom 20. Oktober 1982, mit dem das Arbeitnehmerschutzgesetz und das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz geändert werden“ verlaubar. Im Artikel 1, Pkt. 3 dieses Gesetzes wird eine Änderung des § 6 (7) des Arbeitnehmerschutzgesetzes verfügt. Der letzte Satz dieses Absatzes lautet:

„Durch geeignete technische oder organisatorische Maßnahmen ist, soweit es die Art des Betriebes und der Betriebsorganisation gestattet, dafür Sorge zu tragen, daß Nichtraucher vor der Einwirkung von Tabakrauch geschützt sind.“

Wohlgermerkt, die vorstehende Bestimmung bezieht sich auf den Arbeitsplatz selbst. Doch hat der Gesetzgeber auch an die Arbeitspausen gedacht. Ein neuer Absatz im § 15 besagt:

„(3) In Räumen, die den Arbeitnehmern für den Aufenthalt während der

Arbeitspausen zur Verfügung stehen, ist durch geeignete technische oder organisatorische Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, daß Nichtraucher vor der Einwirkung von Tabakrauch geschützt sind.“

Doch geht der gesetzliche Schutz noch weiter. § 16, der sich mit Wohnräumen und Unterkünften befaßt, wurde mit folgendem Satz ergänzt:

„Durch geeignete technische oder organisatorische Maßnahmen ist dafür Sorge zu tragen, daß Nichtraucher vor der Einwirkung von Tabakrauch geschützt sind.“

Jedenfalls hat der Gesetzgeber mit den vorstehenden Gesetzesänderungen die Absicht kundgetan, vor allem den Nichtraucher zu schützen. Hauptsächlich wird es sich nur um ein bißchen Verständnis handeln und um die Bereitschaft, sich die Zeit ein klein wenig anders einzuteilen. Wenn eine Stunde in einem öffentlichen Verkehrsmittel mit Rauchverbot machbar ist, warum sollte es im Büro nicht gehen?

Warum hat wohl der Gesetzgeber bezüglich des Arbeitsplatzes eine etwas lockere Fassung getroffen? Bleibt es da nicht der Willkür des Arbeitgebers überlassen, inwieweit der zugesicherte Schutz zu bieten ist? Keinesfalls! Doch denken Sie an den (Nichtraucher-)Barkeeper in einer Discothek. Vorausgesetzt, daß es diesen Typ gibt, hätte er gewiß keine Chance, ein Rauchverbot im Lokal zu erwirken. Auch der Arbeitgeber ÖBB ist nicht in der Lage, einem (Nichtraucher-)Schaffner den entsprechenden Schutz zu bieten, wenn der Mitarbeiter einen Raucherwagen zu betreuen hat.

Nur deswegen den Schutz nicht zu gewähren, weil von zwei Mitarbeitern in einem Büro einer Raucher, einer Nichtraucher ist, das wäre zu bequem. Der Verfasser dieser Zeilen hatte das „Glück“, ein halbes Jahr lang die nichtrauchende Hälfte eines Büros zu sein. Der zweite Mann rauchte – pro Tag etwa 80 Zigaretten. 6 bis 8 Stummel qualmten den ganzen lieben Tag über pausenlos im Aschenbecher. Heftiges Kopfweh

P. b. b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1030 Wien

2569

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1982 Ausgegeben am 19. November 1982 218. Stück

544. Bundesgesetz: Änderung des Arbeitnehmerschutzgesetzes und des Allgemeinen Sozialversicherungsgesetzes
(NR: GP XV RV 686 AB 1236 S. 126, BR: AB 2573 S. 428.)

plagte den Nichtraucher durch Monate. Die Wohnung stank noch fast das ganze Jahr über von der Übertragung durch die geseihten Kleidungsstücke.

Da kann man nichts machen? Früher konnte man den Fall als gottgewollt betrachten. Jetzt ist das anders. Auch wenn man die beliebte Floskel: „das ist in der Praxis nicht durchführbar“ selbst in diesem Zusammenhang schon hört. Wie in allen Fällen, in denen es sich jemand bequem macht. Es ist klar, daß jede Mühe angewandt werden muß, dem gesetzlichen Auftrag zu entsprechen. Nicht nur dort, wo zu vermuten oder wo gewiß ist, daß jemand Radau schlägt. Das Motto: „Wo kein Kläger, da kein Richter“, soll nicht dazu verleiten, auf den Auftrag der Volksvertretung nicht zu hören.

Bezüglich der Aufenthalts- und Unterkunftsräume kennt der Gesetzgeber überhaupt keinen Pardon, da ist eben „Sorge zu tragen“! Dem Arbeitgeber

obliegt es nur, sich um das Wie zu kümmern. Kann dem Rauch technisch beigegeben werden? Ein Ventilator, der nur die abgestandene Luft durcheinanderwirbelt, ist sicher nicht die richtige Lösung, zu viel mehr als zum Entstehen eines Ohrenkatarrhes wird er wahrscheinlich nicht beitragen. Auch das Fenster ständig einen Spalt offenzuhalten, wird eher zu Beschwerden als zum Wohlbefinden führen. Sie wissen ja, gutes, gesundes Lüften schaut so aus: mehrmals täglich die Fenster auf kurze Zeit weit auf. Die Mitarbeiter können sich derweil zurückziehen, um nicht der Kälte oder der Zugluft ausgesetzt zu sein. Doch weder durch diese Art noch durch das System der schleichenden Kälte ist es möglich, den Tabakrauch aus dem Raume zu verbannen.

Ist es technisch unmöglich, oder nur in begrenztem Rahmen, so gilt es, die Organisation zu ändern. Änderungen der Sitzordnung, Umwidmung von Räumen,

all das sind Möglichkeiten, welche beitragen können, die Einhaltung des Gesetzes zu garantieren.

Nochmals also: Lassen Sie sich nicht durch billige Schlagworte beeindrucken. Von dem Muß zu rauchen, bedingt durch „gesellschaftliche Zwänge“ bis zur Mißachtung des Gesetzes über den Schutz der Nichtraucher ist nur ein kleiner Schritt. Es gibt Leute, die gehen aus Prinzip bei rotem Licht über die Kreuzung. In der Annahme, dadurch schlimmstenfalls die eigene Person zu gefährden. Das ist ebenso unrichtig, wie wenn ein Raucher meint, durch seinen uneingeschränkten Nikotinkonsum höchstens die eigene Gesundheit zu gefährden. Der Gesetzgeber ist in beiden Fällen anderer Meinung. Und wir – ob Raucher oder Nichtraucher, ob Fußgänger oder Autofahrer – sollten dem Gesetzgeber in beiden Fällen dankbar sein, daß er jeweils seine Sorge beiden Parteien angeeignet läßt.

Personalunfälle

1. Halbjahr	Betriebsdienst															Kommerzieller Dienst			Wegunfälle			Gesamtsumme
	beim Kuppeln			beim Hemmachuhlegen			beim Auf- und Abspringen auf bzw. von bewegten Fahrzeugen			während des Aufenthaltes im Bereich der Gleisanlagen			Wagenreinigungsdienst			Sonstige Unfälle			getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	
	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt							
1982	2	10	51	1	2	11	19	42	2	34	74	5	19	36	120	32	114	2	46	67	689	
1983		13	47		5	8	15	40	1	34	74	5	24	2	26	111	28	110	34	84	661	

Im Vorjahr hat sich auf Grund der Personalunfallstatistik (1982) die Anzahl der Arbeitsunfälle im Gesamtbereich um 61 vermindert, die davon tödlich verunglückten Mitarbeiter leider von 11 (1981) auf 18 erhöht. Die Anzahl der Wegunfälle ist von 649 im Jahre 1981 auf 557 im Jahre 1982 zurückgegangen; die tödlichen Wegunfälle haben sich von 2 auf 6 erhöht.

Im Betriebsdienst konnte ebenfalls die Gesamtanzahl der Arbeitsunfälle von 806 (1981) auf 776 (1982) abgesenkt werden. Hinsichtlich der Schwere der Unfälle, gemessen nach der Anzahl der Toten (1981/5, 1982/7) und nach der Dauer der Arbeitsunfähigkeit, ist jedoch eine Verbesserung nicht erkennbar. Bei den Mitarbeitern des Verschubdienstes

ist leider auch eine Zunahme der Arbeitsunfälle eingetreten. Während die Verletzungen an den Händen, am Hals und an den Zehen zurückgegangen sind, ist eine deutliche Zunahme an Fußverletzungen registriert worden.

Im ersten Halbjahr 1982 ist auf Grund der beim Sicherheitsbeamten I eingelangten Meldungen über einen Personal- oder Wegunfall eine Verbesserung feststellbar. Beachtenswert ist, daß die 5 Unfalldoten in der Vergleichszeit des Vorjahres auf einen Toten reduziert werden konnte und die Anzahl der Schwerverletzten keine Zunahme erfahren hat.

Wir führen diese positive Entwicklung im betrieblichen Bereich auf die Bestrebun-

gen aller mit der Unfallverhütung befaßten Aufsichts- und Kontrollorgane sowie der Sicherheitsbeamten und der Vertrauensmänner für den Arbeitnehmerschutz „Unfälle weitestmöglich auszuschließen und die Schwere herabzusetzen“, zurück.

Wie sich wieder zeigt, liegt im persönlichen Gespräch an Ort und Stelle die größte Werbewirksamkeit für den Gedanken der Unfallverhütung. Um eine weitere Verbesserung zum Wohle der Mitarbeiter und des Unternehmens zu erreichen, darf empfohlen werden, die Unfallverhütungstätigkeit bei jeder sich bietenden Gelegenheit zu intensivieren und die Mitarbeiter durch persönliche Kontakte noch mehr als bisher zu motivieren.